



Zweckverband Wintersportzentrum
Mitterfirmiansreut-Philippsreut
Wolfkerstraße 3, D - 94078 Freyung

4er-Sesselbahn kleiner Almberglift (Ersatzanlage für bestehenden SL kleiner Almberglift)

Antrag auf
Bau- und Betriebsbewilligung

Gemeinde: Philippsreut
Landkreis: Freyung - Grafenau

TITEL		Projektbeilage:
Beschreibung Gesamtbauvorhaben		1a
		Planausfertigung:
		
KLENKHART & PARTNER CONSULTING ZT Gesellschaft m.b.H. 6067 Absam, Salzbergstraße 15 Tel. +43 502 26-0, Fax. +43 502 26-20 office@klenkhart.at; www.klenkhart.at		
Für die KLENKHART & PARTNER CONSULTING Im Rahmen ihrer Befugnis:	Maßstab: -----	Änderungen: a: b:
 KLENKHART & PARTNER CONSULTING ZT Gesellschaft m.b.H. Salzbergstraße 15, 6067 Absam Tel: +43 (0)50226-0, Fax: +43 (0)50226-20 <i>Samwald</i>	Bearbeiter: DI Weiler	Ersteller: DI Weiler/Ing. Samwald
	Prj-Nr.: 2157/1GPA	Datum: 23.02.2024

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES, ANLASS ZUR VERFASSUNG DES TECHNISCHEN BERICHTES.....	4
2	INFORMATIONEN GEMÄSS §2 SEILBAHNVERORDNUNG.....	6
2.1	Informationen zum Antragsteller	6
2.2	Unterlagen der Fachplaner	6
3	INFORMATIONEN GEMÄSS ART. 13 BAYERISCHES EISENBAHNGESETZ (BAYESG)	7
4	INFORMATIONEN GEMÄSS ART. 14 BAYERISCHES EISENBAHNGESETZ	8
5	BETRIEBSWEISE DER GEPLANTEN 4ER-SESSELBAHN.....	9
6	VARIANTENSTUDIUM.....	9
7	DETAILPLANUNG 4ER SESSELBAHN KLEINER ALMBERGLIFT	12
7.1	Technische Daten.....	12
7.2	Talstation	13
7.3	Strecke	17
7.4	Bergstation.....	19
7.5	Streckenkabel.....	21
7.6	Sicherung vor Naturgefahren	22
7.6.1	Schutz vor Lawinen	22
7.6.2	Schutz vor Steinschlägen.....	22
7.6.3	Schutz vor Wildbächen/Muren.....	22
7.7	Niederschlagswasser	23
7.7.1	Allgemeines.....	23
7.7.2	Berechnungsgrundlagen	23
7.7.3	Flächenaufstellung, Abflussbeiwert	24
7.8	Talstation	26
7.9	Bergstation.....	28
7.10	Bauleistungskonzept	30
7.10.1	Rückbau des bestehenden Schleppliftes.....	30
7.10.2	Synergetische (umweltschonende) Bauweise	31
7.10.3	Anfahrbarkeit der Baustelle, Bedienung der Baustelle mit Baumaterialien.....	31
7.10.4	Baustelleneinrichtungsf lächen.....	32
7.11	Trinkwasserversorgung.....	33
7.12	Abwasserentsorgung	33
7.13	WC-Anlagen	35
7.13.1	Bergstation.....	35
7.13.2	Talstation 6er-Sesselbahn Almberg.....	35
7.13.3	Junior-Skizirkus.....	36

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

7.13.4	Zentralkasse.....	36
7.13.5	Bediensteten-WCs	36
7.14	Aufenthaltsräume.....	36
8	ABFALLWIRTSCHAFT/WASSERGEFÄHRDENDE STOFFE	37
8.1	Wasserschutzgebiet.....	37
8.2	Abfallwirtschaft in der Bauphase	38
8.3	Wassergefährdende Stoffe in der Bauphase.....	38
8.4	Abfallwirtschaft in der Betriebsphase	41
8.5	Wassergefährdende Stoffe in der Betriebsphase	42
9	PISTENBAUMASSNAHMEN IM RAHMEN DES SEILBAHNPROJEKTES	48
9.1	Pistenbaumaßnahmen im Bergstationsbereich	48
9.2	Pistenbaumaßnahmen im Talstationsbereich der 4er Sesselbahn	48
10	FLÄCHENZUSAMMENSTELLUNG/MASSEN	50
10.1	Flächenzusammenstellung	50
10.2	Erforderliche Massenbewegungen	50
10.3	Gesamtmassenbilanz aller Baumaßnahmen.....	50
11	BODENSCHUTZKONZEPT	52
11.1	Einführung	52
11.2	Vorgehensweise	52
11.2.1	Abtrag bzw. Ausbau	52
11.2.2	Getrennte Lagerung	52
11.2.3	Maschinen.....	53
11.2.4	Einbau und Rekultivierung.....	53
11.2.5	Rasenziegelmethode.....	53
11.3	Bauaufsicht	55
11.4	Sonstiges	55
12	VERZEICHNIS DER BETROFFENEN GRUNDSTÜCKE	57
13	ANHANG - SATZUNG.....	57

1 ALLGEMEINES, ANLASS ZUR VERFASSUNG DES TECHNISCHEN BERICHTES

Das bestehende Skizentrum stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region dar. Dabei profitieren nicht nur die beim Seilbahnunternehmen beschäftigten Mitarbeiter, sondern auch direkt begünstigte Branchen wie Hotellerie, Gastronomie, Skiverleih und Skischulen. Weiters generieren indirekt partizipierende Planer, Handwerker und Zulieferer, welche von der wirtschaftlichen Entwicklung im ländlichen Raum abhängig sind, beständige Arbeitsplätze.

Das Ziel des Zweckverbandes ist eine nachhaltige Investitionsstrategie, um künftig den Anforderungen eines modernen Ganzjahresgebietes zu entsprechen und langfristig konkurrenzfähig zu bleiben. Hierfür wird ergänzend zur Aufwertung des Winterbetriebes auch ein attraktiver Sommerbetrieb angestrebt. Die Umsetzung sämtlicher erforderlicher Maßnahmen soll weitestgehend umwelt- und ressourcenschonend erfolgen. Der Fokus wird auf den Erhalt des natürlichen Landschaftsbildes gelegt.

Folgende Einzelmaßnahmen sind geplant:

- Errichtung einer kuppelbaren 6er-Sesselbahn Almberegbahn als Ersatzanlage für die bestehende Doppelsesselbahn Almberegbahn auf geringfügig veränderter Trasse
- Errichtung einer fix geklemmten 4er-Sesselbahn kleiner Almbereglift als Ersatzanlage für den bestehenden Doppelbügel-Schlepplift kleiner Almbereglift auf weitgehend identer Trasse
- Ergänzende Pistenbaumaßnahmen der Skiabfahrt Almberegbahn
- Optimierung der bestehenden technischen Beschneiungsanlage inkl. Vergrößerung des bestehenden Schneiteiches (mit Umbau zu einem Naherholungsraum)
- Errichtung einer Flyline zwischen Berg- und Talstation der 6er-Sesselbahn
- Errichtung eines Naturlehrpfades auf bestehenden Wegen zwischen Berg- und Talstation der 6er-Sesselbahn
- Parkplatzerweiterungen im Nahebereich des Junior Ski-Zirkus

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Die gegenständliche Einreichung beschränkt sich auf die Errichtung der geplanten fix geklemmten 4er-Sesselbahn kleiner Almberglift bei gleichzeitig weitgehendem Rückbau des bestehenden Kurvenschlepliftes sowie den zugehörigen Pistenbaumaßnahmen im Berg- und Talstationsbereich zur Anbindung der neuen Seilbahnstationen an das vorhandene Pistennetz.

Alle weiteren geplanten Maßnahmen sind Teil anderer Genehmigungsverfahren und werden daher in weiterer Folge nicht mehr im Detail dargelegt.

Folgende Ziele sollen mit den geplanten Maßnahmen erreicht werden:

- Die geplante 4er-Sesselbahn soll künftig im Gegensatz zum bisher nur im Winter betriebenen Kurvenschleplift ganzjährig betrieben werden und stellt damit (neben der geplanten 6er-Sesselbahn Almbergbahn / siehe eigene Einreichung) eine zentrale Maßnahme für den künftigen Ganzjahresbetrieb dar.
- Nachhaltiger Erhalt des Skizentrums Mitterdorf (inkl. der dadurch verbundenen Arbeitsplätze) durch den künftigen Ganzjahresbetrieb.
- Schaffung und Erhalt zusätzlicher, attraktiver Ganzjahresarbeitsplätze in einer strukturarmen Region.
- Ganzjährige Angebotsverbesserung für die Mehrgenerationenfamilie (Familien mit Kindern und Großeltern) und körperlich Behinderten (Rollstuhlfahrern) durch die Errichtung einer zielgruppengerechten Aufstiegshilfe (kindersicherer Schließbügel, Einstiegsförderband).
- Bequemer Rücktransport von Nutzern der Sommerattraktionen Flyline und Naturlehrpfad in das Siedlungsgebiet von Mitterdorf.
- Windsichere Trassenführung.

2 INFORMATIONEN GEMÄSS §2 SEILBAHNVERORDNUNG

2.1 Informationen zum Antragsteller

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut-Philippsreut
Schlosssteig 1
94078 Freyung

Vorsitzender Landrat Sebastian Gruber: geb. 04.12.1981 in Freyung
stv. Vors. Bgm. Helmut Knaus: geb. 25.05.1962 in Freyung

Satzung: Die Satzung liegt diesem Bericht als Anhang bei

2.2 Unterlagen der Fachplaner

Landkartenausschnitt:	siehe Beilage 2
Lageplan auf Basis der amtlichen Flurkarte:	siehe Beilage 1d und 3
Längenschnitt:	siehe Beilage 4
Technischer Bericht:	siehe Beilagen 1a und 1b
Angaben über Steinschlag-, Lawinen- und Wassergefahr:	siehe Beilage 1a
Angaben über den Baugrund:	siehe Beilage 13
Angaben über die meteorologischen Verhältnisse:	siehe Beilage 14 (Hinweis: Die Hauptwindrichtung ist West)
Naturschutzfachliche Unterlagen:	siehe Beilagen 9a bis 11
Unterlagen zur UVP:	siehe Beilage 12

3 INFORMATIONEN GEMÄSS ART. 13 BAYERISCHES EISENBAHNGESETZ (BAYESG)

Aufgrund der Tatsache, dass gesetzlich geschützte Biotope durch das gegenständliche Projekt betroffen sind, halbieren sich die Schwellenwerte gemäß Abs. 2 und 3.

Durch die Halbierung der Schwellenwerte ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Fünften Teil Abschnitt III BayVwVfG durchzuführen.

Diesbezüglich wird auf die Beilagen 9a – 12 dieses Einreichprojekts verwiesen.

Der Sicherheitsbericht nach Art. 8 Abs. 5 der Verordnung (EU) 2016/424 wird im Rahmen der Genehmigung der technischen Planung (zuständige Behörde: Regierung von Oberbayern) vorgelegt.

Es liegen keinerlei Tatsachen vor, aus denen sich die Unzuverlässigkeit der Person oder der Personen, die das Seilbahnunternehmen Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut-Philippsreut leiten (Unternehmer einer Seilbahn) oder ihrer Stellvertreter – bei juristischen Personen der nach Gesetz oder Satzung vertretungsberechtigten Personen – ergibt.

4 INFORMATIONEN GEMÄSS ART. 14 BAYERISCHES EISENBAHNGESETZ

Gemäß Art. 14 BayESG muss der Antrag über das Vorhaben und seine Durchführung, insbesondere in technischer und soweit erforderlich auch wirtschaftlicher Hinsicht, Aufschluss geben.

Betreffend technische Hinsicht wird auf die umfangreichen Unterlagen dieses Einreichprojekts verwiesen.

Betreffend die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens wird folgendes erläutert:

1. Dieses Projekt wird mit Bescheid der Regierung von Niederbayern vom 21.12.2021, Zl. RNB-20G-3079.2-186-1, auf Basis der Richtlinie zur Förderung von Seilbahnen und Nebenanlagen in kleinen Skigebieten gefördert. Basis dieser Förderzusage waren ein detaillierter Investitions- und Finanzierungsplan sowie darauf aufbauend eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnung durch das Büro Montenius, Köln. Der Investitions- und Finanzierungsplan sowie die Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden seitens der Regierung von Niederbayern und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie vor Erteilung der Zuwendung geprüft.
2. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung der Umsetzung des Gesamtprojekts (gegenüber dem Zeitplan, auf welchen der Zuwendungsbescheid vom 21.12.2021 aufbaut) wurde zwischenzeitlich ein Nachförderantrag bei der Regierung von Niederbayern mit einem aktualisierten Investitions- und Finanzierungsplan sowie darauf aufbauend einer detaillierten Wirtschaftlichkeitsberechnung durch das Büro Montenius, Köln eingebracht. Gemäß mündlicher Mitteilung der Regierung von Niederbayern steht die Erteilung der Zuwendung per Bescheid unmittelbar bevor. Auch für diesen Nachförderantrag wurden der Investitions- und Finanzierungsplan sowie die Wirtschaftlichkeitsberechnung seitens der Regierung von Niederbayern und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie geprüft.
3. Zusammenfassend wurde somit die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens nachgewiesen und von behördlicher Seite geprüft.

5 BETRIEBSWEISE DER GEPLANTEN 4ER-SESSELBAHN

Die neu geplante 4er-Sesselbahn Kleiner Alberglift soll ganzjährig (Sommer- und Winter) betrieben werden. Prinzipiell ist dabei künftig ein Regelbetrieb von 08:30 – 16:00 Uhr im Winter und von 08:30 – 17:00 Uhr im Sommer geplant.

Ein Abend- bzw. Nachtbetrieb ist nicht vorgesehen.

6 VARIANTENSTUDIUM

Vor Beginn der Detailplanungen wurde ein Variantenstudium durchgeführt.

Zentrales Thema war die Positionierung des Bergstationsstandortes, insbesondere auch unter Berücksichtigung des Standortes der Bergstation für die geplante 6er-Sesselbahn Albergbahn.

Aktuell besteht das Handicap, dass nur von der Bergstation der Doppelsesselbahn alle vom Alberg führenden Skiabfahrten im Gefälle erschlossen sind.

Die Bergstation des Kurvenschlepliftes kleiner Alberglift hat seinen Bergausstiegspunkt einige Höhenmeter tiefer, weshalb nur die unmittelbar dem Kurvenschleplift zugeordnete Skiabfahrt „kleiner Alberg“ im Gefälle erschlossen wird. Alle anderen Skiabfahrten (Skiabfahrt „große Albergabfahrt“, Skiabfahrt „Almwiesenabfahrt“ und Skiabfahrt zum Kirchenlift) sind aktuell nur über einen Gegenanstieg erreichbar.

Zudem engt der aktuelle Standort der Bergwacht im unmittelbaren Nahebereich der Bergstation des Kurvenliftes „kleiner Alberglift“ die Pistenbreite und somit den Ausstiegsbereich massiv ein.

Der Talstationsstandort ist zudem ungünstig gelegen, da dieser nicht direkt an der Straße situiert ist, sondern bergseitig des Gastronomiebetriebes „Schatzi-Alm“ (ehemals Firmiansstüb). Somit muss die Talstation beim Ersteintritt ins Wintersportgebiet über die Zentralkasse (talseitig der Schatzi-Alm gelegen) über einen Fußmarsch erreicht werden.

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Nach der Festlegung des neuen Bergstationsstandortes der geplanten 6er-Sesselbahn (hier waren die Anforderungen, dass vom Ausstiegspunkt im Winter alle vorhandenen Skiabfahrten im Gefälle erreichbar sind und dass der Standort ganzjährig weitgehend windsicher ist) verblieb für den Standort der geplanten 4er-Sesselbahn nur noch der Bereich der aktuellen Umlenkscheibe des Kurvenschleppliftes „kleiner Almberglift“; nur von diesem Standort aus können analog der künftigen Bergstation der 6er-Sesselbahn ebenso alle vorhandenen Skiabfahrten im Winter im Gefälle erreicht werden und besteht zwischen den künftigen beiden Bergstationen der geplanten Sesselbahnen ein ausreichender Abstand, um Konflikte und Gefährdungen der jeweilig aussteigenden Gäste zu vermeiden. Zudem sind diese beiden Bergstationen derart gut positioniert, dass auch für den Sommergast eine nahezu ebenerdige und attraktive Verbindung vorhanden ist.

Betreffend die Talstation wurde versucht, einen Standort möglichst nahe an der Gemeindestraße zu finden, um einen fußläufigen Aufstieg neben der Schatzi-Alm zu vermeiden.

Der Talstationsstandort-Variante 1 war orografisch rechts der Schatzi-Alm, ca. im Bereich einer hier vorhandenen Garage, vorgesehen. Dieser Standort hätte den Vorteil, dass dieser direkt an der Gemeindestraße und sehr gut einsehbar von der Zentralkasse bzw. den zentralen Parkplätzen wäre. Aufgrund der Bebauungssituation und der Notwendigkeit einer ausreichend breiten Skiabfahrt inkl. Anstellbereich zur Talstation hätte jedoch die gesamte Grundfläche des Nachbargrundstücks (Flur-Nummer 27) bis zum bestehenden Haus in Anspruch genommen werden müssen; die Zusage für diese Grundstücksnutzung wurde jedoch vom betroffenen Grundeigentümer verweigert.

Der Talstationsstandort-Variante 2 war orografisch links der Schatzi-Alm, in jenem Bereich, wo derzeit der Zugang zur bestehenden Talstation von der Gemeindestraße aus vorhanden ist, vorgesehen. Dieser Standort hätte den Vorteil, dass dieser – analog der Variante 1 - direkt an der Gemeindestraße und sehr gut von der Zentralkasse bzw. den zentralen Parkplätzen erreichbar wäre. Aufgrund der Bebauungssituation und der Notwendigkeit einer ausreichend breiten Skiabfahrt inkl. Anstellbereich zur Talstation ist jedoch der vorhandene Bereich zwischen den Gebäuden auf Flur-Nummer 29 und 31 zu schmal.

Der Talstationsstandort-Variante 3 ist in etwa dort vorgesehen, wo sich bereits aktuell die Talstation befindet. Da eine 4er-Sesselbahn einen großzügigeren Anstell- und Ausfahrtsbereich benötigt als der vorhandene Schlepplift, muss die Talstation selbst etwas weiter bergwärts gegenüber dem Ist-Zustand positioniert werden.

Zudem muss für den Sommerbetrieb ein eigener Zugang südlich der Schatzi-Alm mit einer Stahltreppe geschaffen werden.

Zusammenfassend verblieb nur die Variante 3 als einzig realisierbare Variante.

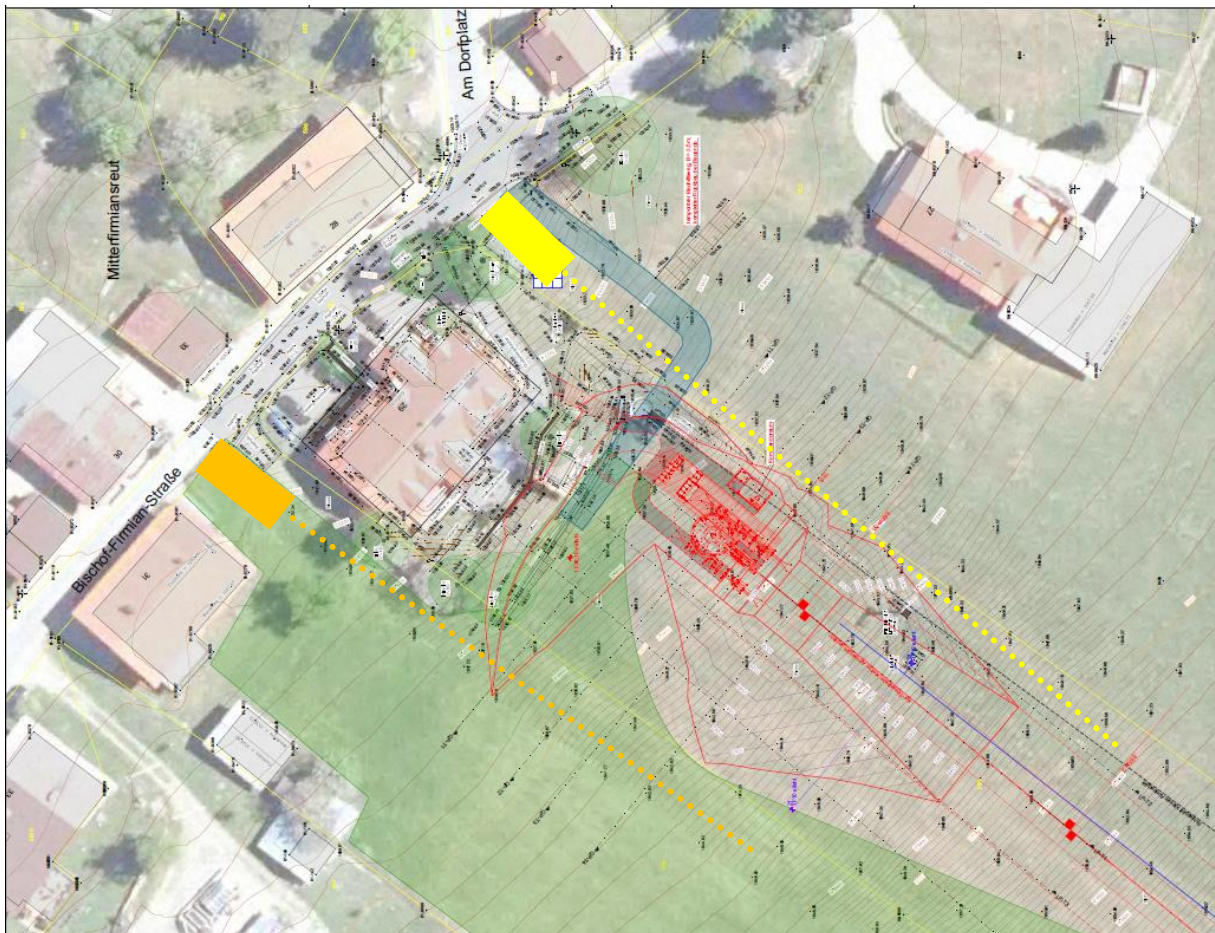


Abb. 1: Gegenüberstellung der Talstationsvarianten (Variante 1 = gelb, Variante 2 = orange, Variante 3 = rot)

7 DETAILPLANUNG 4ER SESSELBAHN KLEINER ALMBERGLIFT

7.1 Technische Daten

Typ:	Sesselbahn, fix geklemmt mit 4 Pers.- Sesseln
Anzahl der Sessel ges.:	44 Stk.
Bahnlänge:	
horizontal:	460,10m
schräg:	475,34m
Seehöhe Talstation:	1.038,30 mNN
Seehöhe Bergstation:	1.143,90 mNN
Höhenunterschied:	105,60m
Förderleistung:	1.400 P/h
Fahrgeschwindigkeit:	2,20 m/s
Fahrzeit auf der Strecke:	3,36 min
Streckenbauwerke:	6 Stk.
Antrieb:	Bergstation

7.2 Talstation

Aufgrund des Ergebnisses des umfassenden Variantenvergleichs (siehe oben) verblieb letztlich nur die Variante 3. Diese sieht im Wesentlichen die Errichtung der neuen Talstation in etwa am Standort der bestehenden Talstation des Kurvenschleppliftes „kleiner Almberglift“ vor.

Aufgrund des Platzbedarfs für den Anfahrts- und Anstellbereich zur Talstation einer 4er-Sesselbahn musste der Standort der Talstation sogar um 17m bergwärts (bzw. um 3,0 Höhenmeter höher) gegenüber dem Bestand neu festgelegt werden.

Der bestehende Kommandoraum Tal (Holzhütte) wird entfernt und in diesem Bereich mit jenem Überschussmaterial, welches beim Aushub der Ausfahrtsgrube anfällt, der im Schnitt 10m breite, weitgehend ebene Anstellbereich aufgeschüttet.

Der neue Dienstraum wird in Fahrtrichtung links direkt neben dem Einstieg als Containerstation positioniert und ist als Arbeitsplatz für einen Bediensteten dimensioniert. Im Dienstraum sind neben der Schaltwarte nur die Schränke für die Bahnsteuerung vorgesehen. Der Dienstraum wird in Stahlbetonbauweise mit einem Kabelkeller unterkellert. Des Weiteren ist ein Bediensteten-WC integriert, welches an die bestehende öffentliche Abwasserentsorgung angeschlossen werden soll. Die Wasserversorgung der WC-Anlage erfolgt über die benachbarte öffentliche Trinkwasserversorgung der Gemeinde Philippsreut. Die Fassadengestaltung des Containers mit einer Holzfassade entspricht dem Leitbild Dorferneuerung.

Im Einstiegsbereich der Talstation ist ein Förderband mit tiefer Förderbandgrube für den geordneten Zustieg vorgesehen. Diese Förderbandgrube soll in die unmittelbar benachbarte Straßenentwässerung der Gemeindestraße entwässern.

Der Einstieg erfolgt zentral.

Da der Antrieb am Berg vorgesehen ist, reduziert sich der Geräuschpegel deutlich gegenüber der Bestandsanlage (Hinweis: der Kurvenschlepplift ist mit einem Talantrieb ausgestattet).

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Da Mono- und Bi-Skifahrer (neben Familien mit Kindern) eine wichtige Zielgruppe darstellen, wird für den Zutritt und Transport der Mono- und Bi-Skifahrer folgendes festgelegt (und die Betriebsvorschrift übernommen). Damit ist ein optimaler Transport von Mono- und Bi-Skifahrern gewährleistet.

- Ein Transport von Mono- und Bi-Skifahrern darf max. mit zwei Begleitpersonen erfolgen
- Sobald ein Mono- oder Bi-Skifahrern auf die Drehkreuze zufährt, ist die weitere Durchfahrt bei den Drehkreuzen seitens des Stationsbediensteten zu sperren.
- Nach Entleerung des Zwischenraumes zwischen den Drehkreuzen und den Zustiegsteilern erfolgt der Zustieg des Mono- oder Bi-Skifahrers im Bereich der fehlenden Mittelsäule des Zustiegsteilers. Der Stationsbedienstete leistet dabei beim Einstieg Hilfestellung.
- Anschließend werden die Drehkreuze wieder freigegeben.
- Beim Transport eines Mono- oder Bi-Skifahrers ist die manuelle Schließbügelverriegelung nicht möglich. Daher dürfen neben den bereits o.g. max. beiden Begleitpersonen keine weiteren Wintersportgäste auf demselben Sessel transportiert werden.

Der Talstationsbereich wird im Ausfahrtsbereich mit einem einfachen Holzzaun in jenen Bereichen vor Zutritten geschützt, in denen keine ausreichende vertikale Lichtraumhöhe vorhanden ist.

Die Talstation selbst wird als offene Standard-Seilbahnstation ausgeführt.

Für den Sommerbetrieb wird südlich der Schatzi-Alm eine ausreichend dimensionierte Stahltreppe hergestellt.



Abb. 2: Geplante Holzoptik der Stationsgebäude am Beispiel Talstationsgebäude des Almwiesenliftes.



Abb. 3: Geplante Stahlterrasse südlich der Schatzi-Alm als Sommerzugang.



Abb. 4: Drohnenfoto Ist-Zustand.



Abb. 5: Visualisierung Talstationsbereich nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

7.3 Strecke

Im Gegensatz zur Bestandstrasse, welche über eine Kurve geführt wird, verläuft die geplante Seilbahntrasse künftig geradlinig von der Tal- zur Bergstation.

Unterhalb des querenden Güterweges verläuft die Trasse entlang des orografisch rechten Pistenrandes der Bestands-Skiabfahrt.

Zwischen der Bergstation und dem Güterweg verläuft die Seilbahntrasse künftig durch einen geschlossenen Waldbestand. Zur Herstellung der Waldtrasse sind Rodungen erforderlich.

Insges. sind 6 Stützenbauwerke vorgesehen. Bei der Detailplanung wurde darauf geachtet, möglichst viele Stützen im Nahebereich bestehender Forststraßen zu situieren. Durch diese Stützenoptimierung können einerseits einige Stützen direkt von den benachbarten Forstwegen aus hergestellt werden und ist damit auch eine ausreichende vertikale Lichthöhe in den Kreuzungsbereichen mit diesen Forstwegen garantiert. Auch künftig erforderliche Wartungsarbeiten können von diesen nahegelegenen Forststraßen aus erfolgen, ohne wertvolle Biotopflächen innerhalb der kleinen Almliftabfahrt betreten zu müssen.

Die Verbindung zwischen Berg- und Talstation sowie die Überwachung der einzelnen Stützen ist mit Erdkabeln vorgesehen, welche in einem eigenen Kabelgraben verlegt werden sollen. Dieser Kabelgraben verläuft in Seilbahnachse.

Bei der Trassierung des Kabelgrabens wurde auf die Biotopkartierung des Fachbüros NRT Rücksicht genommen. Dabei wurden Mehrlängen in Kauf genommen, um wertvollen Biotopflächen in der Bauphase ausweichen zu können.

Die Streckenführung des Kabelgrabens ist wie folgt vorgesehen:

- Dienstraum Talstation – Steher Talstation – Stütze 1
- Stütze 1 – Stütze 2 – Stütze 3 – Stütze 4 – Stütze 5 – Stütze 6 (inkl. kurzer Stichleitung zu den jeweiligen Stützen)
- Stütze 6 - Steher Bergstation – Kommandoraum Bergstation

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Die gesamte bestehende Seilbahntechnik des Kurvenschleppliftes „kleiner Almberglift“ auf der Strecke wird abgebaut. Die vorhandenen Stützenfundamente werden bis 30 cm unter Geländeoberkante abgetragen und das Abtragmaterial ordnungsgemäß entsorgt. Die dabei entstehenden kleinörtlichen Geländewunden werden mit Überschussmaterial aus dem Aushub der benachbarten Stützenaushübe verfüllt und mit standortgerechtem Saatgut begrünt.



Abb. 6: Geplante Trasse der 4er-Sesselbahn.

7.4 Bergstation

Die Bergstation ist exakt an jener Stelle vorgesehen, an welcher sich aktuell die Bügelrampe des Kurvenschleppliftes „kleiner Almberglift“ befindet. Von diesem Bergstationspunkt aus können alle vorhandenen Skiabfahrten im Gefälle erreicht werden.

Die Bergstation selbst wird als offene Standardstation hergestellt. In der Bergstation ist der Antrieb vorgesehen.

Der bestehende Kommandoraum Berg (Holzhütte) sowie die Bügelrampe werden entfernt.

Der neue Kommandoraum wird in Fahrtrichtung links direkt neben dem Ausstieg als Containerstation positioniert und ist als Arbeitsplatz für einen Bediensteten dimensioniert.

Im Kommandoraum sind neben der Schaltwarte nur die Schränke für die Bahnsteuerung vorgesehen. Der Kommandoraum wird in Stahlbetonbauweise unterkellert und künftig als Lagerraum genutzt. Der Zugang in diesen Lagerraum ist von der Südostseite aus vorgesehen.

Des Weiteren ist ein Bediensteten-WC integriert, welches an die bestehende öffentliche Abwasserentsorgung angeschlossen werden soll. Die Wasserversorgung der WC-Anlage erfolgt über die benachbarte öffentliche Trinkwasserversorgung der Gemeinde Philippsreut. Die Fassadengestaltung des Containers mit einer Holzfassade entspricht dem Leitbild Dorferneuerung (siehe auch Abb. 2).

Die Stromversorgung erfolgt über die benachbarte Trafostation, welche in das neue Betriebsgebäude der geplanten Bergstation der 6er-Sesselbahn integriert wird.

Ebenso in der geplanten Bergstation der 6er-Sesselbahn wird ein Aufenthaltsraum für alle Bediensteten im Bergstationsbereich (also auch für die Bediensteten der 4er-Sesselbahn) errichtet, in welchem die Möglichkeit einer Pause abseits des Seilbahnbetriebes besteht.

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Der Ausstieg aus der Seilbahn ist in gerader Richtung über eine Erdrampe vorgesehen. Die Bergstation wurde dabei so situiert, dass vom Ausstiegsniveau alle vorhandenen Skiabfahrten zumindest im leichten Gefälle erreicht werden können.

Dabei wurde auch auf einen ausreichenden Abstand hin zur Bergstation der neu geplanten kuppelbaren 6er Sesselbahn Almbergbahn (siehe eigene Einreichung) Rücksicht genommen; auch vom Bergstationsstandort der 6er Sesselbahn können künftig sämtliche vorhandenen Skiabfahrten im Gefälle erreicht werden.

Der Einfahrtsbereich selbst wird in jenem Bereich, welcher vertikal kein ausreichendes Lichtraumprofil, mit einem Holzzaun vor Betreten geschützt.

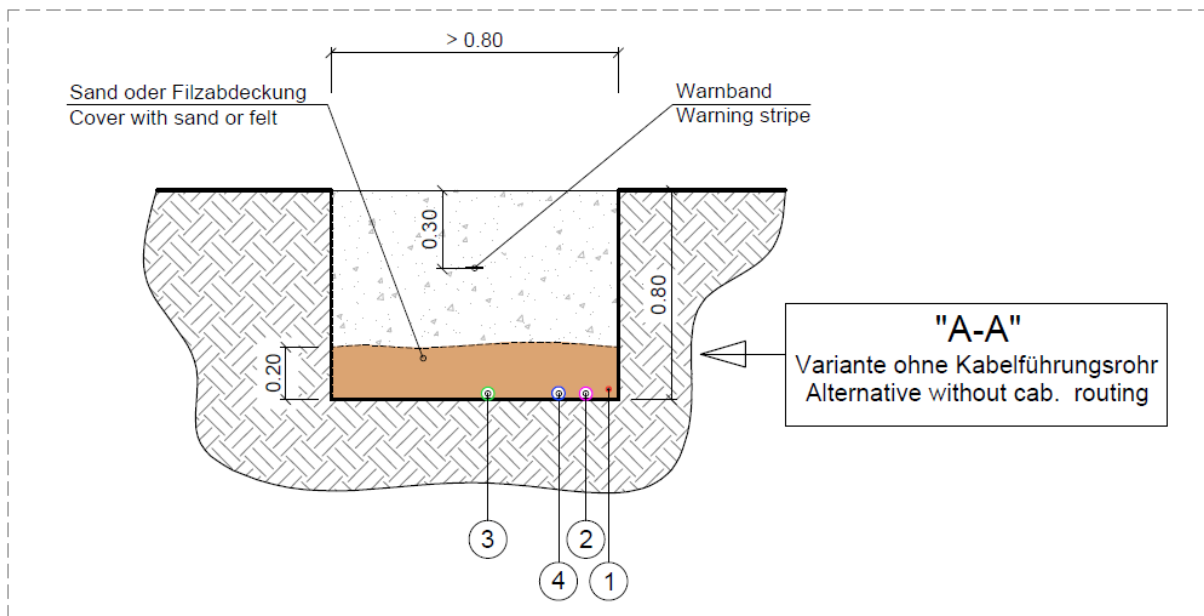


Abb. 7: Geplanter Standort der Bergstation der 4er-Sesselbahn im Bereich der vorhandenen Bügelrampe; diese wird abgebaut.

7.5 Streckenkabel

Wie bereits unter 4.3 dargelegt, sollen die Streckenkabel in einem Kabelgraben von Tal- zu Bergstation, mit Anbindung an sämtliche Stützenstandorte, hergestellt werden.

In der folgenden Abbildung ist ein Regelquerschnitt für den Kabelgraben dargestellt.







①		GLASFASERKABEL DURCHGEHEND DIRECT LINECABLE
②		LINIENKABEL UNTERBROCHEN INTERRUPTED LINECABLE
③		ERDUNGSSEIL AUS EDELSTAHL EARTHING ROPE STAINLESS STEEL
④		LINIENKABEL UNTERBROCHEN INTERRUPTED LINECABLE

Abb. 8: Regelquerschnitt Kabelgraben.

7.6 Sicherung vor Naturgefahren

7.6.1 Schutz vor Lawinen

Sowohl die Bergstation als auch die Talstation, die gesamte Strecke der Seilbahn und die zugehörige kleine Almliftabfahrt, sind von Natur aus sicher vor der Naturgefahr Lawine. Es sind daher weder in der Bau- noch in der Betriebsphase gesonderte Maßnahmen betr. Lawinenschutz erforderlich.

Auch für den Bergefall sind keinerlei Maßnahmen betr. Lawinenschutz erforderlich.

7.6.2 Schutz vor Steinschlägen

Diesbezüglich wird grundlegend auf das Baugrundgutachten des Baugeol. Büros Bauer GmbH verwiesen (siehe eigene Beilage).

Zusammenfassend wird im Baugrundgutachten festgehalten, dass sowohl die Berg- als auch die Talstation sowie die gesamte Strecke sicher vor der Naturgefahr Steinschlag sind.

Es sind daher keinerlei Maßnahmen zum Schutz vor Steinschlägen in der Bau- und Betriebsphase erforderlich.

7.6.3 Schutz vor Wildbächen/Muren

Die Berg- und Talstation sowie die Strecke sind von Natur aus sicher vor der Naturgefahr Wildbach.

Es sind daher weder in der Bau- noch in der Betriebsphase gesonderte Maßnahmen betr. Hochwasser erforderlich.

Auch für den Bergefall sind keinerlei Maßnahmen betr. der Naturgefahr Wildbach erforderlich.

7.7 Niederschlagswasser

7.7.1 Allgemeines

Grundsätzlich ist geplant, die anfallenden Wässer flächenhaft im umliegenden Böschungsbereich zur Versickerung zu bringen. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die neu geplanten Dachflächen nahezu ident jener der bestehenden Seilbahn sind. Es ergibt sich keine Erweiterung der Flächen.

Die Dachflächen sollen über ein Fallrohr mit Schmutzfänger und Ableitungsrohren zu den Versickerungsflächen abgeleitet werden. Dort sollen die Wässer mittels geschlitzter Rohre (Drainagerohre) über die Fläche verteilt ausgeleitet werden und somit flächig zur Versickerung gebracht werden.

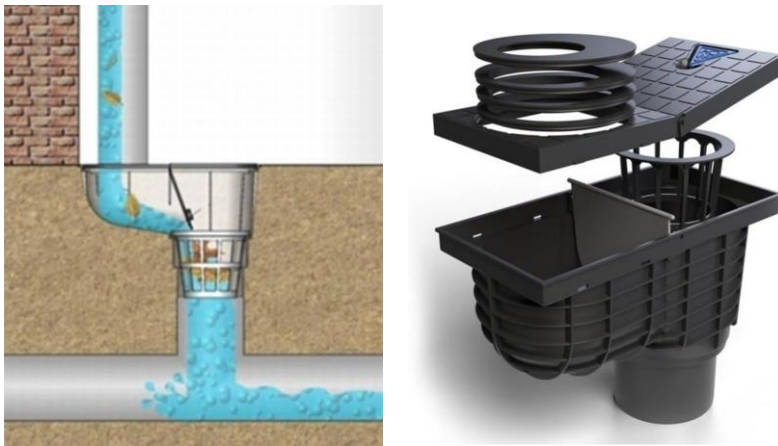


Abbildung 9 und 10: Beispielbilder Fallrohr mit Schmutzfänger (Quelle: Internet)

7.7.2 Berechnungsgrundlagen

Der Bemessungsniederschlag für den Standort der Bergstation wurde anhand des KOSTRA_DWD 2010R Niederschlagsmodelles ermittelt.

7.7.2.1 Bemessungsniederschlag

Das Projektgebiet befindet sich im folgenden Rasterfeld des KOSTRA_DWD 2010R Niederschlagsmodelles:

Rasterfeld Spalte: 67

Rasterfeld Zeile: 82

**Niederschlagsspenden nach
KOSTRA-DWD 2010R**

Rasterfeld : Spalte 67, Zeile 82
Ortsname : Philippsreut (BY)
Bemerkung :
Zeitspanne : Januar - Dezember
Berechnungsmethode : Ausgleich nach DWA-A 531

Dauerstufe	Niederschlagsspenden rN [l/(s ha)] je Wiederkehrintervall T [a]								
	1 a	2 a	3 a	5 a	10 a	20 a	30 a	50 a	100 a
5 min	193,3	266,7	306,7	360,0	430,0	500,0	543,3	596,7	666,7
10 min	155,0	203,3	231,7	266,3	316,7	365,0	393,3	428,3	476,7
15 min	130,0	168,9	191,1	218,9	257,8	296,7	318,9	346,7	385,6
20 min	111,7	144,2	163,3	187,5	220,0	253,3	272,5	296,7	329,2
30 min	86,7	112,8	128,3	147,8	173,9	200,0	215,0	234,4	260,6
45 min	65,2	85,9	98,1	113,7	134,4	155,2	167,4	182,8	203,7
60 min	52,2	70,0	80,3	93,3	111,1	128,9	139,2	152,2	170,0
90 min	39,3	51,5	58,5	67,4	79,6	91,9	98,9	106,0	120,0
2 h	32,1	41,4	46,8	53,6	62,9	72,2	77,8	84,6	93,9
3 h	24,1	30,5	34,2	38,9	45,3	51,7	55,4	60,1	66,5
4 h	19,7	24,5	27,4	31,0	35,9	40,8	43,6	47,2	52,2
6 h	14,8	18,1	20,1	22,5	25,9	29,3	31,2	33,7	37,0
9 h	11,1	13,4	14,8	16,5	18,7	21,0	22,4	24,1	26,4
12 h	9,1	10,8	11,9	13,1	14,9	16,7	17,7	19,0	20,8
18 h	6,8	8,0	8,7	9,6	10,8	12,0	12,7	13,6	14,8
24 h	5,6	6,5	7,0	7,7	8,6	9,5	10,1	10,8	11,7
48 h	3,8	4,4	4,8	5,2	5,9	6,5	6,8	7,3	7,9
72 h	3,1	3,5	3,8	4,1	4,6	5,1	5,4	5,7	6,2

Tabelle 1: Niederschlagshöhen für den betroffenen Projektbereich

7.7.2.2 Durchlässigkeitsbeiwert

Aufgrund der geplanten Versickerung unterhalb des bewachsenen Oberbodens (Versickerung im Felsersatz) wurde ein deutlich höherer kf-Wert, als jener des bewachsenen Oberbodens unterstellt. Für die nachfolgenden Berechnungen wurde ein kf-Wert von 1×10^{-4} m/s angenommen.

7.7.3 Flächenaufstellung, Abflussbeiwert

Die verschiedenen Oberflächentypen weisen unterschiedliche Abflussbeiwerte auf. Dabei handelt es sich um flächentypische Minderungswerte, die das Wasserrückhaltevermögen der verschiedenen Oberflächenarten beschreiben. Sie werden mit dem flächenmäßigen Niederschlag multipliziert, um die Retentionseigenschaften der verschiedenen Flächenarten (Wiese, Wald, Asphalt, etc.) in der Berechnung zu berücksichtigen.

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Aus nachfolgender Tabelle können dabei die empfohlenen Abflussbeiwerte aus der DWA-A138 entnommen werden. Die Empfehlungen wurden im Wesentlichen auch bei den Berechnungen der Sickerflächen der Dachflächen angewendet.

Flächentyp		Art der Befestigung	Ψ_m
Arbeitsblatt DWA - A138	Schrägdach	Metall, Glas, Schiefer, Faserzement	0,9 - 1,0
		Ziegel, Dachpappe	0,8 - 1,0
	Flachdach Neigung bis 3°	Metall, Glas, Faserzement	0,9 - 1,0
		Dachpappe	0,9
		Kies	0,7
	Gründach Neigung bis 15°	humusiert < 10 cm Aufbau	0,5
		humusiert \geq 10 cm Aufbau	0,3
	Straßen, Wege und Plätze (flach)	Asphalt, fugenloser Beton	0,9
		Pflaster mit dichten Fugen	0,75
		fester Kiesbelag	0,6
Pflaster mit offenen Fugen		0,5	
lockerer Kiesbelag, Schotterrasen		0,3	
Verbundsteine mit Fugen, Sickersteine		0,25	
Rasengittersteine		0,15	
Böschungen, Bankette u. Gräben mit Regenabfluss in das Entwässerungssystem	toniger Boden	0,5	
	lehmgiger Sandboden	0,4	
	Kies- und Sandboden	0,3	
Gärten, Wiesen und Kulturland mit möglichem Regenabfluss in das Entwässerungssystem	flaches Gelände	0,0 - 0,1	
	steiles Gelände	0,1 - 0,3	
unter Vordächer (Schlagregen)		Asphalt, fugenloser Beton	0,25

Tabelle 2: Empfohlene mittlere Abflussbeiwerte Ψ_m (DWA-A 138)

Zur weiteren Berechnung müssen das Ausmaß der beaufschlagten Flächen und deren abflussfördernde Wirkung bekannt sein. Für die Dachfläche der Bergstation wird der nachfolgende Abflussbeiwert angenommen.

Flächenart	Beschreibung	Flächengröße	Abflussbeiwert Ψ_m	Fläche reduziert
Dachfläche Bergstation	Glas/Blech	95 m ²	0,9	85,5 m ²
Dachfläche Talstation	Glas/Blech	135 m ²	0,9	121,5 m ²

Tabelle 3: Flächenart, Beschreibung und Abflussbeiwert der Dachfläche

7.8 Talstation

Die Dachfläche der Talstation setzt sich aus dem Kommandoraum und der Station selber zusammen. Zusätzlich ist wird für die Entwässerung die geplante Förderbandgrube mitberücksichtigt.

In Summe ergibt sich daher eine zu entwässernde Fläche von ca. 135 m². Aufgrund dieser geringen Flächengröße und der Tatsache, dass die Wässer flächenhaft zur Versickerung gebracht werden sollen, wird von einer **erlaubnisfreien Versickerung** ausgegangen.

Die Wässer der Talstation sollen zu einer Flächigen Versickerung gebracht werden, wobei hierbei die umliegenden Wiesenflächen und Böschungflächen vorgesehen sind. Die Ableitung erfolgt mittels Fallrohr mit Schmutzfang. Im Bereich der Versickerungsfläche sollen die Wässer mittels geschlitzter Rohre (Drainagerohren) flächig unterhalb des bewachsenen Oberbodens verrieselt werden.

Nachfolgender Lageplanausschnitt zeigt die zu Grunde gelegten Dachflächen der Talstation:

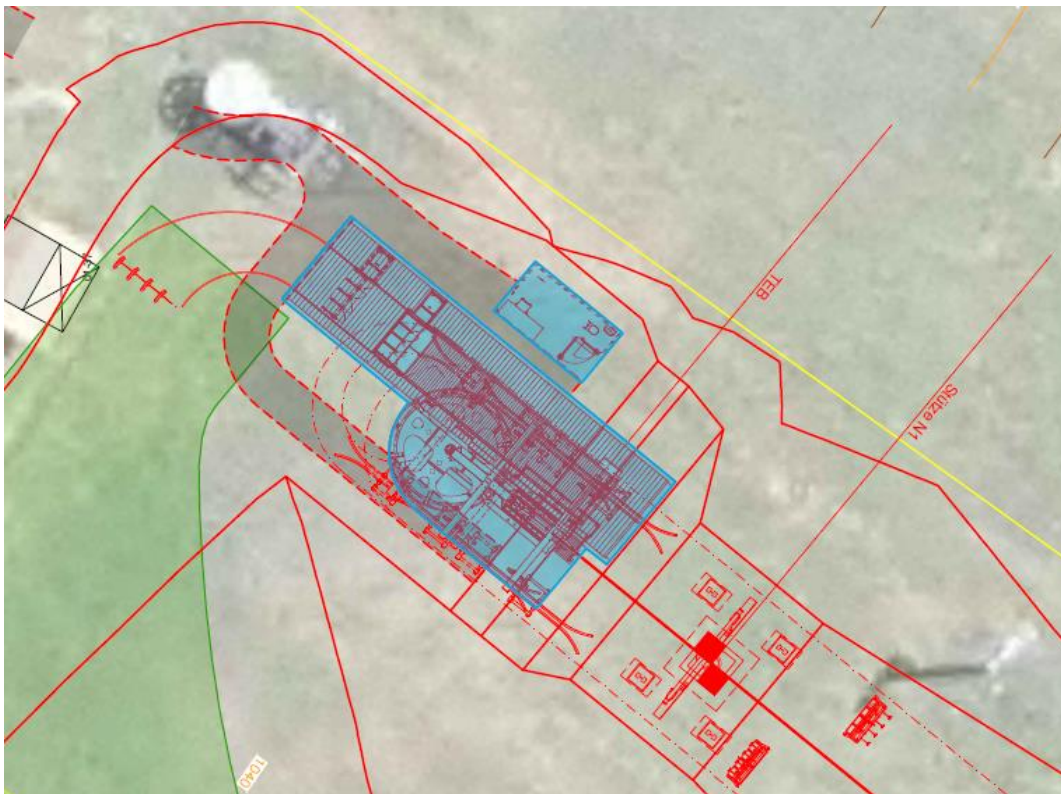


Abb. 11: Dachfläche der Talstation inkl. Förderbandgrube und Kommandoraum (blaue Schraffur)

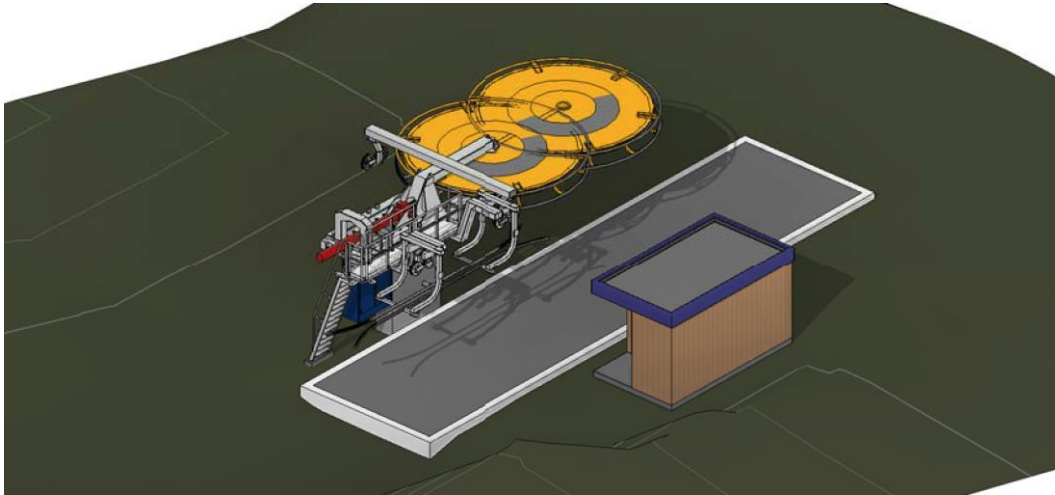


Abb. 12: 3D-Süd-Ansicht der Talstation

1. Angaben:

- Dachfläche: $A = 135 \text{ m}^2$
- Abflussbeiwert: $\psi = 0,9$ (Glas/Blech)
- Undurchlässige Fläche: $A_u = 121,5 \text{ m}^2$
- Durchlässigkeitsbeiwert: $k_f = 1 \times 10^{-4} \text{ m/s}$
- Maßgebende Regenspende: $r_{D(n)} = 218,90 \text{ l/(s*ha)}$

2. Ergebnisse:

Gemäß dem Berechnungsblatt „Dimensionierung einer Versickerungsfläche“ ergibt sich bei Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Angaben eine mindestens erforderliche Sickerfläche von 95 m². Tatsächlich ist im Umfeld der Station zumindest eine Versickerungsfläche von 100 m² vorhanden, womit die anfallenden Wässer versickern können.

Eingabedaten: $A_s = \Psi_m * A_E / [(k_f * 10^{-7} / (2 * r_{D(n)})) - 1]$

Einzugsgebietsfläche	A_E	m ²	135
Abflussbeiwert gem. Tabelle 2 (DWA-A 138)	Ψ_m	-	0,90
undurchlässige Fläche	A_u	m ²	122
Durchlässigkeitsbeiwert der gesättigten Zone	k_f	m/s	1,0E-04
gewählte Regenhäufigkeit	n	1/Jahr	0,2
gewählte Dauer des Bemessungsregens	D	min	15
maßgebende Regenspende	$r_{D(n)}$	l/(s*ha)	218,90

Berechnung:

$A_s = 0,9 * 135 / [(0,0001 * 10^{-7} / (2 * 218,9)) - 1] = 94,6$

Ergebnisse:

erforderliche Versickerungsfläche	A_s	m ²	94,6
gewählte Versickerungsfläche	$A_{s, \text{gew}}$	m ²	100

Tabelle 4: Ausschnitt aus dem Berechnungsblatt

7.9 Bergstation

Im Bereich der Bergstation soll ebenfalls ein Kommandoraum errichtet werden. Zusätzlich wird das Stationsgebäude der Seilbahnstation überdacht ausgeführt.

In Summe ergibt sich hierbei eine zu entwässernde Fläche von ca. 95m². Aufgrund dieser geringen Flächengröße und der Tatsache, dass die Wässer flächenhaft zur Versickerung gebracht werden sollen, wird von einer **erlaubnisfreien Versickerung** ausgegangen.

Die Wässer der Bergstation sollen zu einer flächigen Versickerung gebracht werden, wobei hierbei die umliegenden Wiesenflächen und Böschungflächen vorgesehen sind. Die Ableitung soll auch hierbei mittels Fallrohr mit Schmutzfang erfolgen. Im Bereich der Versickerungsfläche sollen die Wässer ebenfalls mittels geschlitzter Rohre (Drainagerohren) flächig unterhalb des bewachsenen Oberbodens verrieselt werden.

Nachfolgender Lageplanausschnitt zeigt die zu Grunde gelegten Dachflächen der Bergstation:

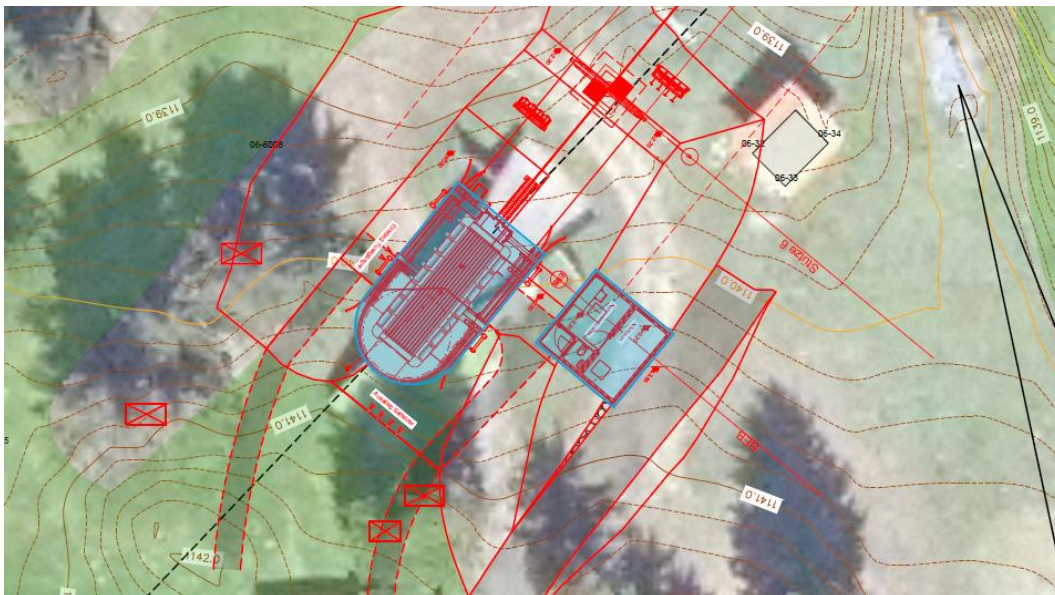


Abb. 13: Dachfläche der Bergstation inkl. Kommandoraum (blaue Schraffur) und Versickerungsfläche (pinke Schraffur)

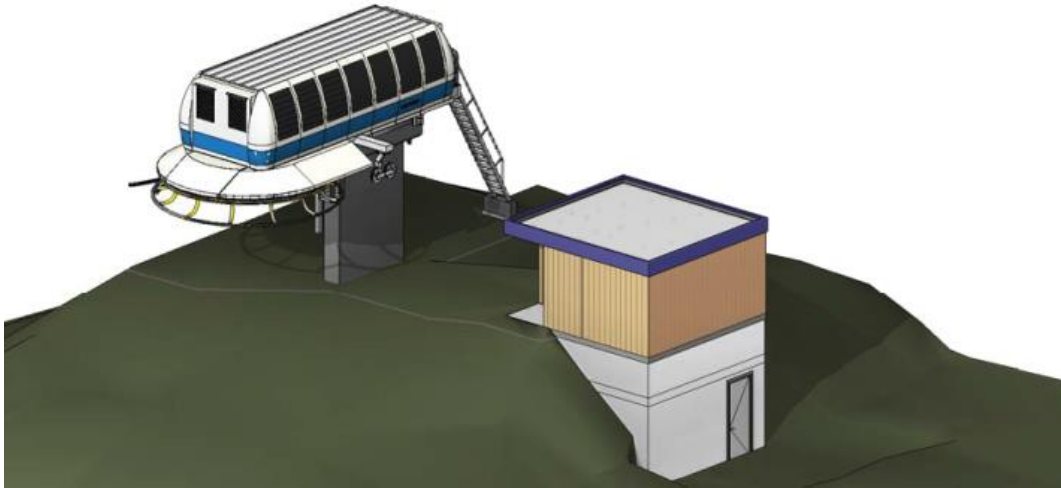


Abb. 14: 3D-Süd-Ansicht der Bergstation

1. Angaben:

- Dachfläche: $A = 95 \text{ m}^2$
- Abflussbeiwert: $\psi = 0,9$ (Glas/Blech)
- Undurchlässige Fläche: $A_u = 85,5 \text{ m}^2$
- Durchlässigkeitsbeiwert: $k_f = 1 \times 10^{-4} \text{ m/s}$
- Maßgebende Regenspende: $r_{D(n)} = 218,90 \text{ l/(s*ha)}$

2. Ergebnisse:

Gemäß dem Berechnungsblatt „Dimensionierung einer Versickerungsfläche“ ergibt sich bei Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Angaben eine mindestens erforderliche Sickerfläche von 67 m^2 . Tatsächlich ist im Umfeld der Station zumindest eine Versickerungsfläche von 70 m^2 vorhanden, womit die anfallenden Wässer versickern können.

Eingabedaten: $A_s = \psi_m * A_E / [(k_f * 10^{-7} / (2 * r_{D(n)})) - 1]$

Einzugsgebietsfläche	A_E	m^2	95
Abflussbeiwert gem. Tabelle 2 (DWA-A 138)	ψ_m	-	0,90
undurchlässige Fläche	A_u	m^2	86
Durchlässigkeitsbeiwert der gesättigten Zone	k_f	m/s	1,0E-04
gewählte Regenhäufigkeit	n	1/Jahr	0,2
gewählte Dauer des Bemessungsregens	D	min	15
maßgebende Regenspende	$r_{D(n)}$	l/(s*ha)	218,90

Berechnung:

$A_s = 0,9 * 95 / [(0,0001 * 10^7 / (2 * 218,9)) - 1] = 66,6$

Ergebnisse:

erforderliche Versickerungsfläche	A_s	m^2	66,6
gewählte Versickerungsfläche	$A_{s, \text{gew}}$	m^2	70

Tabelle 5: Ausschnitt aus dem Berechnungsblatt

7.10 Bauleistungskonzept

7.10.1 Rückbau des bestehenden Schleppliftes

Im geplanten Baujahr 2025 wird der Skibetrieb nach dem Ende der Faschingsferien – unabhängig von der vorhandenen Schneelage – im Bereich des Schleppliftes „kleiner Almberglift“ beendet (Hinweis: Der Skibetrieb beim Junior-Ski-Zirkus und den weiteren Schleppliften kann bis zum Saisonende weiterlaufen).

Anschließend erfolgt die Demontage des Seils, aller Stahlstützen oberhalb der Betonfundamente, die Demontage der Seilbahntechnik in der Tal- und Bergstation, die Demontage des Dienstraumcontainers Bergstation, die Demontage der Bügelrampe und die Demontage des Talstationsgebäudes. Alle demontierten Teile werden mit Pistenraupen auf bestehender Schneedecke zu jener Forststraße transportiert, die das Baufeld knapp oberhalb der geplanten Stütze 3 quert und dort auf LKW verladen und abtransportiert.

Hinweis: Im Sinne der Nachhaltigkeit soll der demontierte Schlepplift revisioniert und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden.

Die Betonsteher der Tal- und Bergstation werden unmittelbar nach der Ausaperung abgeschremmt, da in diesen Bereichen die neuen Stationen errichtet werden.

Die weiteren Betonfundamente der Stützen werden nach Fertigstellung des neuen Kabelgrabens beginnend bei der Bergstation talwärts in einer Linie von einem Bagger angefahren und die Betonfundamente bis 30cm unter GOK abgeschremmt; das abgeschremmte Gut wird in Bigpacks gesammelt und dann mit Bagger oder Hubschrauber zum nächsten Weg abtransportiert.

In einem Arbeitsgang werden entlang dieser Strecke auch – im untersten Abschnitt - die bestehenden Oberflur-Zapfstellen der technischen Beschneiungsanlage an einen anderen Standort versetzt (siehe eigene Einreichung).

7.10.2 Synergetische (umweltschonende) Bauweise

Grundlegend ist vorgesehen, die Streckenverkabelung für die Seilbahn (führt von der Tal- zur Bergstation, unter Anbindung aller geplanten Stützen) in einem Zug mit den neuen Streckenfundamenten herzustellen. Dadurch werden auch Fahrten mit Baufahrzeugen entlang des Kabelgrabens bzw. der Strecke auf ein Minimum reduziert.

7.10.3 Anfahrbarkeit der Baustelle, Bedienung der Baustelle mit Baumaterialien

Die Bergstation, die Einfahrtsstütze 6 sowie die Stütze 5 sind LKW-befahrbar erreichbar. Außerdem quert eine LKW-befahrbare Forststraße die Strecke, womit der Stützenstandort 3 mit LKW anfahrbar ist.

Zur Talstation wird für die Bauphase ein LKW-befahrbarer Bauhilfsweg errichtet, weshalb auch die Talstation inkl. der Stütze 1 mit LKW anfahrbar sein wird.

Bei allen anderen Stützenstandorten (Stütze 2 und 4) erfolgt die Zufahrt mit Bagger (für die Aushub- und Wiederverfüllarbeiten der Fundamente) entlang des geplanten Kabelgrabens. Alle Baumaterialien (Schalmaterial, Bewehrungseisen und Beton) sowie die Stützen selbst werden mit einem Hubschrauber antransportiert. Auch der Ab- bzw. Weitertransport des Schalmaterials erfolgt mittels Hubschrauber.

Der Montageplatz für die Stützen befindet sich entlang der öffentlichen Zufahrtsstraße zum Junior-Ski-Zirkus (dort, wo die Neuschaffung von Parkplätzen geplant ist).



Abb. 15: In diesem Parkplatzbereich ist der Zusammenbau der Seilbahnstützen vorgesehen.

7.10.4 Baustelleneinrichtungsflächen

Für die Errichtung der Talstation dient jene Fläche als BE-Fläche, auf welcher für die künftige Pistenzufahrt zur Talstation eine Aufschüttung des Urgeländes geplant ist. Zudem sollen alle verfügbaren, bereits befestigten oder im Zuge der Umsetzung dieses Projektes künftig befestigte Flächen als Lagerflächen genutzt werden. Somit werden im Talstationsbereich keine zusätzlichen Flächen für die Baustelleneinrichtung beansprucht.

Für die Errichtung der Bergstation dienen jene Flächen als BE-Fläche, auf welcher rund um die künftige Bergstation eine Aufschüttung des Urgeländes geplant ist. Zudem sollen alle verfügbaren, bereits befestigten oder im Zuge der Umsetzung dieses Projektes künftig befestigte Flächen als Lagerflächen genutzt werden. Letztlich sollen Flächen zwischen der Bergstation und dem Gipfelkreuz als Lagerflächen genutzt werden. Somit werden im Bergstationsbereich – mit Ausnahme der Flächen im Bereich des Gipfelkreuzes - keine zusätzlichen Flächen für die Baustelleneinrichtung beansprucht.

Für die Errichtung der Strecke (Stützenfundamente und Kabelgraben) werden keine BE-Flächen benötigt.

7.11 Trinkwasserversorgung

Im Bereich der geplanten Bergstation ist bereits die öffentliche Trinkwasserversorgung gewährleistet. Im benachbarten Betriebsgebäude bei der Bergstation des Förderbandes für Winterrodler sind u.a. die öffentlichen WC-Anlagen für die Gäste untergebracht.

Die Trinkwasserversorgung der neuen Bergstation kann daher einfach durch den Anschluss an dieses vorhandene Trinkwassernetz gewährleistet werden.

Die Talstation kann über ein 1“-Trinkwasserrohr an das benachbarte öffentliche Trinkwassernetz (gemeinsamer Rohrgraben mit Abwasserleitung und Stromversorgung) angeschlossen werden.

Es werden ausschließlich Werkstoffe und Materialien verwendet, die den allgemeinen Anforderungen nach §14 TrinkwV entsprechen.

Hinweis: Gemäß Information der Gemeinde Philippsreut soll in Kürze ein Neuantrag für die wasserrechtliche Bewilligung der Wassergewinnungsanlage Alpe gestellt werden, da das bestehende Wasserrecht bereits seit dem Jahr 2003 ausgelaufen ist.

7.12 Abwasserentsorgung

Analog der Trinkwasserversorgung ist bereits aktuell ein Abwasserkanal vorhanden, welcher von den öffentlichen WC-Anlagen des Funktionsgebäudes im Nahebereich der Bergstation des Rodelliftes (Förderband) im Gefälle entlang der Almwiesenabfahrt Richtung Junior Skizirkus verläuft. An diesen bereits vorhandenen öffentlichen Kanal kann auch das geplante Bediensteten-WC der neuen Bergstation im Gefälle angeschlossen werden.

Im Talstationsbereich des 4er Sesselliftes ist bereits aktuell eine öffentliche Abwasserentsorgung vorhanden, Auch hier erfolgt der Anschluss des Bediensteten-WC im Freispiegel an diese öffentliche Entsorgungsleitung.

Grundlegend ist es nicht die Intention des geplanten Projekts, künftig eine erhöhte Personenbeförderung (und somit eine Mehrbelastung der öffentlichen Abwasserentsorgungsanlage) zu erzielen. Einerseits geht mit dem Seilbahnprojekt eine deutliche Komfortverbesserung einher (womit Gäste, die das Skigebiet Mitterdorf bereits seit vielen Jahren frequentieren, auch künftig erhalten bleiben) und andererseits soll durch die verbesserte Schneesicherheit ein Skibetrieb garantiert werden; somit wird ein Urlaub (auch Kurzurlaub) im Winter planbarer und wird künftig eine höhere Auslastung an Wochentagen (durch Mehrtagesgäste) erwartet, bei gleichzeitiger Stabilisierung der Gästezahlen an Hochfrequenztagen.

Aufgrund der demografischen Entwicklung wird mittel- bis langfristig mit einer leichten Abnahme der Wintergästepzahlen gerechnet; diese Abnahme an Wintergästepzahlen soll durch den künftigen Sommerbetrieb ausgeglichen werden.

Des Weiteren ist mit dem Gesamtprojekt die Errichtung einer zusätzlichen öffentlichen WC-Anlage bei der Talstation der geplanten 6er-Sesselbahn vorgesehen, welche nicht direkt an die öffentliche Abwasserentsorgung angeschlossen werden wird.

Zusammenfassend ist daher weder in der jährlichen Gesamtsumme noch an Spitzentagen mit einem erhöhten Abwasseranfall gegenüber dem Ist-Zustand zu rechnen. Daher ist davon auszugehen, dass die Aufnahmekapazität der bestehenden Kläranlage Mitterfirmiansreut (genehmigt mit Bescheid des LRA Freyung – Grafenau vom 26.03.2013, Zl. 33-632/2-14-1) aufgrund dieses Seilbahnprojektes ausreichend ist und keine Ertüchtigung notwendig sein wird.

7.13 WC-Anlagen

7.13.1 Bergstation

Im Bergstationsbereich sind bereits im Bestandsgebäude, welches südlich der geplanten Bergstation der 6er Sesselbahn vorhanden ist, folgende öffentliche WC-Anlagen vorhanden:

- WC-Anlage für Damen
- WC-Anlage für Herren
- Behinderten-WC-Anlage



Abb. 16: Bestehendes Betriebsgebäude mit ausreichend öffentlichen WC-Anlagen.

7.13.2 Talstation 6er-Sesselbahn Almberg

Im Zuge des Gesamtprojekts ist vorgesehen, im Talstationsbereich der geplanten 6er Sesselbahn zusätzlich folgende öffentliche WC-Anlagen herzustellen:

- WC-Anlage für Damen
- WC-Anlage für Herren
- Behinderten-WC-Anlage

7.13.3 Junior-Skizirkus

Im Talstationsbereich des Junior-Skizirkus sind bereits folgende öffentliche WC-Anlagen vorhanden:

- WC-Anlage für Damen
- WC-Anlage für Herren
- Behinderten-WC-Anlage

7.13.4 Zentralkasse

Bei der Zentralkasse (Ortszentrum von Mitterdorf) sind bereits folgende öffentliche WC-Anlagen vorhanden:

- WC-Anlage für Damen
- WC-Anlage für Herren
- Behinderten-WC-Anlage

7.13.5 Bediensteten-WCs

In der neu geplanten Berg- und Talstation der 4er Sesselbahn ist jeweils die Herstellung eines neuen Bediensteten-WCs vorgesehen.

Zusätzlich sind – verteilt über das gesamte Skigebiet – zahlreiche weitere Bediensteten-WC vorhanden.

7.14 Aufenthaltsräume

Im neu geplanten Bergstationsgebäude der 6er Sesselbahn ist unmittelbar im Anschluss an den Kommandoraum ein ausreichend dimensionierter Aufenthaltsraum vorgesehen, welcher für alle Seilbahnbediensteten, insbes. die Bediensteten der Bergstationen 6er Sesselbahn, 4er Sesselbahn und Schlepplift Almwiesenlift sowie Förderband Rodellift vorgesehen ist.

8 ABFALLWIRTSCHAFT/WASSERGEFÄHRDENDE STOFFE

8.1 Wasserschutzgebiet

Grundlegend wird festgehalten, dass das geplante Bauvorhaben zwischen der Bergstation und der Stütze 3 innerhalb der Zone III eines Wasserschutzgebietes vorgesehen ist. Nur die Talstation und die Stützen 1 und 2 befinden sich außerhalb dieses Wasserschutzgebietes.

Das Wasserschutzgebiet Mitterfirmiansreut (2210/7147/00039) wurde seitens des Landkreises Freyung – Grafenau am 22.04.1983 verordnet. Dieses Wasserschutzgebiet entspricht – auch gemäß der Aussage des WWA Deggendorf vom 30.04.2024 (Zl. 3-3555-FRG-139-13759/2024) - nicht mehr den heute a.a.R.d.T.; auch der Verbotskatalog entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.

Für alle Maßnahmen innerhalb des Wasserschutzgebietes sind folgende Verbote der Schutzgebietsverordnung maßgeblich, für welche eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist:

- **§3 Abs. 1 Nr. 2.1:** Sonstige Bodennutzungen – Veränderung und Aufschlüsse der Erdoberfläche, selbst wenn Grundwasser nicht aufgedeckt wird, insbesondere Fischteiche, Kies-, Sand- und Tongruben, Steinbrüche, Torfstiche. Ausgenommen ist die übliche land- und forstwirtschaftliche Bodenbearbeitung.
- Verboten im Fassungsbereich und in Zone II und III
- **§3 Abs. 1 Nr. 3.9:** Lagern, Ablagern, Abfüllen, Umschlagen, Einleiten, Durchleiten und Befördern wassergefährdender, auch radioaktiver Stoffe – Leitungen für wassergefährdende Stoffe im Sinne des §19a Abs. 2 WHG zu errichten und zu betreiben.
- Verboten im Fassungsbereich und in Zone II und III
- **§3 Abs. 1 Nr. 4.2:** Bergbau, Straßenbau, Plätze mit besonderer Zweckbestimmung – Bohrungen durchzuführen.
- Verboten im Fassungsbereich und in Zone II und III

- **§3 Abs. 1 Nr. 4.4:** Bergbau, Straßenbau, Plätze mit besonderer Zweckbestimmung – zum Straßen-, Wege- und Wasserbau wassergefährdende auslaug- und auswaschbare Materialien (z.B. Teer, Schlacke, u.a.) zu verwenden.
 - Verboten im Fassungsbereich und in Zone II und III

Mit diesem Projekt wird daher um Erteilung einer Ausnahmegenehmigung der Verbotstatbestände §3 Abs. 1 Nr. 2.1, §3 Abs. 1 Nr. 3.9, §3 Abs. 1 Nr. 4.2 und §3 Abs. 1 Nr. 4.4 ersucht.

8.2 Abfallwirtschaft in der Bauphase

In der Errichtungsphase werden Abfälle hauptsächlich in Form von Baurestmassen, die beim Abtrag alter Anlagen bzw. Anlagenbestandteile entstehen, anfallen. Der anfallende Beton wird soweit als möglich gebrochen und als Hinterfüllmaterial und Drainagematerial verwendet. Das dabei anfallende Eisen und nicht verwertbare Baurestmassen werden einer geeigneten Verwertung zugeführt bzw. in eine dafür geeignete Deponie gebracht.

8.3 Wassergefährdende Stoffe in der Bauphase

Grundlegend wird festgehalten, dass das geplante Bauvorhaben zwischen der Bergstation und der Stütze 3 innerhalb der Zone III eines Wasserschutzgebietes vorgesehen ist. Nur die Talstation und die Stützen 1 und 2 befinden sich außerhalb dieses Wasserschutzgebietes.

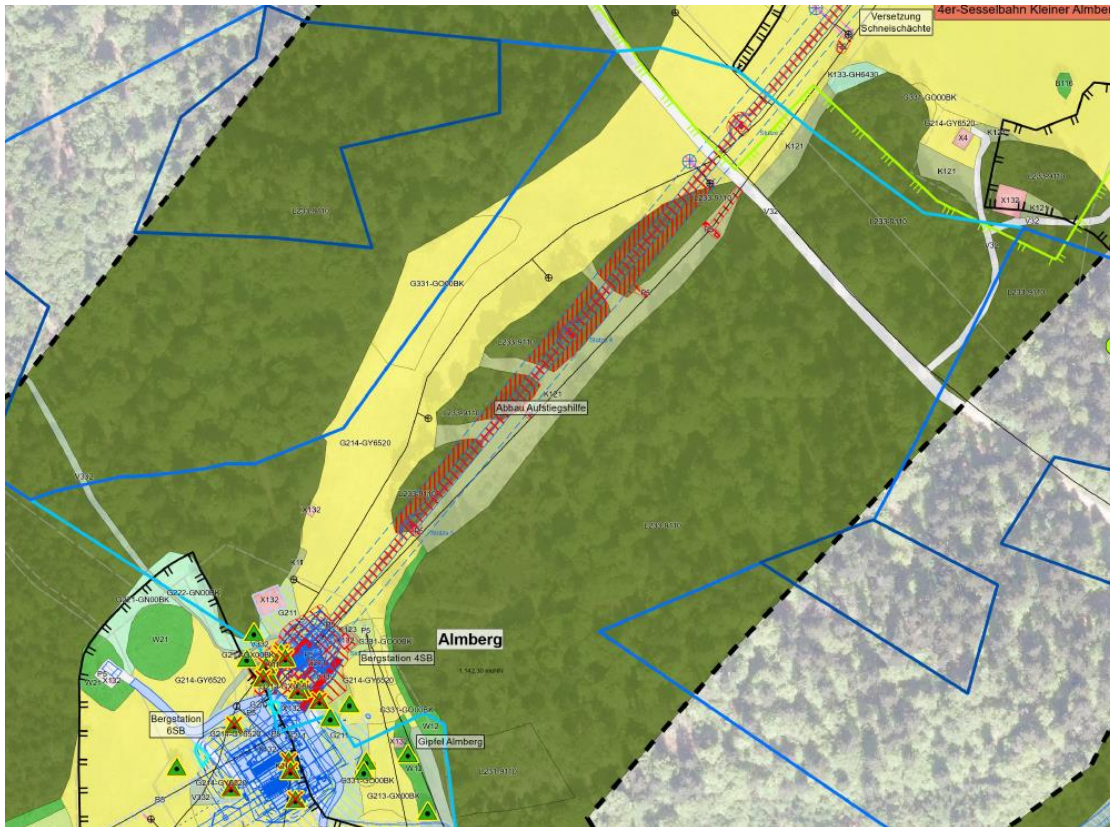


Abb. 17: Bereich Bergstation bis Stütze 3 der 4er-Sesselbahn; dieser Bereich liegt innerhalb der Zone III eines Wasserschutzgebietes (die Außengrenze der Zone III des Wasserschutzgebietes ist hellblau markiert). Quelle: Projektbeilage 9b (NRT)

Folgende wassergefährdende Stoffe sind in der Bauphase im Einsatz:

- Dielektrikstoff zur Betankung der Baugeräte
- Getriebeöle bei den Baugeräten

Folgende Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen sind in der Bauphase betreffend den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vorgesehen.

- Bei Baubeginn werden alle am Bau Beteiligten darauf hingewiesen, dass sich größere Teile der Baustelle innerhalb eines Wasserschutzgebietes befinden und besondere Sicherheitsvorkehrungen bei der Ausführung der Bauarbeiten zu beachten sind. Diese Sicherheitsvorkehrungen sind bereits ein wesentlicher Inhalt der Ausschreibungen.

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

- Die eingesetzten Baugeräte dürfen kein Öl oder Treibstoff verlieren. Eine ausreichende Menge an Ölbindemitteln wird vorgehalten. Es muss der Inhalt des größten im Baustellenbereich eingesetzten Tanks, mindestens jedoch 200 l, gebunden werden können.
- Alle Baugeräte und Maschinen, die Treibstoffe und Öle enthalten, dürfen nur außerhalb der Wasserschutzzone abgestellt, gewartet und betankt werden. Eine Betankung/Wartung von Kleingeräten (Trennschneider, Stromaggregat, etc.) ist nur über einer dichten Wanne, in die das Kleingerät gelegt werden kann, zulässig.
- Baustoffe und Materialien, die auswaschbare, wassergefährdende Stoffe enthalten, werden nicht verwendet (Teil der Ausschreibung).
- Baugruben und Arbeitsräume werden nur mit unbelastetem Material (Z0-Material) aufgefüllt. Recyclingmaterial wird nicht verwendet.
- Bei Eingriffen in den Untergrund (Aushubarbeiten, Herstellung von Fundamenten) ist eine hydrogeologische Baubegleitung (Baugeologisches Büro Bauer GmbH, München) vorgesehen.
- Sprengungen im Festgestein innerhalb des Wasserschutzgebietes finden nicht statt. Bei notwendigen Aushubarbeiten im Festgestein innerhalb des Wasserschutzgebietes erfolgt ausschließlich das Reißen mit Felszähnen oder das Abschremmen von Fels.
- Der Transport von wassergefährdenden Stoffen (Dieseltreibstoff, Öle) erfolgt ausschließlich über die bestehende Straße durch das Siedlungsgebiet „zum Alpl“ und von dort weiter zum Alberggipfel. Ein Transport von wassergefährdenden Stoffen über den neu geplanten Bauhilfsweg, welcher durch das Wasserschutzgebiet verläuft, ist nicht zulässig.
- Falls größere Klüfte im Festgestein angetroffen werden, wird durch Verplomben der Klüfte sichergestellt, dass sowohl während der Bauphase als auch langfristig kein Niederschlagswasser eindringen kann.

8.4 Abfallwirtschaft in der Betriebsphase

Grundlegend handelt es sich bei der Errichtung der geplanten 4er-Sesselbahn um eine Ersatzanlage für einen bestehenden Schlepplift. D.h. dass im Wesentlichen die Abfallbewirtschaftung in der künftigen Betriebsphase gleich ablaufen wird, wie aktuell im Ist-Zustand.

Aktuell fallen vorwiegend Abfälle im geringen Umfang in den beiden Seilbahnstationen an. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Abfälle, die bei den Mahlzeiten durch die Bediensteten anfallen.

Aufgrund der Sensibilisierung der Seilbahnmitarbeiter werden bereits aktuell vorwiegend Mehrfachgebinde verwendet (z.B. Isolierflasche mit Tee, Brotdose). Diese Mehrfachgebinde werden seitens der Seilbahnmitarbeiter von zu Hause zum Arbeitsplatz mitgebracht und eventuelle Abfälle (Essensreste) dann auch wieder nach Hause mitgenommen und dort entsorgt.

Für die wenigen Abfälle erfolgt in den beiden Seilbahnstationen eine Mülltrennung in Papier/Karton (= größte anfallende Müllmenge), Restmüll und Glas.

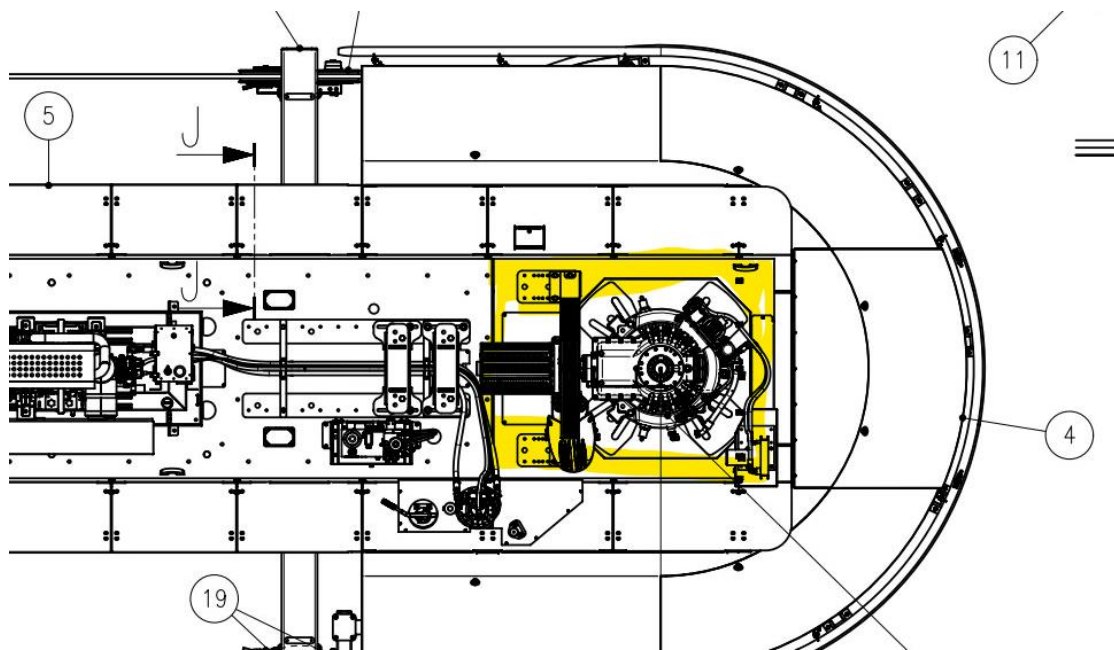
Alle anfallenden Abfälle werden seitens der Mitarbeiter mit betrieblichen Fahrzeugen (entweder mit dem Auto während der Sommermonate oder mit der Pistenraupe bei Schneelage) in das Werkstattgebäude transportiert; beim Werkstattgebäude sind dann die Müllcontainer für Papier/Karton, Restmüll und Kunststoffe vorhanden, die öffentlich entsorgt werden. Glas wird seitens der Betriebsleitung beim gemeindeeigenen Glascontainer entsorgt.

8.5 Wassergefährdende Stoffe in der Betriebsphase

8.5.1. Antrieb am Berg

Grundlegend wird auf die Aufstellung der Mengen der Treibstoff- und Schmiermittelmengen inklusive Behälter (siehe unten) verwiesen.

Das Getriebe steht in einer dichten Wanne, an welche abtropfende Schmiermittel ersichtlich sind:



8.5.2. Notantrieb

Grundlegend wird auf die Aufstellung der Mengen der Treibstoff- und Schmiermittelmengen inklusive Behälter (siehe unten) verwiesen.

Die Lecküberwachung ist im Handbuch geregelt, wo eine tägliche Sichtprüfung gefordert ist.

Tabelle der Instandhaltungen, Inspektionen und Kontrollen der Seilscheibenlagerung - Oberflur

Vorabinformation Bevor Sie die Baugruppe verwenden oder Arbeiten daran durchführen lesen Sie **unbedingt** das Merkblatt **A002**.

Definitionen und Abläufe:  GEN110

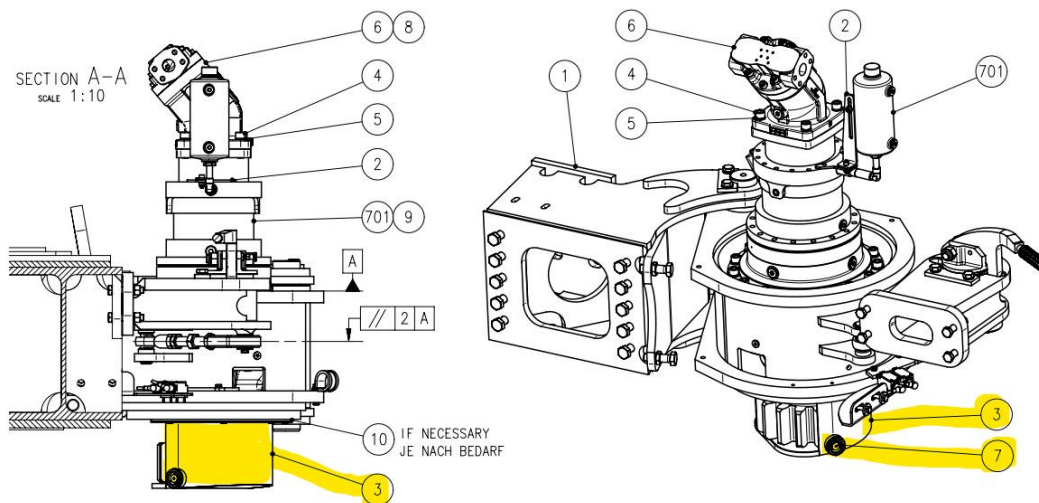
Tabelle der Intervalle In diesem Merkblatt finden Sie die Intervalle und Arbeiten, die vom Hersteller auf Basis von Erfahrungswerten, Einsatzgrenzen, Sicherheitsanalysen und der europäischen Vorschriften ausgearbeitet wurden.

Sie müssen jedoch lokale Richtlinien und Regelungen beachten, insofern diese gleiche oder strengere Arbeiten als die folgenden vorschreiben.

Die angegebenen Intervalle bezeichnen den maximalen Zeitabstand zwischen zwei Arbeiten, wobei das jeweils kürzeste Intervall maßgebend ist.

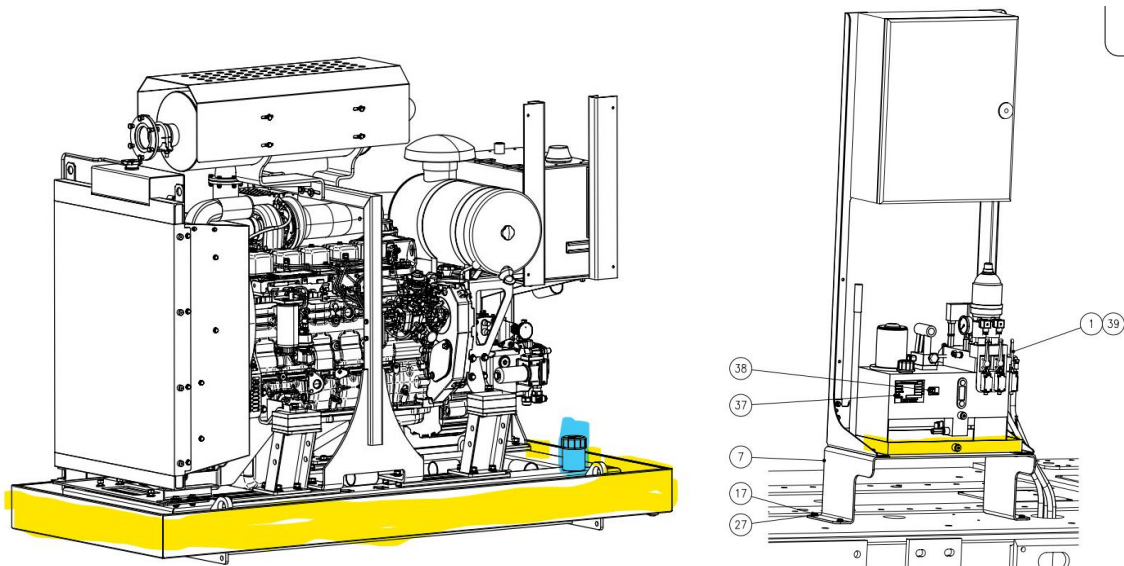
Intervalle	Auszuführende Arbeiten	Merkblätter
Täglich (vor Fahrgastbetrieb)	Die Seilscheibenlagerung auf Leckagen kontrollieren.	G100
Täglich (während Fahrgastbetrieb)	Auf abnormale Lagergeräusche beim Betrieb der Seilscheibe achten.	-
Nach dem 1. Jahr oder der 2000sten Betriebsstunde	Das Öl wechseln (Einlaufphase, Wechsel erforderlich).	G100

Dazu gibt es Hilfsmittel, wie z.B. das Schauglas Pos.3 an den Einschwenkgruppen der Notantriebes, welche im Fall eines Lecks die Akkumulation des Hydrauliköls im Schutzbehälter Pos. 3 anzeigt:



Das Hydraulikaggregat samt Motor steht in einer Wanne (gelb), in welcher auch Verschüttung bei der Betankung (blau) aufgefangen werden. Dasselbe gilt für die Hydraulikaggregate der Bremsen.

Alle Hydraulikschläuche sind über die maximalen Drücke ausgelegt und können bei Bedarf noch mit einem Spritzschuttschlauch überzogen werden.



8.5.3. Öle und Fette in den Stationsbereichen

Abfälle wie Öle und Fette fallen in den Stationsbereichen und bei den Seilbahnstützen im Zuge der Wartung der Seilbahnanlage an. Diese gefährlichen Abfälle werden gesammelt und anschließend einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt. Für die Mülltrennung und Entsorgung ist der Betriebsleiter verantwortlich.

Seitens der Fa. Leitner (Seilbahnlieferant) wurden folgende Angaben zum Öl- bzw. Schmiermittelbedarf gegeben:

- Bedarf je Rollenbatterie: 70-100 g; aktuell beträgt das Intervall jährlich oder 2000 Betriebsstunden. Künftig (mit dem Einsatz neuer Fette, welche aktuell bei vergleichbaren Seilbahnanlagen getestet werden) verlängern sich die Schmierintervalle auf 3 Jahre oder 6.000 Betriebsstunden.

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Damit reduzieren sich künftig die erforderlichen Mengen an Öl- und Schmiermitteln, die jährlichen Wartungsarbeiten und ergeben sich somit auch höhere Arbeitssicherheiten, da seltener auf die Stützen gestiegen werden muss, um Wartungsarbeiten durchzuführen.

- Bedarf je Sessel: jährlich 40g
- Alle Öle sind in dichten Behältern aufzubewahren.
- Laut Wartungsliste müssen die Bediensteten jeden Tag eine generelle Sichtprüfung nach Leckagen durchführen (Handbuch A100GEN110).

Typische Kontrollen bei der Sichtkontrolle

- Den äußeren Zustand der Bauteile kontrollieren.
 - Die Bauteile auf ihre korrekte Position bzw. Lage kontrollieren.
 - Die Bauteile auf mechanische Beschädigungen bzw. Verformungen kontrollieren.
 - Die Bauteile auf auffallende Verunreinigungen kontrollieren.
 - Die Bauteile auf Leckagen kontrollieren.

- Der Öl-Tausch kann laut Handbuch GEN102 mit jährlichen Analysen verlängert werden, damit der gesamte Lebenszyklus nachhaltiger wird und kein Sondermüll von Ölen im noch guten Zustand entsteht.

Allgemeine Informationen zur Schmiermittelanalyse

01 Analyse eines Schmiermittels



HINWEIS

Mögliche Schäden am Produkt!

- Generell müssen die Ergebnisse der Schmiermittel-Zustandsanalyse und eine weitere Verwendung des Schmiermittels mit dem Lieferant des Schmiermittels abgeklärt werden. Die Schmiermittel-Zustandsanalyse ist keine Alternative zu einem regelmäßigen Schmierstoffwechsel, sondern kann einen Schmierstoffwechsel lediglich aufschieben.



Information

Das Set, welches benötigt wird eine Schmiermittel-Zustandsanalyse durchzuführen, kann bei jedem Lieferanten des spezifischen Schmiermittels bestellt werden.



Information

Im Falle einer regelmäßigen Schmiermittel-Zustandsanalyse:

- ist immer derselbe Entnahmepunkt (für eine optimale Vergleichbarkeit) zu verwenden.
- sind die Ergebnisse der Schmiermittel-Zustandsanalyse in jedem Fall, bis mindestens zum nächsten Ölwechsel, aufzubewahren.

Die Lebensdauer eines Schmiermittels hängt sehr stark von den tatsächlichen Betriebsbedingungen ab.

Mit der Schmiermittel-Zustandsanalyse kann der tatsächliche Allgemeinzustand des Schmiermittels ermittelt werden. Bei der Schmiermittel-Zustandsanalyse werden Aussehen, Viskosität, Alterung, Wassergehalt und bei Bedarf feste Fremdstoffe geprüft. **Je nach Analyseergebnis kann das Schmiermittel weiter verwendet werden oder muss getauscht werden.**

Ein in den Wartungslisten geplanter Ölwechsel kann bei einem positivem Ergebnis aufgeschoben werden. Der Aufschub des Ölwechsels kann bis zur maximalen Alterung des Schmiermittels erfolgen.

Eine Schmiermittel-Zustandsanalyse wird jährlich oder alle 2.000-3.000 Betriebsstunden empfohlen.

8.5.4. Aufstellung der Treib- und Schmierstoffe in den Stationsbereichen

Station Bergstation
Funktion Antriebsstation

Antrieb	Bauteil	Anzahl	Kurzbeschreibung	Betriebsstoff	Bezeichnung	Flammpunkt	Füllmenge im System pro Bauteil [Liter]	Tankvolumen pro Bauteil [Liter]	Spezifikation Tank	Schlauchleitungen	Verrohrungen	Betriebsdruck pro Bauteil [bar]	Ölauffangwanne	Auffangvolumen pro Bauteil [Liter]
Hauptantrieb	Direktantrieb	1	elektrischer Synchronmotor	-			x	x	x	x	x	x	x	x
Hauptantrieb	Getriebe			Getriebeöl	ATOIL SYNT PAO		150							
Notantrieb	Dieselmotor	1	dieselhydraulischer Antrieb für Zugseilschleife	Diesel-Treibstoff	keine	>55°C		90	geschweißter Stahltank; einwandig				ja	280
				Motoröl	NILS BORA PAO 10W/40	>190°C	15			ja				
				Frostschutzmittel	ANTIFREEZE AGIP PLUS	170 °C	30			ja				
	Hydraulikkreislauf	1	Kraftübertragung über Pumpe und Motor	Hydrauliköl	ATF DEXTRON 3 Nils	>180°C	75	35	geschweißter Stahltank; einwandig	ja	234	ja		
	Planetengetriebe mit Ritzel	2	Kraftübertragung auf Antriebs scheibe	Getriebeöl	NILS AGROMAC 10W/40	COC DIN ISO 2592 225°C	10							
Sicherheitsbremse	Bremzange	2	Federspeicherbremse mit hydraulischer Öffnung	Hydrauliköl	TTO 971 PAO Nils	>151°C								
	Hydraulikzentrale	1	Bremsaggregat mit Bremsregelung	Hydrauliköl	TTO 971 PAO Nils	>151°C	15	12	geschweißter Stahltank; einwandig	ja		140	100%	12
Seilscheibenlagerung	Antriebs scheibe	1		Getriebeöl	SHELL OMALA HD 220	nach Cleveland 240°C DIN ISO 2592	28							

Station Talstation
Funktion Umlenkspannstation

Antrieb	Bauteil	Anzahl	Kurzbeschreibung	Betriebsstoff			Füllmenge im System pro Bauteil [Liter]	Tankvolumen pro Bauteil [Liter]	Spezifikation Tank	Schlauchleitungen	Verrohrungen	Betriebsdruck pro Bauteil [bar]	Ölauffangwanne	Auffangvolumen pro Bauteil [Liter]
Seilspanneinrichtung	Spannzylinder	1		Hydrauliköl	NILS TTO 970	>130°C								
	Spannzentrale	1		Hydrauliköl	NILS TTO 971	>130°C	315		geschweißter Stahltank; einwandig	ja	ja	ca. 130	ja	105
Seilscheibenlagerung	Umlenkscheibe	1		Getriebeöl	SHELL OMALA HD 220	nach Cleveland 240°C DIN ISO 2592	7							

8.5.5. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in der Betriebsphase

Folgende Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen sind in der Betriebsphase (zusätzlich zu den bereits oben genannten Punkten) betreffend den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vorgesehen.

- Der Bauhilfsweg, der durch das Wasserschutzgebiet verläuft, wird nach der Baumaßnahme wieder zurückgebaut; somit können nach Abschluss der Bauarbeiten (und somit in der Betriebsphase) keine Transportfahrten über diesen Bauhilfsweg erfolgen.
- Unter dem Dieseltank für den Notantrieb wird eine öldichte Wanne montiert, welche einen zusätzlichen Schutz beim Betanken des Dieseltanks bietet. Zusätzlich wird ein geeigneter, tropffreier Einfüllstutzen für den Tankvorgang verwendet.
Die exakte Vorgehensweise beim Betanken des Dieseltanks wird in die Betriebsvorschrift mit aufgenommen.

9 PISTENBAUMASSNAHMEN IM RAHMEN DES SEILBAHNPROJEKTES

9.1 Pistenbaumaßnahmen im Bergstationsbereich

Die neu geplante Bergstation der 4er Sesselbahn wurde so situiert, dass ab der Ausstiegsrampe sämtliche vorhandenen Skiabfahrten skitechnisch im Gefälle erreicht werden können. Daher sind nur im unmittelbaren Nahebereich der Bergstation geringfügige Aufschüttungsmaßnahmen notwendig, um die Ausfahrtsrampe der Bergstation optimal an das Umgebungsgelände anzupassen. Das hierfür erforderliche Material kann aus dem Überschussmaterial gewonnen werden, welches im Rahmen der Aushubarbeiten für die neue Bergstation der 6er-Sesselbahn, der 4er-Sesselbahn sowie deren Fundamente gewonnen wird.

Das benötigte Auffüllmaterial (insgesamt 1.300m³) muss zur Gänze vom Aushub im Talstationsbereich zugeführt werden.

9.2 Pistenbaumaßnahmen im Talstationsbereich der 4er Sesselbahn

Im Bereich der geplanten Talstation der 4er-Sesselbahn sind Aushubarbeiten für die Herstellung des Ausfahrtsbereiches aus der Talstation erforderlich. Das dabei gewonnene Aushubmaterial sowie das aus dem Aushub der Fundamente und der Förderbandgrube anfallende Überschussmaterial sollen für die Aufschüttung des Zufahrts- und Anstellbereiches verwendet werden.

Alle geplanten Maßnahmen sind ausschließlich als Erdarbeiten ohne Kunstbauten wie Steinschichtungen, bewehrte-Erde-Konstruktionen oder dergleichen vorgesehen. Somit können alle entstehenden Böschungsf lächen mit den vorher gewonnenen Rasenziegeln bedeckt werden; eventuelle Fehlstellen sollen mit standortgerechtem Saatgut begrünt werden.

Der Bauhilfsweg wird nach dem Bauende zur Gänze wieder rückgebaut und rekultiviert.

Zweckverband Wintersportzentrum Mitterfirmiansreut - Philippsreut

Der notwendige Aushub im Tal (3.100m^3) ist deutlich höher als das benötigte Auffüllmaterial (insgesamt 700m^3). Das Überschussmaterial (ca. 2.400m^3) soll teilweise zum Ausgleich des Massendefizits im Bergstationsbereich (ca. 1300m^3) verwendet werden. Der restliche Massenüberschuss (ca. 1.100m^3) soll im Talstationsbereich der 6er-Sesselbahn bzw. Flyline eingebaut werden.

10 FLÄCHENZUSAMMENSTELLUNG/MASSEN

10.1 Flächenzusammenstellung

	Erdbewegungen [m ²]
Talstation	1.775
Bergstation	730

Die obenstehende Tabelle beinhaltet eine Aufstellung sämtlicher beanspruchter Flächen des Bauvorhabens im Tal- und Bergstationsbereich.

10.2 Erforderliche Massenbewegungen

	Abtrag [m ³]	Schüttung [m ³]
Talstation	3.100	700
Bergstation	60	1.300

Ersichtlich sind die geplanten Maßnahmen in den beiliegenden Katasterlageplänen, Längs- und Querprofilen.

10.3 Gesamtmassenbilanz aller Baumaßnahmen

	Abtrag [m ³]	Schüttung [m ³]	Differenz
Talstation 6er-Sessel	1.500	3.500	-2.000
Bergstation 6er-Sessel	500	2.600	-2.100
Talstation 4er-Sessel	3.100	700	2.400
Bergstation 4er-Sessel	60	1.300	-1.240
Teichvergrößerung	11.000	5.750	5.250
Parkplatz Straße	0	1.200	-1.200
Parkplatz Junior-Skizirkus	990	2.100	-1.110
Summe	17.150	17.150	0

Unter Berücksichtigung aller geplanter Baumaßnahmen liegt ein Massenausgleich vor.

Anmerkungen zur Massenbilanz:

- Für alle Projekte wurde durch das geologisch-geotechnische Fachbüro Baugeologisches Büro Bauer GmbH ein eigenes Baugrundgutachten erstellt. Dabei wurden geologische Kartierungen, Baggerschürfe, Rammsondierungen und Bohrungen durchgeführt. Des Weiteren wurden Bodenproben entnommen und im Labor ausgewertet.
- Alle Baugrundgutachten zeigen, dass über das gesamte Projektgebiet durchwegs sehr gute Untergrundverhältnisse vorliegen.
- Auf Basis dieser vorliegenden Baugrundgutachten konnte die oben dargestellte Massenbilanz erarbeitet werden. Sämtlicher Aushub kann innerhalb des Gesamtbauvorhabens, und zwar ohne bodenverbessernde Maßnahmen, wieder eingebaut werden. Es ist daher keine Entsorgung von Böden (z.B. auf eine Deponie) erforderlich.
- Das bestgeeignete Material für Auf- und Hinterfüllungen wird von der Baustelle „Speicherteichvergrößerung“ bereitgestellt. Das dort anfallende Überschussmaterial ist größtenteils Felsmaterial, welches standsicher eingebaut werden kann.
- Notwendig sind entsprechende Transporte zwischen den einzelnen Baustellen, damit sich Massenüberschüsse und -defizite innerhalb der Gesamtbaustelle ausgleichen.

11 BODENSCHUTZKONZEPT

11.1 Einführung

Gemäß Kapitel 10 wird folgendermaßen vorgegangen:

"Sämtliche erdbautechnischen Maßnahmen des Gesamtprojekts werden mittels Massenausgleich hergestellt. Massendefizite in Teilbereichen – wie z.B. im Talstationsbereich der geplanten 6er-Sesselbahn – werden durch Massenüberschüsse in anderen Baubereichen – wie z.B. bei der Vergrößerung des Schneiteiches – ausgeglichen."

11.2 Vorgehensweise

11.2.1 Abtrag bzw. Ausbau

Vorerst wird im gesamten Bereich der geplanten Bodenarbeiten der humose Oberboden abgetragen, falls vorhanden mitsamt der Grassode und wird so gelagert, dass ein Austrocknen verhindert wird. Ggf. erfolgen Pflegemaßnahmen wie z. B. Bewässerung der Rasensoden bei längeren Trockenperioden.

Die zum Teil tiefgründig entwickelten Unterböden werden bis zu einer Tiefe von mindestens 50 bis 70 cm ausgebaut (lokal auch tiefer) und für die Wiederherstellung der Bodenfunktionen und für die Bepflanzung der Böschungen vorgehalten.

11.2.2 Getrennte Lagerung

Eine Überschüttung des anstehenden kulturfähigen Unterbodens mit Bodenausgangsmaterial aus tieferen Schichten wird durch deren getrennte Lagerung vermieden. Daher werden entsprechend ausreichende Lagerplätze innerhalb der jeweiligen Baufelder vorgehalten, um möglichst direkte Umlagerungsmöglichkeiten zu ermöglichen.

11.2.3 Maschinen

Bei der Befahrung werden ausschließlich bodenschonende Maschinen und Geräte mit wenig Bodendruck zur Vermeidung von Gefügeschäden und Verdichtung (wie z.B. Raupenbagger) verwendet.

Zur Vermeidung von Verdichtungen werden - falls erforderlich - Maßnahmen wie das Vorhalten bzw. Einsatz von Baggermatratzen etc. getroffen (ist z.B. im Bereich der Stützenherstellung für die FlyLine vorgesehen).

11.2.4 Einbau und Rekultivierung

Es erfolgt ein lagenweiser Einbau, getrennt nach Bodenschichten. Die maximale Schüttmächtigkeit soll 50 cm betragen und ein verdichteter Einbau erfolgen.

Nach Auftragen des Bodenuntergrundmaterials wird zunächst der zuvor abgetragene kulturfähige Unterboden und darüber - möglichst ohne Zwischenbefahrung des Unterbodens - der Oberboden (ggf. mit Rasensoden) wieder eingebaut.

Die Rasensoden werden vorwiegend Stoß an Stoß auf den Böschungsflächen eingebaut. Auf den künftigen Pistenflächen erfolgt ein inselförmiger Einbau der Rasensoden, welche dann als Initialstadium für das mittelfristige Zusammenwachsen dienen.

Die Bodenarbeiten werden nur bei trockener Witterung und trockenem Boden durchgeführt.

11.2.5 Rasenziegelmethode

Wann immer möglich, wird konsequent und gesamtflächig die "Rasenziegelmethode" angewandt. Hierbei werden im gesamten betroffenen Bereich die Rasensoden abgezogen und seitlich zwischengelagert. Dies gilt auch für etwaige Böschungsbereiche. Aufgrund des zu erwartenden dichten Wurzelgeflechtes können die Matten oft als Ganzes abgehoben und direkt neben dem Planum auf kürzestem Wege abgelegt werden.

Nach dem Einbau des Aushubmaterials werden die Rasensoden flächig oder netzartig wieder aufgebracht.



Abb. 18: Konsequente "Rasenziegelmethode": die Rasenziegel werden ausgebaut (linke Bildhälfte) und nach möglichst kurzer Zwischenlagerung wieder eingebaut (rechte Bildhälfte in der Böschung).



Abb. 19: Wiedereingebaute Rasenziegel in einer Böschung (Beispielbilder: Dietmann)

11.3 Bauaufsicht

Die Umweltbaubegleitung (Büro Narr-Rist-Türk, vertreten durch Andrea Paulik), die geologisch-geotechnische Bauaufsicht (Baugeologisches Büro Bauer, vertreten durch Florian Rauh) sowie die technische Oberbauaufsicht (Klenkhart&Partner Consulting ZT GmbH, vertreten durch Christian Weiler) berücksichtigen und überwachen gemeinsam die fachlichen Aspekte des Bodenschutzes.

Alle 3 Bauaufsichten sind bereits für diese Tätigkeiten beauftragt und weist jede dieser benannten Bauaufsichten jahrzehntelange Erfahrungen bei der Planung und Beaufsichtigung vergleichbarer Bauvorhaben auf.

Als fachliche Vorgabe hierzu wird herangezogen: "Bundesverband Boden (BVB): BVB-Merkblatt Band 2: Bodenkundliche Baubegleitung BBB. Leitfaden für die Praxis" unter besonderer Beachtung von Kap. 4.3 und 4.4.

11.4 Sonstiges

Bei der Durchführung der geplanten Maßnahme finden ferner Beachtung:

- § 202 BauGB (Mutterboden in nutzbarem Zustand erhalten und so wieder herzustellen, dass eine volle Funktionserfüllung gewährleistet werden kann)
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) §12 (Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden)
- Art. 1 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1 des Bodenschutzprotokolls zur Alpenkonvention
- DIN Normen: DIN 18915 Kap. 7.3 und DIN 19731
- Bayerisches Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Bayerisches Bodenschutzgesetz – BayBodSchG) vom 23. Februar 1999 (GVBl. S. 36) BayRS 2129-4-1-U.
- NARR-RIST-TÜRK (2024): Modernisierung Ganzjahresgebiet Mitterdorf, Ausbaustufe 2025. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblätter, Einzelmaßnahme 1V, 3V und 6V

1V Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen

Der Arbeitsraum wird auf das mindestens notwendige Maß begrenzt, um angrenzende Vegetationsbestände möglichst zu erhalten. Daher werden für die an das Baufeld angrenzenden naturschutzfachlich wertvollen Strukturen durch das Aufstellen von Schutzzäunen geeignete Schutzmaßnahmen getroffen. Vorhandene und zu erhaltende Bestände mit ökologischer Funktion (z.B. Gehölze) werden somit während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllung und Abgrabung geschützt. Unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die temporären Schutzeinrichtungen wieder zu entfernen. Zusätzliche Schutzmaßnahmen können bei Bedarf im Rahmen der UBB festgelegt werden.

Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen werden außerhalb sensibler Bereiche (u.a. § 30-Biotop, amtlich kartierte Biotopbestände, Waldflächen) nach Möglichkeit auf bereits beanspruchten, verkehrstechnisch angebotenen Flächen situiert. Bereits in der Planungsphase wurden die hierfür erforderlichen Flächen von ihrer Lage optimiert und ihrer Dimensionierung bestmöglich minimiert. Herangezogen werden bevorzugt bereits vorbelastete, bestenfalls bereits versiegelte und/oder überbaute Flächen ohne höhere naturschutzfachliche Wertigkeit.

Der Rückbau der ersetzten und nicht mehr benötigten Aufstiegsanlagen erfolgt möglichst schonend. Der Abtransport erfolgt, wenn möglich über das bestehende Wegenetz oder über eine noch vorhandene Schneedecke zur Schonung der Vegetation unter Beachtung von 12V. Ein Abschrammen der Fundamente erfolgt bei trockener Witterung auf optimierter Trasse die möglichst nur einmal befahren wird, von Bestandswegen aus oder über das für die Ersatzneubauten abgestimmte Baufeld.

Die Lage der Schutzeinrichtungen sowie die Lagerflächen können dem LBUK Realnutzung / Biotoptypen (Plan 1/6) entnommen werden. Sollte darüber hinaus ein Flächenerfordernis entstehen, ist dieses mit der UBB abzustimmen.

Quelle: Ausschnitt aus: NARR RIST TÜRK (2024) Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblatt 1V.

3V Schutz des Bodens durch schonenden Umgang, getrennte und fachgerechte Lagerung sowie Wiederherstellung eines natürlichen Bodenprofils

Im gesamten Baufeld erfolgt ein äußerst schonender und sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß DIN 18915. Das Aushubmaterial wird, unter Berücksichtigung der natürlichen Horizontabfolge fachgerecht (getrennt nach Ober- und Unterboden), außerhalb der Biotop- und Gehölzflächen (1V), in ausreichendem Abstand zu Gewässern, gelagert. Mit Oberboden wird besonders schonend umgegangen. In sensiblen Bereichen (z.B. Feuchtbereiche) erfolgt ein Einsatz von Fahrzeugen und Geräten mit geringem Bodendruck.

Beim Wiederverfüllen von Baugruben ist auf die natürliche Bodenschichtung und auf entsprechende, lagenweise Verdichtung zu achten. Die Einhaltung der Bearbeitbarkeitsgrenzen für Böden ist bei der Ausführung der Baumaßnahme zu berücksichtigen.

Es erfolgt die Verwendung von Baggermatratzen im Bereich der Flylinestützen im Offenlandbereich zur boden- und vegetationsschonenden Bauweise.

Quelle: Ausschnitt aus: NARR RIST TÜRK (2024) Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblatt 3V.

6V Soden Sicherung / Verpflanzung

Eine Trassierung des Grabens von Schneileitung und der Steuerungskabel für die Flyline, sowie die 6SB erfolgt soweit möglich in bestehenden Wegeflächen unter Berücksichtigung der natürlichen Geländegegebenheiten (Meidung von Feuchtbereichen sowie naturschutzfachlich hochwertigen Bereichen oder die Trassierung in Bereichen, die ohnehin erdbaulich verändert werden). Im Vorfeld erfolgt eine bestandsorientierte Feinabsteckung der Schneileitungstrasse in Abstimmung mit der UBB unter Berücksichtigung von 5V.

Im gesamten Baufeld gilt die rasche (Wieder-) Begrünung von überbauten und (vorübergehend) beanspruchten Bereichen. Die Vegetationsbestände werden in Abstimmung mit der UBB, soweit möglich und sinnvoll, v.a. in naturschutzfachlich sensiblen Bereichen in Soden abgenommen, fachgerecht gelagert und zur anschließenden schnelleren Wiederbegrünung wieder eingepflanzt.

Quelle: Ausschnitt aus: NARR RIST TÜRK (2024) Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblatt 6V.

12 VERZEICHNIS DER BETROFFENEN GRUNDSTÜCKE

Das Verzeichnis der von Maßnahmen betroffenen Grundeigentümer ist in einer eigenen Projektbeilage beigefügt.

13 ANHANG - SATZUNG