



BMVIT - IV/SCH3 (Oberste Seilbahnbehörde)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch3@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-238.966/0001-IV/SCH3/2015 DVR:0000175

Amt der Tiroler Landesregierung
Landesamtsdirektor
z.H. Herrn Dr. Josef Liener
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck

E-Mail: josef.liener@tirol.gv.at

Wien, am 25.02.2015

Schigebietszusammenschlüsse im Großraum Innsbruck, Projekt Brückenschlag

Die ARGE Brückenschlag plant die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn mit geschlossenen Fahrzeugen für je 28 Personen in den Gemeindegebieten von Telfes, Axams und Grinzens über die Kalkkögel („Brückenschlag“) als Verbindung zwischen den Schigebieten Axamer Lizum und Schlick 2000.

Mit Entschließung 375/14 des Tiroler Landtages vom 1. Oktober 2014 wurde der Landesamtsdirektor ersucht, unter anderem die Frage Punkt 5: „Erscheint das Projekt in seiner Grundkonzeption einer Konzession nach dem Seilbahnrecht zugänglich?“ durch Befragung des zuständigen BMVIT zu beantworten.

Mit Schreiben des Landesamtsdirektors vom 23. Oktober 2014, Zl. LAD-88/93-2014, wurde das BMVIT als zuständige Seilbahnbehörde ersucht, die oben angeführte Frage zu beantworten. Diesem Schreiben beigegeben waren lediglich der Aktenvermerk der AWZ Rechtsanwälte GmbH vom 1. September 2014 zum Gesetzesvorschlag zu § 11 Abs. 2 Tiroler Naturschutzgesetz und ein Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungskonzept.

Daraufhin wurde seitens des BMVIT mit Schreiben an den Landesamtsdirektor vom 31. Oktober 2014, GZ. BMVIT-238.966/0035-IV/SCH3/2014, festgehalten, dass das konkrete Projekt ho. (noch) nicht bekannt sei und wurde allgemein auf die Voraussetzungen für eine Konzessionserteilung bzw. auf die notwendigen Einreichunterlagen gem. §§ 23, 24 Seilbahngesetz 2003 hingewiesen.

Nunmehr wurden seitens der ARGE Brückenschlag mit Schreiben vom 3. Jänner 2015 und vom 21. Jänner 2015 sowie mit E-Mails vom 14. Februar 2015, vom 16. Februar 2015 und vom 18. Februar 2015 weitere, konkrete Unterlagen im Hinblick auf eine Art „Vorprüfung“ der Konzessionserteilung vorgelegt. Bei diesen Beilagen handelt es sich um folgende:

- **Beilage .J1:** *inn naturraum management*, Generelle Projektbeschreibung, Dezember 2014;
- **Beilage .J2:** *inn naturraum management*, Betroffene Grundparzellen VB Axamer Lizum- Schlick 2000;
- **Beilage .J3:** *Doppelmayr Seilbahnen GmbH*, GU-Angebot für die 3-S-Verbindung Axamer Lizum – Schlick 2000 vom 11.12.2014, ProjektNr AAA00002967;
- **Beilage .J4 im Konvolut:** *Doppelmayr Seilbahnen GmbH*, Kurz gefasster Bauentwurf, 3-S Verbindung Axamer Lizum – Schlick 2000, ProjektNr AAA00002967;
- **Beilage .J5 im Konvolut:** *Arch DI Klaus Mathoy Msc*, Bergstation Hoadl, 3-S-Bahn Axamer Lizum Schlick, Einreichplan zur Vorprüfung;
- **Beilage .J6 im Konvolut:** *Arch DI Klaus Mathoy Msc*, Station Schlick/Kreuzjoch, 3-S-Bahn Axamer Lizum Schlick, Einreichplan zur Vorprüfung v 22.12.2014;
- **Beilage .J7 im Konvolut:** *ARGE Brückenschlag (StB-Kanzlei Rubatscher, AWZ Rechtsanwälte GmbH)*, Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungskonzept samt Vorscheurechnung (3-S-Bahn: Axamer Lizum – Schlick 2000), Zusammenfassung an den LH v Tirol vom April 2014;
- **Beilage .J8 im Konvolut:** *Grischconsulta*, Schitechnische Verbindung Innsbruck – Stubai (Schi Innsbruck Stubai), Zusammenfassung des Endberichtes v 18.02.2014; Verbindung Axamer Lizum – Schlick 2000, ProjektNr AAA00002967;
- **Beilage .J9:** Stellungnahme der Wildbach- und Lawinenverbauung, Sektion Tirol, vom 04.02.2015;
- **Beilage .J10:** Finanzierungsangebote vom 19.01.2015 und vom 23.01.2015;
- **Beilage .J11:** Schreiben der Lawinenwarnkommission der Gemeinde Axams vom 13.02.2015;
- **Beilage .J12:** Schreiben der Lawinenwarnkommission der Gemeinde Telfes (Lawinenkommission Schlick) vom 16.02.2015;
- **Beilage .J13:** Stellungnahme zum Tourismusprotokoll der Alpenkonvention vom 12.02.2015.

Weiters wurden noch zur Belegung des öffentlichen Interesses am ggst. Projekt folgende Stellungnahmen übermittelt:

- Schreiben des TVB Stubai vom 15.01.2015
- E-Mail des TVB Innsbruck vom 20.01.2015
- E-Mail der Gemeinde Axams vom 21.01.2015
- E-Mail des Planungsverbandes Westliches Mittelgebirge vom 21.05.2015
- Schreiben der Gemeinde Neustift i. St. Vom 23.01.2015
- Schreiben des Planungsverbandes 21 – Stubaital vom 26.01.2015

Festgehalten wird, dass weiterhin – ohne Vorliegen eines konkreten Konzessionsantrages – nur eine Grobprüfung der eingereichten Unterlagen zum jetzigen Stand vorgenommen werden kann. Gem. § 24 Seilbahngesetz 2003 kann somit im gegenständlichen Fall zur Prüfung der Voraussetzungen für die Konzessionsverleihung für den Bau und Betrieb einer Dreiseilumlaufbahn als Verbindung zwischen den Schigebieten Axamer Lizum und Schlick 2000 Folgendes festgehalten werden:

1. Gesellschaftsvertrag (Satzung) und Firmenbuchauszug des zukünftigen Konzessionärs sowie Bilanzen der vorhergehenden Geschäftsjahre:

Es ist seitens der ARGE Brückenschlag angedacht – sollten die naturschutz- und raumordnungsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen – eine eigene Gesellschaft in Form einer GmbH als zukünftige Konzessionärin und Betreiberin der Anlage zu errichten.

Eine positive Beurteilung steht daher unter dem Vorbehalt einer gesetzeskonformen Gründung und Ausgestaltung dieser Gesellschaft.

2. Umfassende Beschreibung des Bauvorhabens mit Darstellung der örtlichen Gegebenheiten einschließlich der geografischen Ortsbezeichnungen; Angaben über den Zweck der Seilbahn:

Die ARGE Brückenschlag plant die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn mit geschlossenen Fahrzeugen für je 28 Personen in den Gemeindegebieten von Telfes, Axams und Grinzens über die Kalkkögel („Brückenschlag“) als Verbindung zwischen den Schigebieten Axamer Lizum und Schlick 2000.

In der Beilage ./1 (inn naturraum management, Generelle Projektbeschreibung, Dezember 2014) wurde eine 20-seitige Projektbeschreibung vorgelegt, in welcher u.a. auf die Grundverhältnisse und auf die Lawinensituation eingegangen wird.

Die geplante Talstation soll unmittelbar neben der Bergstation der Kreuzjochbahn (Skigebiet Schlick 2000) und die geplante Bergstation unmittelbar neben der Standseilbahn Olympiabahn (Skigebiet Axamer Lizum) errichtet werden.

Laut genereller Projektbeschreibung (Seite 11) ergeben sich folgende technische Daten:

Bahntyp	3S-Bahn
Seilhöhe Talstation	2.120 m
Seilhöhe Bergstation	2.340 m
Höhendifferenz	220 m
Horizontale Länge	4.501 m
Schräge Länge	4.538 m
Höhenunterschied	226 m
Antrieb	Berg
Tragseil	56 mm
Zugseil	45 mm
Förderleistung	1.500 – Endausbau 1.800 Personen/h

Anzahl Kabinen	22 – Endausbau 26
Personen pro Kabine	28 Personen
Abstand der Kabinen	504 m – Endausbau 378 m
Fahrgeschwindigkeit	7,5 m/s
Fahrtzeit	12,16 min

Seitens der ARGE Brückenschlag wurde folgende Stellungnahme der Wildbach- und Lawinenverbauung, Sektion Tirol, vom 4. Februar 2015 übermittelt:

„Die Basis für die Beurteilung der Lawinensicherheit einer Seilbahn ist der Lawinenerlass 2011, welcher vom BMVIT erlassen wurde. Gemäß diesem Erlass ist sowohl die Anlagensicherheit als auch die Betriebssicherheit in einem Lawinenschutzkonzept, welche im Stadium des Konzessionsantrages der Seilbahnbehörde vorzulegen ist, darzustellen. Im Rahmen der Anlagensicherheit sind sowohl die Stationen und Stationsbereiche, die Stützenstandorte und die Seilführung zu beurteilen. Im Wesentlichen muss die Anlage lawinensicher sein und darf durch Lawineneinwirkung nicht beschädigt werden. Im Rahmen der Prüfung der Betriebssicherheit ist der sichere Betrieb der Anlage sicherzustellen. Im Gegensatz zu früheren Regelungen sind für die Herstellung der Betriebssicherheit auch temporäre Maßnahmen zur Lawinensicherung zulässig. Ebenfalls zu beurteilen ist die Erreichbarkeit der Anlage und ein lawinensichere Bergung im Falle einer notwendigen Bergung. Im Rahmen der Allgemeinen Projektbeschreibung durch i.n.n. wurde auf die Lawinensicherheit der Anlage gem. Lawinenerlaß näher eingegangen und diesbezüglichen Feststellungen bezüglich Lawinensicherheit werden wie folgt bewertet:

Anlagensicherheit:

Es wird festgestellt, dass beide Stationsstandorte von Natur aus lawinensicher sind, was richtig ist. Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Stationen sind somit nicht erforderlich.

Bezüglich der Stützenstandort ist die Stütze 2 auf Grund der Situierung in einem bis zu 35° steilen Hang lawinengefährdet, diese Gefährdung ist aber durch bauliche Maßnahmen, wie in der Projektdarstellung angeführt, leicht zu beheben.

Von Lawinen ist gem. Projektbeschreibung die Seilführung betroffen. Es wird dargestellt, dass die Seilführung ausreichend hoch ist, sodass Lawinenkräfte nur noch eine geringe Beeinträchtigung darstellen werden. Diesen Ausführungen kann zugestimmt werden.

Lawinen bis zur Größe eines Bemessungsereignisses stellen für die Anlage somit keine Gefährdung dar, wenn die Stütze zwei auf Lawinendruck dimensioniert wird und die Seilführung zwischen den Stützen 1 und 2 auf einen möglichen Staudruck von 1 kN/m² dimensioniert wird, was nach Angaben des Herstellers offensichtlich kein Problem darstellt.

Bezüglich der Betriebssicherheit wird in der Projektbeschreibung angeführt, dass trotz ausreichenden Dimensionierung der Anlage beim Auftreten eines Bemessungsereignisses ev. eine Gefährdung der Fahrbetriebsmittel auftreten könnte. Diese Gefährdung ist durch die Beurteilung durch die Lawinenkommission gem. Lawinenerlass dahingehend zu minimieren, als die Anlage bei extremen Witterungsverhältnissen auch im Sinne einer temporären Sicherungsmaßnahme vorübergehend geschlossen werden kann.

Die lawinensichere Erreichbarkeit der Anlage ist jederzeit gewährleistet, eine Bodenbergrung im Falle eines Bergefalles ist nicht vorgesehen und soll über die techn. Bergesicherheit der Bahn gewährleistet werden.

Die Errichtung von Schipisten ist im Zuge der Errichtung der Bahn ebenfalls nicht vorgesehen.

Zusammenfassend wird aus Sicht des Sachverständigen für Lawinensicherheit festgestellt, dass sowohl Anlagensicherheit als auch Betriebssicherheit im Sinne des Lawinenerlasses 2011 mit einem geringen technischen und organisatorischen Aufwand zu bewerkstelligen sind.“

3. Kurz gefasster Bauentwurf:

Wurde vorgelegt (Beilage .J4 im Konvolut; Doppelmayr Seilbahnen GmbH). Vom Amtssachverständigen für Seilbahntechnik wurde - folgende diesbezügliche Stellungnahme abgegeben:

„Zur Beurteilung der generellen technischen Ausführung des Projektes Verbindungsbahn Axamer Lizum – Schlick 2000 wurden Unterlagen vorgelegt. Diese bestehen aus einem kurzgefassten Bauentwurf, einer generellen Projektbeschreibung, einer technische Beschreibung Infrastruktur 3, dem Räumungskonzept, den Stationsplänen, dem Längenschnitt, einem Lageplan, den Stations-einrichtungen (Antrieb, Spannstation) und einer Stützenübersicht besteht. Ergänzt wurden diese Unterlagen mit der Beantwortung von hs. gestellten Fragen durch die Herstellerfirma Doppelmayr und dem Seilbahnunternehmen bezüglich der Durchführungsmöglichkeit einer integrierten Bergung.

Grundsätzlich wird festgehalten, dass alle nicht seilbahntechnischen und sicherlich vorhandenen weiteren relevanten Einflüsse in diese Beurteilung nicht berücksichtigt sind (Wasserversorgung, geotechnische Anlageverhältnisse, Brandschutz, Umweltschutz usw.).

Zur Beurteilung der technischen Ausführung des Projektes Verbindungsbahn Axamer Lizum – Schlick 2000 werden bereits ausgeführte Seilbahnprojekte des System 3S und die dztg. gültigen Seilbahnnormen herangezogen.

Das Seilbahnsystem 3S ist bereits mehrfach ausgeführt worden (in Österreich, aber auch weltweit) und es sind bisher damit keine besonderen technischen Vorfälle oder Umstände bekannt. Das Seilbahnsystem kann daher als eines mit einer ausreichenden Betriebszuverlässigkeit angesehen werden. Der Vergleich dieses Projektes mit bereits ausgeführten 3S-Seilbahnen beschränkt sich daher nur auf Besonderheiten, die bei den übrigen so nicht vorhanden sind.

Hier ist ausschließlich das Seilfeld 2 mit einer schrägen Feldlänge von 2762 m als markant anzusehen. Die 3S-Seilbahn mit der in Österreich bisher größten Seilfeldlänge ist die 3S-Seilbahn in Kitzbühel; diese beträgt 2.500 m.

Hinsichtlich der projektierten Seilfeldlänge von 2762 m liegen daher in Österreich keine Betriebserfahrungen vor. Es ist aber anzunehmen, dass der prozentuelle Zuwachs hinsichtlich der größten Seilfeldlänge in einem Ausmaß von etwa 10% keine wesentlichen Auswirkungen haben wird, sodass auch hier die projektgemäße Ausführbarkeit gegeben erscheint.

Als weitere Besonderheit ist zu vermerken, dass als Räumungskonzept eine sogenannte „integrierte Bergung“ vorgesehen ist. Das bedeutet, dass die Notwendigkeit einer Bergung von Personen aus den Fahrzeugen der Seilbahn durch technische und betriebliche Maßnahmen ausgeschlossen wird und nach Behebung eventueller vorhersehbarer Schäden, die zu einem Stillstand der Seilbahn geführt haben, das Leerfahren der Strecke (Räumung) erfolgt.

Das Konzept der „integrierten Bergung“ wurde für dieses Seilbahnsystem (3-S) bereits geprüft und behördlich zugelassen, sodass keine „Innovation“ im Sinne des SeilbG 2003 vorliegt. Die integrierte Bergung erfordert u.a. die während des Betriebes jederzeitige Möglichkeit der raschen Erreichbarkeit der einzelnen Stützenstandorte. Da im kurzgefassten Bauentwurf keine ausreichenden Aussagen darüber vorhanden waren, konnte bis zur Vorlage weiterer Unterlagen keine endgültige Stellungnahme zur grundsätzlichen Ausführbarkeit gegeben werden. Ergänzend wurden daher Informationen von der Herstellerfirma Doppelmayr und vom Seilbahnunternehmen eingeholt. So soll durch selbstfahrende Bergfahrzeuge, die auf einer eigenen Fahrbahn (gespanntes Seil in den Seilfeldern 3 und 4) geführt werden, vom Seilbahnpersonal die Standorte der Stützen 2 und 3 erreicht werden können. Die ansonsten notwendige Errichtung eines Fahrweges für Kraftfahrzeuge in dem im Längenschnitt ausgewiesenen Ruhegebiet (Seilfeld 2, 3 und 4) wird daher nicht erforderlich sein.

Unter Berücksichtigung der vorstehend angeführten Erläuterungen und geplanten Maßnahmen erscheint das Projekt aus seilbahntechnischer Sicht grundsätzlich ausführbar.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine endgültige und detaillierte Feststellung (so wie bei allen Seilbahnprojekten) erst im Zuge des Bauansuchens unter Vorlage von Bauentwürfen erfolgen kann. Gerade die „integrierte Bergung“ erfordert eine umfangreiche Detailbearbeitung hinsichtlich der Erfüllung jener Maßnahmen, die als Ersatz zur konventionellen Bergung notwendig sind. Dabei wird nur Beispielsweise die sofortige Bereitstellung jener Ersatzbauteile angeführt, die für den Austausch von beschädigten Bau-

teilen notwendig ist, oder jene Maßnahmen, die für eine Räumung der Seilbahn im vorgegebenen Zeitraum erforderlich sind.“

4. Vorgesehenes Bau- und Betriebsprogramm (einschließlich Betriebsbedingungen und Betriebsbeschränkungen):

Es ist sowohl Sommer- als auch Winterbetrieb sowie Berg- und Talbeförderung vorgesehen.

5. Baukostenaufstellung samt Firmenangeboten:

Es wurde ein GU-Angebot der Doppelmayr Seilbahnen GmbH vom 11. Dezember 2014 vorgelegt. Dieses weist eine Gesamtsumme für den Endausbau iHv € 28.000.000,-- bei einer Bindefrist von sechs Monaten auf.

6. Wirtschaftlichkeitsprognose sowie den Baukosten entsprechende Nachweise über die Aufbringung der erforderlichen Eigen- und Fremdmittel. Diese Unterlagen sind von einem hierzu Befugten, wie Wirtschaftstreuhänder, Steuer- oder Unternehmensberater, zu prüfen und mit dessen Unterschrift zu bestätigen:

Es wurde ein Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungskonzept, unterfertigt vom Vertreter der Rubatscher Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsges.m.b.H., vorgelegt.

Laut diesem Konzept soll die geplante Anlage mit Eigenmitteln der neu zu errichtenden Gesellschaft iHv € 17.300.000,-- und mit Fremdmitteln iHv € 10.700.000,-- finanziert werden. Hinsichtlich der Aufbringung des Fremdkapitals wurden (unverbindliche) Kreditpromessen zweier Banken übermittelt.

Mangels Gründung der Gesellschaft liegen keine konkreten Nachweise über das Vorhandensein der notwendigen Eigenkapitalausstattung vor. Im Falle der tatsächlichen Realisierung der geplanten Kapitalstruktur wäre jedoch das gesetzliche Eigenkapitalerfordernis aus heutiger Sicht erfüllt.

Im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeitsprognose wurden Planbilanzen sowie Plan-G&V-Rechnungen für die ersten 16 Wirtschaftsjahre erstellt. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die Bankverbindlichkeiten zur Gänze getilgt und auch die Gesellschafterdarlehen gänzlich rückgeführt werden.

Schließlich wurde noch die Zusammenfassung des Endberichts über die skitechnische Verbindung Innsbruck – Stubai von der Grischconsulta AG vom 18. Februar 2014 vorgelegt, in welchem u.a. die Entwicklung des Gästestroms und der Businessplan dargestellt sind.

Die vorgelegten Unterlagen zur Wirtschaftlichkeit der ggst. Anlage erscheinen aus heutiger Sicht nachvollziehbar und plausibel.

7. Verzeichnis der durch die Errichtung der Seilbahn betroffenen sowie der im Bauverbotsbereich liegenden Grundstücke sowie Nachweise über die Verfügbarkeit der Inanspruchnahme:

Laut dem vorgelegten Verzeichnis werden 19 Grundstücke in 3 Katastralgemeinden (Axams, Grinzens und Telfes) durch die Errichtung der ggst. Anlage in Anspruch genommen.

Eine positive Beurteilung dieser Voraussetzung für eine Konzessionserteilung setzt das Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer voraus.

8. Bekanntgabe der durch den Bau und Betrieb der Seilbahn betroffenen Gemeinden:

Es sind die politischen Gemeinden Telfes, Axams und Grinzens betroffen.

9. Eingehende Darstellung der Verkehrssituation. Bei Talstationen im Bereich öffentlicher Verkehrswege (Schiene, Straße) ist auf einen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz Bedacht zu nehmen:

Laut Angaben der ARGE Brückenschlag steht die Ausarbeitung eines konkreten Verkehrskonzeptes samt Ermittlung der verkehrstechnischen Auswirkungen unmittelbar vor Fertigstellung. Jedenfalls gewährleistet ist – nach Aussage der ARGE Brückenschlag – die Erreichbarkeit der Zustiegspunkte über das öffentliche Wegenetz.

10. Lageplan über die bestehenden und projektbezogen neuen Skipisten:

Es sollen im Zuge des Projektes keine neuen Pisten errichtet werden. Die bestehenden Pisten befinden sich in den Skigebieten Axamer Lizum und Schlick 2000.

11. Bekanntgabe der nächstliegenden öffentlichen Seilbahnen:

Die nächstliegenden öffentlichen Seilbahnen hinsichtlich des Brückenschlages sind einerseits diejenigen der in der ARGE Brückenschlag vertretenen Seilbahnbetreiber, sohin Muttereralp Bergbahnen Errichtungs-GmbH, Axamer Lizum Aufschließungs-AG und Schlick 2000 Schizentrum AG sowie andererseits die benachbarten Hochstubaier Liftanlagen GmbH, Serlesbahnen Mieders, Wintersport Tirol AG & Co Stubaier Bergbahnen KG, Patscherkofel Infrastruktur GmbH, Bergbahnen Oberperfuss GmbH, Innsbrucker Nordkettenbahnen GmbH, Glungezerbahn GmbH & Co KG, RBG Berglifte GmbH und Bergbahnen Kühtai GmbH & Co KG.

12. Erklärung der zuständigen Lawinenwarnkommission der betreffenden Gemeinde, die Seilbahn samt Skipisten in ihren Betreuungsbereich zu übernehmen:

Diesbezüglich wurden die Erklärungen der Lawinenkommissionen der Gemeinden Axams und Telfes, die gegenständliche Seilbahn in ihren Betreuungsbereich zu übernehmen, übermittelt.

13. Angaben und Unterlagen im Hinblick auf Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutz sowie zur Beurteilung einer allfälligen Verpflichtung zur Durchführung eines Verfahrens zur Prüfung der Umweltverträglichkeit:

Die Prüfung dieses Sachgebietes steht – wie ausdrücklich auch von der ARGE Brückenschlag festgehalten wurde – unter dem Vorbehalt der landesrechtlichen Schaffung der naturschutz- und raumordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung des Brückenschlages sowie des Vorliegens einer positiven naturschutzrechtlichen Bewilligung durch die Tiroler Landesregierung.

14. Unterlagen zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit allfällig notwendiger Rodungsmaßnahmen für das Gesamtprojekt einschließlich Skipisten:

Es sind keine Rodungen vorgesehen.

Öffentliches Interesse:

In den vorgelegten Schreiben des TVB Stubai, des TVB Innsbruck, der Gemeinde Axams, des Planungsverbandes Westliches Mittelgebirge, der Gemeinde Neustift und des Planungsverbandes 21 – Stubaital wird festgehalten, dass die Attraktivität des dortigen Tourismus durch das gegenständliche Vorhaben langfristig gesteigert werde, was die Sicherung der bestehen-

den Arbeitsplätze sowie die Schaffung neuer zur Folge haben werde. Schließlich sei die volkswirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Gesamtregion gesichert.

Einhaltung des Protokolls „Tourismus“ der Alpenkonvention:

Seitens der ARGE Brückenschlag wurde eine umfangreiche Stellungnahme hinsichtlich der Einhaltung des Art. 6 Abs. 3 des Protokolls „Tourismus“, welcher normiert, dass in Gebieten mit starker touristischer Nutzung ein ausgewogenes Verhältnis zwischen intensiven und extensiven Tourismusformen angestrebt werden soll, vorgelegt.

In dieser Stellungnahme werden in den Tourismusregionen „Innsbruck und seine Feriendörfer“ und „Stubai“ geplante sowie bereits umgesetzte extensive Projekte dargestellt und es wird aufgezeigt, dass in den gegenständlichen Regionen Maßnahmen in Richtung nachhaltigem, umweltschonendem und extensivem Tourismus gesetzt wurden bzw. werden.

Es kann somit festgehalten werden, dass vorerst – im Falle der Errichtung der gegenständlichen Seilbahnanlage – nachvollziehbare Argumente für das Vorliegen eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen intensiven und extensiven Tourismusformen in den betroffenen Regionen vorhanden sind, wobei eine diesbezügliche Detailprüfung dem konkreten Verwaltungsvorhaben vorbehalten bleibt.

Für den Bundesminister:

Mag. Jörg Schröttner

Ihre Sachbearbeiterin:

Mag. Nina Unger

Tel.: +43 (1) 711 62-652302, Fax-DW: 652399

nina.unger@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-02-26T11:10:10+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	Ssyaa108Uf9CLDdk9gl5y2mN5aYIzYBK1uzFvb6ZMBX2djB3oOvo54i69r+klcBPQ HpGzM1JBLB6DC78+Y5avOI9WclzcgNxi+H8tEz3L/ZN86EYIU/dJZA5gaxTVuKR1K g3rOal4K6fNZil46nH3wj8btHNEET3t4dwHvWMnVc=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	