



**Amtssigniert.** SID2025031285134  
Informationen unter: [amtssignatur.tirol.gv.at](mailto:amtssignatur.tirol.gv.at)

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

Amt der Tiroler Landesregierung  
**Abteilung Umweltschutz**  
Rechtliche Angelegenheiten

**Mag. Norbert Keim**  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck  
+43 512 508 3449  
[umweltschutz@tirol.gv.at](mailto:umweltschutz@tirol.gv.at)  
[www.tirol.gv.at](http://www.tirol.gv.at)  
UID: ATU36970505

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und  
Datenschutz unter [www.tirol.gv.at/information](http://www.tirol.gv.at/information)

Geschäftszahl – beim Antworten bitte angeben  
U-NSCH-7/130/34-2025  
Innsbruck, 25.03.2025

**Mayrhofner Bergbahnen AG, Mayrhofen; Neuerrichtung 10 EUB Pangert inkl. Abfahrt und  
Schneeanlage - Verfahren nach dem TNSchG 2005**  
**ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG einer mündlichen Verhandlung**

## ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG EINER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

Mit Eingabe vom 10.12.2024, eingelangt bei der Behörde am 11.12.2024, hat die Mayrhofner Bergbahnen AG, vertreten durch die Projekt-Partner GmbH, diese wiederum vertreten durch Dr. Peter Praschberger, Josef-Wilberger-Straße 9a, 6020 Innsbruck, bei der Tiroler Landesregierung um die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Neuerrichtung der 10 EUB Pangert inkl. Abfahrt und Schneeanlage, unter Vorlage von Projektunterlagen der AEP Planung und Beratung GmbH, Münchner Straße 22, 6130 Schwaz, Projekt Nr. 41615 vom 28.10.2024, angesucht.

Mit Eingabe vom 07.03.2025 hat die Konsenswerberin die mit 20.02.2025 datierte „Ergänzungsunterlage für Naturgefahren“ eingebracht.

### **Beschreibung des Projektes:**

Nachfolgende Maßnahmen sind im Zuge der gegenständlichen Errichtung vorgesehen:

- Seilbahnanlage 10EUB Pangert bestehend aus
  - Talstation auf ca. 1.691 m Mh
  - Bergstation auf ca. 2.307 m Mh
  - Stützen 12 Stk.
  - Lufthängekabel
  - Kabelgraben im Bereich Schneekarhütte
  - Zugehörige Infrastrukturanlagen

- Umlegung Schleplift Mittertritt (Bewilligungsverfahren bei der BH Schwaz)
- Abfahrt Pangert mit einer tatsächlichen Länge von ca. 1.045 m und ca. 30 % mittlerem Gefälle
- Pistenadaptierungen der bestehenden Pisten zur Anbindung der Abfahrt Pangert und Einbindung der Talstation 10EUB Pangert in das bestehende Pistennetz
- Erweiterung Schneeschanze Horberg mit neuer Feldleitung XX entlang der Abfahrt Pangert, Erhöhung der Pumpleistung in der bestehenden Pumpstation Pangert sowie geringfügiger Adaptierungen des Feldleitungssystems im Bereich Talstation 10EUB Pangert. (Bewilligungsverfahren bei der Abteilung Wasser-, Forst und Energierecht).

### **Seilbahnanlage 10EUB Pangert**

Die Anlage befindet sich zum überwiegenden Teil (Talstation bis Stütze 11, und Teile der Bergstation) auf dem Gemeindegebiet von Schwendau. Ein Teil der Bergstation, sowie die Trasse von der Stütze 11 bis zur Bergstation ragen in das Gemeindegebiet von Schwendberg.

Bahntype:	Einseilumlaufbahn mit geschlossenen Fahrzeugen für 10 Personen
Bergförderung:	100 %
Spurweite Strecke:	6,4 m
Auffahrseite:	Links
Horizontale Länge:	2194,0 m
Höhenunterschied:	612,5 m
Mittlere Neigung:	27,92 %
Schräge Länge:	2301,18 m
Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Fahrzeit:	7,44 min

	Min. Förderleistung	Max. Förderleistung
Förderleistung: bergwärts	1 500 Pers/h	2 400 Pers/h
Fahrzeuganzahl:	38 Stk.	60 Stk.
Fahrzeugabstand:	144,0 m	90,0 m
Fahrzeugfolgezeit:	24,0 s	15 s

### **Talstation**

Die Talstation wird an der Stelle der Talstation des bestehenden Schlepliftes Mittertritt, zwischen den Talstationen 6SK Knorren und 4SK Nordhang, nördlich des Horbergbaches errichtet. Die Station liegt auf der GP. 1194/1, der KG Schwendau auf einer Seehöhe von 1695,8 m (Bahnsteigniveau). Der bestehende Schleplift Mittertritt wird verlegt und ca. 50 m östlich wieder aufgestellt. Die seilbahntechnische Einrichtung mit Stationsförderer und Spanneinrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Der anschließende Bahnsteig, an dem sich der Dienstraum, ein Personalraum mit Personal-WC und ein Lager befinden, wird mit einer Stahl-Holzkonstruktion überdacht und mit einer Holzlamellenfassade aus Lärche verkleidet. Damit möglichst wenig Fläche verbaut wird, werden die Fahrzeuge im UG (Kellerbahnhof) garagiert. Dieser wird jedoch aufgrund des vorhandenen Grundwassers nur halbgeschossig in das Erdreich ragen. Dadurch ist der Zugang zum Bahnsteig für Fahrgäste, welche von den Seilbahnanlagen 4SK Nordhang, 4SK Sunjet, der Pendelbahn 150er Tux, sowie von der 6SK Knorren kommen nur über einer Rolltreppe an der Westseite des Gebäudes möglich, welche einen Höhenunterschied von 4,2 m aufweist. An diesem Zugang befinden sich die öffentliche WC-Anlage

und ein Lagerraum, über diesen es möglich ist über einen Treppenabgang zum Kellerbahnhof zu gelangen, sowie eine Trafostation für die Beschneiungsanlage. Auf der Ostseite des Gebäudes erreichen Schifahrer - kommend von der 8SK Tappenalm und Wiederholungsfahrer - niveaugleich den Bahnsteig. Der Kellerabgang für die Fahrzeuge in den Kellerbahnhof mit dem Kellerförderer und einer kleinen Werkstatt auf Bahnsteigniveau befindet sich bergwärts gesehen auf der linken Seite der Seilbahn. Im UG befinden sich neben der Fahrzeuggaragierung ein Revisionsbereich, ein Schieberraum der Beschneiungsanlage, ein Lager und der NS-Raum, welcher jedoch nur von außen über eine halbgeschossige Treppe zugänglich ist. Damit der Kellerbahnhof für Wartungsarbeiten auch mit Fahrzeugen erreichbar ist, wird unterhalb des östlichen Seilbahnzuganges eine Rampe ausgebildet. Der Revisionsbereich für die Fahrzeuge wird durch ein Lichtband belichtet. Die Talstation ist außerhalb der Wintersaison über einen bestehenden Fahrweg erreichbar. Während der Wintersaison ist die Talstation nicht mit Straßenfahrzeugen zu erreichen.

### **Bergstation**

Die Bergstation soll rd. 100 m westlich des bestehenden Speicherteiches Pangert und ca. 170 m nördlich des Schafkopfes, auf dem südlichen Grat von der Pangertspitze auf einer Seehöhe von 2308,3 m (Bahnsteigniveau) situiert werden und befindet sich auf GP 1201 der KG Schwendau und GP 770/1 der KG Schwendberg. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl- Glas-Konstruktion überdacht. Die Bahnsteige selbst werden in einem Stationsbauwerk untergebracht und so vor Witterungseinflüsse geschützt. Das Stationsbauwerk wird teilweise 2-geschoßig ausgeführt mit UG und SG (=Seilbahngeschoß), die mit einer innenliegenden Treppe verbunden sind. Auf Bahnsteigniveau befindet sich der Kommandoraum, sowie seitlich der Seilbahn (bergwärtsschauend rechts) die öffentlichen WC-Anlage, Personal-WC, ein Mannschaftsraum, sowie ein Lager für die Bergeausrüstung. Im UG sind die Trafostation, der NS-Raum, ein EDV-Raum und ein Lagerraum situiert. Für die Errichtung der Bergstation und für spätere Wartungsarbeiten wird ein Fahrweg bis zur neuen Bergstation angelegt. Die Bergstation ist dann außerhalb der Wintersaison mit allradgetriebenen Fahrzeugen erreichbar. Während der Wintersaison ist die Bergstation nicht mit Straßenfahrzeugen erreichbar.

### **Sonstiges**

#### **Antrieb und Energieversorgung:**

In der Bergstation ist der elektrische Antrieb, welcher als Brückenantrieb ausgeführt wird, vorgesehen. Die Stromversorgung des Elektroantriebes erfolgt über die neue Trafostation im Bergstationsgebäude. Diese wird über ein neu zu verlegendes HS-Kabel von der Pumpstation des Speichers Pangert versorgt.

Die Stromversorgung der Talstation erfolgt über die neue Trafostation im Talstationsgebäude. Diese wird über ein neu zu verlegendes HS-Kabel von der Bergstation 8SK Tappenalm versorgt. Die Signalübertragung und Kabel für die Stützenüberwachung von der Talstation bis zur Bergstation erfolgt über Lufthängekabel. Die Stromversorgung für die beiden Videokameras im Bereich ST 6/7 erfolgt über Erdkabel von der Bergstation der 6SK Schneekarbahn aus.

#### **Wasserversorgung:**

Talstation: Anschluss an das bestehende Wasserleitungsnetz, welches zur Grillhofalm führt. Bergstation: Die Wasserversorgung erfolgt über ein Trinkwasserpumpwerk welches über die Pumpstation Pangert

#### **Schmutzwasserentsorgung:**

Talstation: Einleitung in den bestehenden Abwasserkanal des Restaurants Grillhofalm Bergstation: Einleitung in den bestehenden Abwasserkanal über ein neu zu verlegendes Abwasserrohr zum Speicher Pangert

#### Niederschlagsentwässerung:

Talstation: Die Dachwässer werden gesammelt und gedrosselt in den Horbergbach eingeleitet. Bergstation: Die Dachwässer werden gesammelt und zur Versickerung gebracht.

#### Toilettenanlagen:

Bei der Tal- und Bergstation werden WC-Anlagen für Fahrgäste und Personal errichtet.

#### Sanitätseinrichtungen:

Die erste Hilfe Einrichtung, wie Gegenstände zur Bergung und zum Abtransport (z.B. Ski-doo, Akia), werden an der Bergstation der 10UB Pangert gelagert. In den Diensträumen der Tal- und Bergstation sind Erste Hilfe Kästen nach ÖNORM Z1020 vorgesehen.

#### Bahntrasse:

Die Bahntrasse führt über nahezu waldfreie Alpflächen. Rodungen von einzelnen Bäumen sind nur im Bereich Stütze 4 und Stütze 6 erforderlich. Für die Neuanlage ist eine Trassenbreite von 17,7 m erforderlich. Die Errichtung der Streckenbauwerke erfolgt mittels Hubschraubertransporte.

#### **Abfahrt Pangert**

Zeitgleich zur Errichtung der 10EUB Pangert ist auch die Umsetzung der Abfahrt Pangert vorgesehen. Der Pistenbau umfasst die Anbindung bzw. den Ausfahrtsbereich der Bergstation 10EUB Pangert (ca. 2.307 m Mh) und führt im Anschluss in Richtung Osten bis zum Anschluss an das bereits bestehende Pistenetz (Piste 15a auf ca. 2.012 m Mh) der MBB. Bei einer projizierten Länge von ca. 992 m (tatsächliche Länge ca. 1.045 m) und einem Höhenunterschied von ca. 297 m liegt somit ein mittleres Gefälle von 30 % bei Pistenbreiten von ca. 7,5 m (Umfahrung) bis 55 m (Steilhang) und einer Schneifläche von ca. 3,64 ha vor. Der projektierte Pistenbau umfasst 10 Maßnahmen welche auf den Detailplänen PL-511-1 und PL- 511-2 dargestellt sind. Die geplanten Erdbaumaßnahmen summieren sich auf eine Gesamtkubatur von ca. 30.000 m<sup>3</sup> und wurden im Massenausgleich geplant. Des Weiteren wurde bei der Projektierung der einzelnen Abschnitte darauf geachtet, dass weitläufige Materialtransporte so weit als möglich vermieden werden können.

- Maßnahme 1: Pistenanbindung der Bergstation sowie Starthang der Abfahrt Pangert  
Abtrag: 8 600 m<sup>3</sup>, Auftrag: 15 400 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 2: Ausgleich Quergefälle und Anpassung Längsneigung entlang Speicher  
Abtrag: 7 700 m<sup>3</sup>, Auftrag: 2 700 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 3: Anhebung Geländesenke inkl. Anhebung bestehender Wasserläufe  
Abtrag: 2 000 m<sup>3</sup>, Auftrag: 5 000 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 4: Querung Geländerücken inkl. Zufahrt Umfahrung  
Abtrag: 5 500 m<sup>3</sup>, Auftrag: 1 000 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 5: Ausfahrt Umfahrung  
Auftrag: 250 m<sup>3</sup>, Abtrag: 50 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 6: Abtrag Geländekuppe  
Auftrag: 800 m<sup>3</sup>, Abtrag: 0 m<sup>3</sup>

- Maßnahme 7: Abtrag Geländekuppe  
Auftrag: 100 m<sup>3</sup>, Abtrag: 0 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 8: Zufahrt bzw. Einfahrt zu bestehendem Pistennetz MBB  
Auftrag: 1 400 m<sup>3</sup>, Abtrag: 1 400 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 9: Anpassung Geländesenke Bestand  
Auftrag: 200 m<sup>3</sup>, Abtrag: 1 000 m<sup>3</sup>
- Maßnahme 10: Einbau von Überschussmaterial aus Talstation 10EUB Pangert  
Auftrag: 3 400 m<sup>3</sup>, Abtrag: 0 m<sup>3</sup>

#### Allgemeine Infos zum Pistenbau Abfahrt Pangert

Die Maßnahme 9 befindet sich auf bereits bestehenden Pistenflächen (Piste 15a) der MBB. In jenem Bereich soll eine Geländesenke aufgefüllt und eine vorherrschende Geländekante somit entschärft werden. Der Einfahrtsbereich der Abfahrt Pangert in das bestehende Pistennetz wird somit so weit als möglich entschärft. Das erforderliche Material wird von den im Nahbereich befindlichen Maßnahmen 6 und 7 zugeführt.

Für die Zufahrt zur Bergstation 10EUB Pangert ist die Errichtung eines dauerhaften Fahrweges vorgesehen und ebenfalls projektgegenständlich. Bei der Projektierung des Fahrweges wurde darauf geachtet, dass die Wegtrasse so weit als möglich innerhalb der Pistenbau-Baufelder verläuft. Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen wurden somit möglichst geringgehalten. Die Trassierung und Profile des Fahrweges sind den beiliegenden Plänen PL-511-1 und PL-512-1 zu entnehmen. Die Böschungseingriffe entlang der Abfahrt Pangert wurden in der Planung hinsichtlich einer möglichst naturnahen Gestaltung projektiert. Hierzu wurden die Böschungsneigungen zum größten Teil mit max. Neigungen von 2 : 3 vorgesehen. Lediglich in Bereichen mit bereits bestehenden Felsrippen, wurden die Böschungen mit Neigungen von 1:1 bis zu 70° an das Bestandsgelände angeglichen. Zusätzlich anfallende Oberflächenwässer sind aufgrund der bereits bestehenden Gelände- bzw. Oberflächenverhältnisse kaum bzw. nur in einem sehr geringen Ausmaß zu erwarten (siehe hierzu auch Stellungnahme Ingenieurgeologie Mostler). Im Zuge des Pistenbaus sind schadlose Ausleitungen mittels Quergräben in das umliegende Gelände vorgesehen. Der obere Bereich der Abfahrt Pangert (Bergstation 10EUB Pangert bis Speicher Pangert) verläuft entlang mittels bereits bestehender Lawinerverbauungen gesicherter Abschnitte. Unterhalb des Speicher Pangert ist die lawinentechnische Sicherung der Abfahrt Pangert mittels händischer Sprengungen vorgesehen. Es sind somit keine zusätzlichen Bauteile bzw. Flächeninanspruchnahmen zur Lawinensicherung der Abfahrt Pangert erforderlich. Im Zuge der Planung wurden auch Ausgleichs- bzw. Kompensationsflächen vorgesehen (siehe hierzu auch Planbeilagen). Die Umsetzung dieser Flächen ist Projektbestandteil. Die Abfahrt Pangert wurde seitens MBB und AEP im Zuge einer Variantenstudie umfassend geprüft. Um die erdbautechnischen Eingriffe (hinsichtlich des Naturschutzes) so gering als möglich zu halten, wurde in der Planung der Steilhang unterhalb des Speicher Pangert in seinem natürlichen Zustand belassen. Dieser Steilbereich stellt sich im präparierten Zustand jedoch mit einem durchschnittlichen Längsgefälle von ca. 53 % dar. Zur Beibehaltung eines durchgehend roten Pistencharakters, wurde eine Umfahrung des zuvor erwähnten Steilbereiches projektiert. Mittels der o. a. genannten Umfahrung liegt daher von der neu zu errichtenden Bergstation 10EUB Pangert bis zur bestehenden Talstation Unterbergalm eine durchgehend rote Piste vor. Auf Grundlage der gegenständlichen Pistenplanung ist die Abfahrt Pangert entlang der Umfahrung somit als rote Piste zu klassifizieren.

Zur Realisierung des Vorhabens werden Rodungen im Ausmaß von ca. 5.485 m<sup>2</sup> erforderlich.

Weiters ist die Umsetzung von Ausgleichs- und Kompensationsflächen geplant.

Als UVP-relevante Fläche werden ca. 5,98 ha im Projekt angegeben.

### Antragsunterlagen

Die Projektunterlagen liegen bis zum Tag der mündlichen Verhandlung beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Zimmer Nr. B144, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, auf und wird zur Einsichtnahme höflich um entsprechende Terminvereinbarung unter folgenden Telefonnummern ersucht: 0512 508 3467 oder 0512 508 3468.

### Mündliche Verhandlung

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

**Mittwoch, den 23. April 2025**

mit dem Zusammentritt der Verhandlungsteilnehmerinnen und -teilnehmer

**um 09:00 Uhr**

Landhaus 1,

Abt. Umweltschutz, 1. Stock, **Besprechungszimmer (B150)**,

Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck,

statt.

### Hinweise:

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

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

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

Eine schriftliche Vollmacht ist nicht erforderlich,

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

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

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

Wenn Sie jedoch durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert werden, rechtzeitig Einwendungen zu erheben und Sie kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft,

können Sie binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses, das Sie an der Erhebung von Einwendungen gehindert hat, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache, bei uns Einwendungen erheben. Diese Einwendungen gelten dann als rechtzeitig erhoben. Bitte beachten Sie, dass eine längere Ortsabwesenheit kein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis darstellt.

Für die Landesregierung:

Mag. Melanie Kopp