

MACHBARKEITSSTUDIE / STUDIO DI FATTIBILITÀ

SKITECHNISCHE VERBINDUNG DER SKIZONEN "ROSSKOPF" UND "LADURNS" COLLEGAMENTO TECNICO-SCIISTICO DELLE ZONE SCIISTICHE "MONTE CAVALLO" E "LADURNS"



INHALT / CONTENUTO

BERICHT

Juli 2017	DB	MP
Datum data	bearb. elab.	gepr. esam.
Anlage	Allegato	

1.1

AUFTRAGGEBER / COMMITTENTE

TOURISMUSVEREIN GOSENSASS

Ibsenplatz 2, I-39041 Brenner

TOURISMUSVEREIN STERZING

Stadtplatz 3, I-39049 Sterzing

PROJEKTANT UND KOORDINATOR / PROGETTISTA E COORDINATORE

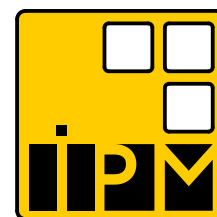
iPM

Ingenieurbüro - Studio di ingegneria
Dr. Ing. Markus Pescollderungg
Dr. Ing. Udo Mall

I-39031 Bruneck/Brunico, Gilmplatz/piazza Gilm 2
t. 0474/050005 f. 0474/050006 info@ipm.bz

digital signiert / firmato digitalmente

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI BOLZANO
Dr. Ing. MARKUS PESCOLLDERUNG
Nr. 1119
INGENIEURKAMMER
DER PROVINZ BOZEN



ARBEITSGRUPPE / GRUPPO DI LAVORO

Jesacher

Geologiebüro - Studio di geologia

I-39031 Bruneck/Brunico, Via Carl-Toldt-Straße 11
t. 0474/409376 f. 0474/831093 info@jesacher.bz

jesacher
geologiebüro | studio di geologia

UMWELT GIS

Dr. Stefan Gasser

I-39042 Brixen - Köstlanstraße 119/A
Tel. 0472/971052 www.umwelt-gis.it

UMWELT GIS
LANDSCHAFTSPLANUNG UND GEOINFORMATION
PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA E GEOINFORMAZIONE

Vorwort

Der neue Skipistenfachplan unterscheidet erstmals sowohl auf konzeptioneller und inhaltlicher Ebene, wie auch im Bereich der Verfahrensabläufe zwischen einer strategisch-planerischen Ebene und der Projektebene einzelner Vorhaben. Im ersten Fall werden die auf Landesebene relevanten Inhalte bezüglich der Skipisten und Aufstiegsanlagen in Angriff genommen, welche ein komplexes Gesamtsystem aus umweltrelevanten, sozialen, ökonomischen und verkehrstechnischen Themen bilden. Im zweiten Fall konzentriert sich die Aufmerksamkeit hauptsächlich auf die Umsetzbarkeit einzelner geplanter Eingriffe und Vorhaben. Diese zweite Ebene des neuen Fachplankonzeptes ist auf eine detaillierte Bewertung der einzelnen Projekte fokussiert.

Die Skigebiete Ladurns und Roskopf möchten nun eine Verbindung zwischen den Skigebieten realisieren. Daher handelt es sich gemäß DLH 3/2012 um „ergänzende Eingriffe“, für welche der Fachplan eine präventive Bewertungsprozedur vorsieht, welche im Rahmen einer Machbarkeitsstudie stattfindet.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie ist auf strategisch-planerischer Ebene einzuordnen und wird durch eine strategische Umweltprüfung ergänzt.

Die Machbarkeitsstudie besteht insgesamt aus 3 einzelnen Dokumenten; dem eigentlichen Bericht zur Machbarkeitsstudie, einer ausführlichen Fotodokumentation und einer Planunterlage. Zudem wird sie ergänzt mit einem Umweltbericht:

1. Machbarkeitsstudie

1.1 Bericht

- *Allgemeines*
- *Entwicklungskonzept*
- *Machbarkeit und Auswirkungen*
- *Schlusswort*

1.2 Fotodokumentation

1.3 Planunterlage

2. Umweltbericht

- *Beschreibung und Beurteilung der Themenbereiche*
- *Gesamtbewertung*
- *Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der negativen Auswirkungen*
- *Ausgleichsmaßnahmen*
- *Überwachungsmaßnahmen*

Die Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie und des Umweltberichts erfolgte gemäß Anhang A des Fachplanes.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	VII
I Allgemeines	1
1 Einleitung	2
2 Richtlinien	4
3 Bestandsanalyse	6
3.1 Kurze historische Entwicklung	6
3.2 Bestehende Infrastrukturen	7
3.2.1 Aufstiegsanlage	7
3.2.2 Skipisten	7
3.2.3 Beschneiungsanlage	7
3.2.4 Bahnbetrieb	8
3.2.5 Erstzutritte	8
3.2.6 Preise	10
3.2.7 Skigebiete im engeren Einzugsgebiet	10
3.3 Lage, Erreichbarkeit und Bevölkerung	11
3.3.1 Lage	11
3.3.2 Erreichbarkeit	11
3.3.3 Einwohner	12
3.4 Regionale Bedeutung und Tourismus	12
3.4.1 Betriebe und Betten	12
3.4.2 Wintertourismus	13
3.4.3 Sommertourismus	14
3.4.4 Zusammenfassendes Ergebnis der regionalen Bedeutung	16

3.5	Analyse Fachplan	17
3.5.1	Zusammenfassende Datenblätter	17
3.5.2	Die Ampeltabelle	19
3.5.3	Kiviat Diagramm	21
3.5.4	SWOT Analyse	23
3.5.5	Der Skitourismus: eine Analyse der geografisch-funktionalen Systemgebiete	24
3.5.6	Touristische Entwicklung und Einkommen	25
3.5.7	Die Entwicklung der Bettenanzahl	26
3.5.8	Strategische Schlussfolgerung im Hinblick auf die allgemeine skitechnische Entwicklung	27
3.5.9	Öffentliche Beiträge für Aufstiegsanlagen	29
3.5.10	Klimatische Verhältnisse und Schneesicherheit	30
3.5.11	Klimawandel	32
3.5.12	Verteilung nach Höhenstufen innerhalb der Skizonen	34
3.5.13	Ergänzende Strukturen und die potentiellen Faktoren für Synergieeffekte	35
3.5.14	Einige aktuelle Themen	36
3.5.15	Die Eisenbahn	36
3.5.16	Die Klassifizierung der Skizone aufgrund der maximal zulässigen Förderleistung	37
3.5.17	Die quantitative Entwicklung der Skizonen anhand der Anzahl der beförderten Personen	38
3.5.18	Ergänzungen zum Thema Wasserressourcen	40
3.6	Belastung der Skipisten	44
II	Entwicklungskonzept	45
4	Geplante Investitionsvorhaben	46
5	Projektbeschreibung	47
5.1	Ausgangslage / Projektziel	47
5.1.1	Verbindungsbahn	47
5.1.2	Baukosten	48
5.1.3	Schlussbemerkung	49
5.2	Zusätzliche Infrastrukturen	49

6	Variantenanalyse	50
6.1	Variante: Verbindung mittels Skibussen	50
6.2	Alternativer Trassenverlauf	51
7	Mobilitätskonzept	53
7.1	Ausgangssituation	53
7.2	Maßnahmen	53
8	Businessplan	55
8.1	Ziele	55
8.2	Potential	56
8.3	Markt- und Wettbewerbsentwicklung	56
8.4	Marketing	57
	8.4.1 Marketingstrategie	57
	8.4.2 Positionierung	58
III	Machbarkeit und Auswirkungen	59
9	Skitechnische Eignung	60
9.1	Naturgefahren	60
	9.1.1 Massenbewegungen	60
	9.1.2 Wassergefahren	60
	9.1.3 Lawinen	60
9.2	Schneesicherheit	61
9.3	Belastung der Skipisten	62
10	Touristische Entwicklung	63
10.1	Entwicklung des Wintertourismus	64
	10.1.1 Zu erwartenden Effekte auf die Nachfrage	64
	10.1.2 Zunahme der Bettenkapazitäten	64
	10.1.3 Entwicklung der Erstzutritte	64
10.2	Sommertourismus	65
	10.2.1 Zu erwartenden Effekte auf die Nachfrage	65
	10.2.2 Zunahme der Bettenkapazitäten	65
	10.2.3 Auswirkungen auf die Erstzutritte	65

11 Wirtschaftlichkeit	66
11.1 Erlösermittlung	66
11.1.1 Winter	66
11.1.2 Sommer	67
11.2 Aufwendungen	67
11.2.1 Einnahmen-Ausgaben-Vergleich	68
11.2.2 Finanzierung	68
12 Sozioökonomische und regionalwirtschaftliche Auswirkungen	69
12.1 Regionalwirtschaftliche Auswirkungen	69
12.1.1 Der Tourismus befruchtet viele Branchen	69
12.1.2 Wirtschaftliche Impulse durch Baumaßnahmen	70
12.1.3 Wirtschaftliche Effekte nach erfolgter Investition	71
12.2 Sonstige Effekte	73
12.3 Öffentliches Interesse	73
13 Umweltauswirkungen	75
IV Schlussteil	77
14 Zusammenfassung	78
15 Schlussbemerkung	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1	Erstzutritte und Fahrten je Wintersaison - Skigebiet Ladurns	9
Abbildung 3.2	Fahrten je Sommersaison - Skigebiet Ladurns	9
Abbildung 3.3	Ankünfte und Nächtigungen nach Monat - Wipptal Winter 2015/16	14
Abbildung 3.4	Ankünfte und Nächtigungen nach Monat - Sommer 2015/16	16
Abbildung 3.5	Skizone Ladurns: Allgemeine Angaben	17
Abbildung 3.6	Skizone Ladurns: Aufstiegsanlagen und Skipisten	18
Abbildung 3.7	Skizone Ladurns: Natur, Landschaft, Umwelt	18
Abbildung 3.8	Skizone Ladurns: Sozioökonomische Aspekte	19
Abbildung 3.9	Bewertungskriterien Ampeltabelle	20
Abbildung 3.10	Ampeltabelle für die Skizone Ladurns und Rosskopf	21
Abbildung 3.11	Kiviat-Diagramm für die Skizone Ladurns	22
Abbildung 3.12	SWOT-Matrix für die Skizone Ladurns	23
Abbildung 3.13	Die acht Systemgebiete	24
Abbildung 3.14	Skizone und touristische Entwicklung im Sinne des DLH 55/2007	25
Abbildung 3.15	Verteilung der Einkommen nach „Skigemeinden“	26
Abbildung 3.16	Verteilung der Einkommen nach „Skigemeinden“	27
Abbildung 3.17	Anpassungsstrategie für den Wintertourismus	33
Abbildung 3.18	Verteilung der Höhenstufen innerhalb der Skizone	35
Abbildung 3.19	Klassifizierung der Skizone anhand Förderleistung	37
Abbildung 3.20	Skizone und beförderte Personen im Zeitraum 2001-2013	38
Abbildung 3.21	Durchschnittswert für Aufstiegsanlagen je Skizone	39
Abbildung 3.22	Index der Auslastung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 2001-2013	39
Abbildung 3.23	Quantitative Entwicklung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 1987- 2013 (bergwärts)	40
Abbildung 3.24	Klassifizierung der Skizone unter dem Gesichtspunkt der techni- schen Beschneidung und der Wasserressourcen	42
Abbildung 3.25	Schneekanonen für die technische Beschneidung und Skizone im Zeitraum 2001-2013	43

Abbildung 3.26	Schneekanonen für die technische Beschneigung und Skizonen im Zeitraum 2001-2013. Durchschnittswert pro Ha Skipiste	43
Abbildung 6.1	Übersichtslageplan mit Projekt, Varianten und Straßennetz	52
Abbildung 7.1	mögliche Parkplatzerweiterungen (rote Umrandung)	54
Abbildung 9.1	Lawinenkarte	61
Abbildung 12.1	Verteilung des touristischen Konsums	70
Abbildung 12.2	Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte (schematische Darstellung direkter und multiplikativer Effekte)	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1	bestehende Aufstiegsanlagen (Skigebiet Ladurns)	7
Tabelle 3.2	bestehende Skipisten (Skigebiet Ladurns)	7
Tabelle 3.3	Preise Skigebiet Ladurns Wintersaison 2015/16 (* mit Foto)	10
Tabelle 3.4	Beherbergungsbetriebe und Betten nach Kategorien - Wipptal	12
Tabelle 3.5	Verteilung des Beherbergungsangebots nach Gemeinden - Wipptal	13
Tabelle 3.6	Ankünfte und Nächtigungen nach Kategorien - Wipptal Winter 2015/16	13
Tabelle 3.7	Verteilung der Nächtigungen nach Gemeinden - Wipptal Winter 2015/16	13
Tabelle 3.8	Herkunft der Gäste - Wipptal Winter 2015/16	14
Tabelle 3.9	Ankünfte und Nächtigungen nach Kategorien - Wipptal Sommer 2016	15
Tabelle 3.10	Verteilung der Nächtigungen nach Gemeinden - Wipptal Sommer 2016	15
Tabelle 3.11	Herkunft der Gäste - Wipptal Sommer 2016	15
Tabelle 3.12	Bewertungskriterien Kiviat-Diagramm	22
Tabelle 9.1	Belastung der Skipisten mit Zusammenschluss	62
Tabelle 12.1	Zusammenfassende Darstellung der zusätzlichen Effekte	73
Tabelle 13.1	Zusammenfassende umwelttechnische Bewertung	76

Teil I

Allgemeines

1 Einleitung

Das Skigebiete Ladurns und Rosскоп bieten heute bereits ein breites Angebot an Freizeitbeschäftigungen im Winter, wie auch im Sommer, und sind so vor allem bei Familien sehr beliebt. Die Skigebiete orientieren sich dabei stark an der Kampagne „Ski Experience Südtirol“ mit verschiedenen Angeboten wie Nachtrodeln, Sonnenaufgangstouren, Ski- und Weingenuß oder gesund Skifahren mit Tipps vom Personal Trainer.

Das Skigebiet verfolgt dabei folgende Schwerpunkte:

- Erlebnisskifahren mit jeder Menge Spaß für Groß und Klein in einem einmaligen Berg-Panorama
- Wandern in Ladurns und am Rosскоп mit einem breiten Angebot an Sommeraktivitäten für jede Altersgruppe

Für die Kleinskigebiete gestaltet es sich aber fortlaufend schwieriger mit den großen Skidestinationen in der nahen Umgebung zu konkurrieren und so beschäftigt sich das Skigebiet Ladurns bereits seit Jahren mit der skitechnischen Verbindung mit dem Nachbarskigebiet Rosскоп. So soll nun eine Verbindungsbahn zwischen Ladurns und Rosскоп errichtet werden, welche die beiden Skigebiete verbindet. Somit kann im Winter ein gemeinsames attraktives Skigebiet und im Sommer, in Kombination mit der neuen Bahn, ein einmaliges Wandererlebnis geboten werden.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie beinhaltet nun eine genaue Analyse der geplanten Entwicklung des Skigebiets und deren Auswirkungen auf die Wirtschaft, den Tourismus und die Umwelt.

Unterlagen / Informationsquellen

Die vorliegende Machbarkeitsstudie wurde in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und verschiedenen Fachtechnikern erstellt. Bestandsanalyse, Projektbeschreibungen und Wirtschaftlichkeitsrechnung wurden in enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern erarbeitet. Die umwelttechnische Bewertung erfolgte von Dt. Geol. Michael Jesacher im

Bereich Geologie und von Dt. Stefan Gasser im Bereich Flora, Fauna, Landschaft und Luft. All diese Informationen werden in diesem Bericht zur Machbarkeitsstudie und im dazugehörigen Umweltbericht (Unterlage 2.0) zusammengetragen.

2 Richtlinien

Skigebiete werden derzeit mit dem Landesgesetz Nr.14 vom 23. November 2010 und der dazugehörigen Durchführungsverordnung (DLH vom 12. Januar 2012 Nr. 3) geregelt. Die Entwicklung der Skigebiete wird im aktuellen Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten (genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1545 vom 16. Dezember 2014) festgelegt. Gemäß DLH vom 12. Januar 2012 Nr. 3 Art.9/bis Absatz 1 sind die geplanten Vorhaben als ergänzende Eingriffe einzustufen. Daher ist diesbezüglich eine Machbarkeitsstudie mit einem zugehörigen Umweltbericht zu erstellen.

Art.9/bis Absatz 1:

Die ergänzenden Eingriffe in Skizonen bestehen in der Errichtung der Infrastrukturen laut Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a), b), e), f) und g) des Gesetzes auf Flächen, die teilweise außerhalb der Skizonen liegen, jedoch mit diesen unmittelbar oder funktional zusammenhängen. Der ergänzende Eingriff kann auch in der Verbindung von zwei Skizonen oder in der Errichtung von Zubringeranlagen bestehen.

Die Machbarkeitsstudie wurde gemäß Art. 10 Absatz 1 und Anhang A des Fachplans ausgearbeitet und beinhaltet folgende Punkte:

1. Mittel- und langfristige Entwicklungsziele der Skizone. Dazu zählen eine detaillierte Bestandsanalyse (siehe Kapitel 3 auf Seite 6), alle kurz-, mittel- und langfristig geplanten Investitionsvorhaben (Kapitel 4 auf Seite 46), sowie ein Businessplan (Kapitel 8 auf Seite 55 und Kapitel 11 auf Seite 66)
2. Ausführliche Begründung weshalb keine Alternative innerhalb der lt. Fachplan abgegrenzten Skizone möglich ist (siehe Kapitel 6 auf Seite 50) und wie sich der Eingriff in das Gesamtkonzept der Skizone integriert (Kapitel 5 auf Seite 47)
3. Der nachweis der Skitechnischen Eignung und Qualität des betroffenen Gebiets (Kapitel 9 auf Seite 60), insbesondere hinsichtlich der Schneesicherheit (Kapitel 9.2 auf Seite 61). Zudem ist das Vorhandensein von Gefahrensituationen zu überprüfen (Kapitel 9.1 auf Seite 60).

4. Die zu erwartenden sozioökonomischen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen (Kapitel 12 auf Seite 69)
5. Auflistung der mit dem Eingriff verbundenen zusätzlichen Infrastrukturen (Kapitel 5 auf Seite 47)
6. Erstellung eines Mobilitätskonzepts (Kapitel 7 auf Seite 53)
7. Tematisierung des Verhältnisses zwischen potentieller Förderleistung der Aufstiegsanlagen und Flächen der Skipisten (Kapitel 9.3 auf Seite 62)
8. Eine kartografische Darstellung der bestehenden Skizone samt eindeutiger Lokalisierung des Eingriffes (siehe Planunterlagen 1.3), inkl. Luftbildern und Fotodokumentation (siehe Unterlage 1.2)

3 Bestandsanalyse

3.1 Kurze historische Entwicklung

- 1969** Bau Zweiersessellift Ladurns & Skilift Ladurns I -> Beginn Skibetrieb
- 1972** Bau Skilift Ladurns II 1978 – Umbau Skilift Ladurns I (Tellerlift in Ankerlift)
- 1986** Neubau Zweiersessellift Ladurns
- 1986** Schließung Skigebiet Zirog
- 1989** wurden die Anlagen von der Ladurns GmbH übernommen (Bis 1988 wurden sämtliche Anlagen von der Kurverwaltung Gossensass verwaltet)
- 1989** Neubau Skilift Innerpflersch und dessen Übernahme durch die Bergbahnen Ladurns GmbH
- 1991** Schließung Skigebiet Hühnerspiel
- 1999** Neubau Sessellift Ladurns, eine moderne Umlaufbahn mit kuppelbaren vierer Sessel mit Haube –Erster Sessellift mit Direkt Antrieb der Firma Leitner. Umbau der Talstation samt Kassa und Büroräumen.
- 2002** Abriss der beiden Skilifte in Ladurns – Ersetzt durch modernen kuppelbaren vierer Sessellift mit Haube „Wastenegg“ (ebenfalls mit Direkt Antrieb).
- 2005** Bau der Skipiste „Patrick Staudacher“
- 2008** Erweiterung Talstation
- 2010** Bau der 6,5 Kilometer langen Rodelbahn
- 2012** Bau eines Speicherbeckens für die technische Beschneigung der Skipisten (Füllvolumen 33.000m³)
- 2016** Erweiterung Beschneigungsanlage an den Pisten „Panorama“ und „Ladurns V“. Austausch Pumpstation Wasteneg (Gleichzeitig dient die neue Pumpstation auch zum nachfüllen des Speicherbeckens)

3.2 Bestehende Infrastrukturen

3.2.1 Aufstiegsanlage

Das Skigebiet Ladurns betreibt heute folgende Aufstiegsanlagen, wobei die Aufstiegsanlage Pflersch jedoch separat als Dorflift außerhalb der Skizone betrieben wird:

Name	Konz.Nr.	Typ	H [m]	ΔH [m]	Länge [m]	Förderleistung
Wastenegg	CS93t	Sessellift	1.601	426	1.231	2.100
Ladurns	CS69t	Sessellift	1.145	576	1.668	1.500
Pflersch (Innerpflersch)	S345t	Schleplift	1.229	370	345	710

Tabelle 3.1: bestehende Aufstiegsanlagen (Skigebiet Ladurns)

3.2.2 Skipisten

Es stehen derzeit etwa 15 Pistenkilometer mit insgesamt 53,3 ha an Pistenfläche zur Verfügung.

Name	Schwierigkeit	Länge [m]
Talabfahrt		4.500
Ladurner Alm		2.500
Trainingspiste		1.500
Ladurns IV		1.200
Ladurns V		1.200
Panorama		1.500
Staudacher		2.200
Skiweg Innerpflersch		400

Tabelle 3.2: bestehende Skipisten (Skigebiet Ladurns)

3.2.3 Beschneiungsanlage

Das Skigebiet Ladurns ist heute bereits größtenteils mit einer flächendeckenden Beschneiungsanlage ausgestattet, lediglich die Skipiste „Staudacher“ verfügt noch über keine Schneeanlage, diese ist jedoch in den nächsten zwei Jahren geplant. Die Beschneigung erfolgt mit etwa 45 mobile und fixen Schneekanonen. Dazu steht dem Skigebiet ein

Speicherbecken mit 33.000 m³ Speichervolumen zur Verfügung. Von dort aus wird das Wasser über eine Pumpstation in das Skigebiet befördert. Eine weitere Pumpstation befindet sich bei der Talstation Wastenegg. Dort befinden sich auch zwei weitere unterirdische Speicher mit je 600 m³ Speichervolumen. Die Speicherbecken dienen zudem auch dem Zivilschutz als Löschwasserreserve.

Insgesamt verfügt das Skigebiet also über eine bereits sehr gute technische Beschneigung, welche die Schneesicherheit für das ganze Skigebiet auch für schneearme Winter gewährleisten kann.

3.2.4 Bahnbetrieb

In der Regel startet der Winterbahnbetrieb Anfang Dezember und endet Anfang April. Im Sommer wird die Bahn von Juli bis Anfang/Mitte September betrieben.

3.2.5 Erstzutritte

Das Skigebiet Ladurns verzeichnete in der Wintersaison 2015/16 ca. 80.298 Erstzutritte.

Im Vergleichszeitraum Winter 2007/08 - Winter 2015/16 konnten die Erstzutritte in etwa gehalten werden bzw. sind leicht rückläufig. Von diesen Erstzutritten wurden in der Wintersaison 2015/16 insgesamt ca. 735.488 Fahrten absolviert, das heißt pro Erstzutritt ca. 9 Fahrten.

Im Sommer 2015 wurden insgesamt 12.425 Fahrten registriert. Vor allem im Sommer erfolgte in den letzten Jahren eine starke Steigerung.

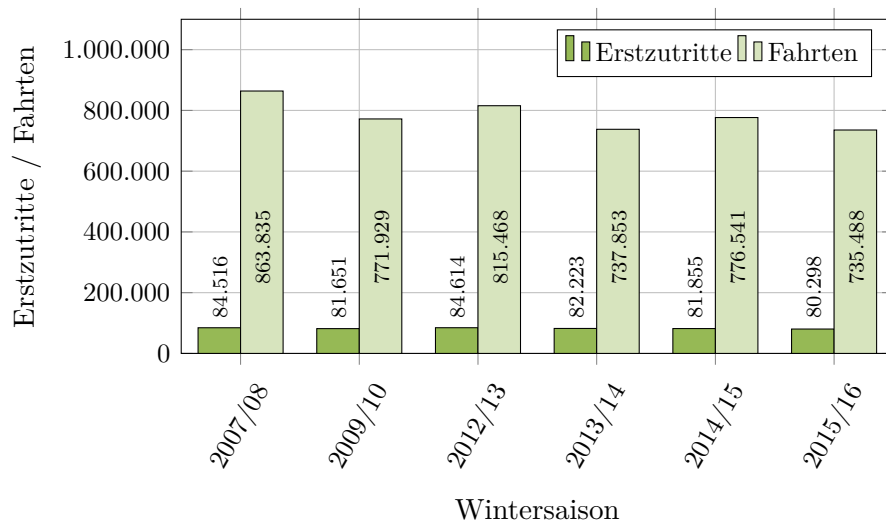


Abbildung 3.1: Erstzutritte und Fahrten je Wintersaison - Skigebiet Ladurns

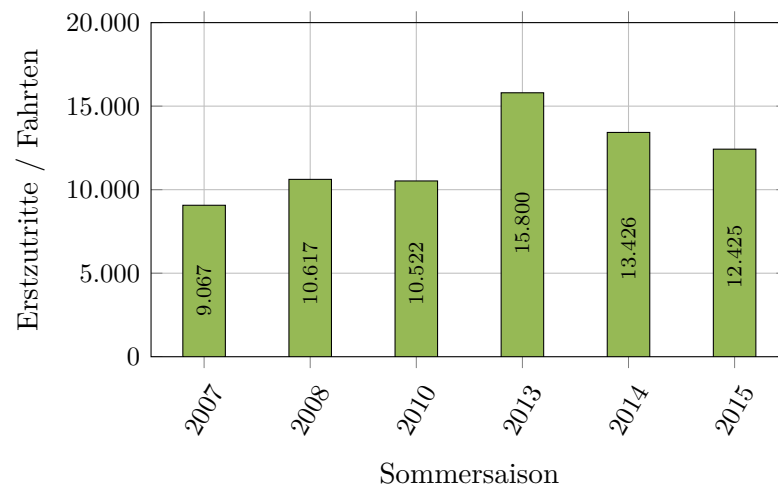


Abbildung 3.2: Fahrten je Sommersaison - Skigebiet Ladurns

3.2.6 Preise

	HAUPTSAISON			ZWISCHENSAISON			VORSAISON		
	25.12.2016 - 07.01.2017 05.02.2017 - 18.03.2017			08.01.2017 - 04.02.2017 19.03.2017 - 17.04.2017			08.12.2016 - 24.12.2016		
	Erwachs.	Kinder	Senioren	Erwachs.	Kinder	Senioren	Erwachs.	Kinder	Senioren
	SKIPÄSSE LADURNS								
Tage									
1/2	30	19	24	25	17	22	23	16	21
1	37	26	33	34	24	31	30	22	26
2	73	51	66	67	47	60	59	42	53
3	109	76	97	95	67	86	87	61	78
4	139	97	125	122	85	110	112	78	99
5	166	117	150	147	103	132	134	93	120
6	192	134	173	168	118	151	153	108	137
7	203	142	183	178	124	159	162	114	145
8	227	159	205	200	140	180	182	127	162
9*	251	176	225	220	154	198	201	140	179
10*	272	191	245	241	168	216	218	153	195
11*	293	205	264	258	181	232	235	164	209
12*	313	219	281	275	193	248	251	176	223
13*	331	231	297	292	205	263	266	187	236
14*	350	245	315	307	214	276	279	196	250
	WAHLBOS								
5/6	171	120	153	151	106	136	137	96	123
6/7	196	137	177	173	121	155	156	111	140
8/10*	230	162	207	204	143	184	187	131	167
11/13*	297	208	268	262	184	235	240	167	197
12/14*	317	221	285	279	195	251	256	180	228
	STUNDENKARTEN								
3 h	30	19	24	25	17	22	23	16	21
4 h	33	22	28	28	20	24	26	18	23

Tabelle 3.3: Preise Skigebiet Ladurns Wintersaison 2015/16 (* mit Foto)

3.2.7 Skigebiete im engeren Einzugsgebiet

Im engeren Einzugsgebiet des Skigebiets Ladurns, befinden sich folgende Skigebiete:

- Rosskopf
- Ratschings
- Gitschberg-Jochtal
- Plose

3.3 Lage, Erreichbarkeit und Bevölkerung

3.3.1 Lage

Das obere Eisacktal bzw. Wipptal erstreckt sich vom Brenner bis zur Franzensfeste mit einer Gesamtlänge von etwa 40 km. Vom Haupttal zweigen drei größere Seitentäler ab. Das gegenständliche Projekt betrifft vor allem den Bereich von Sterzing bis nach Gossensass und die Seitentäler Ridnauntal und Pflerschertal.

3.3.2 Erreichbarkeit

Die Region ist erreichbar:

Mit dem Auto

- Von Norden: über die Brennerautobahn A13 bis zum Brenner, anschließend über die Brennerstaatsstraße SS12 bis nach Gossensass und von dort über die Landesstraße LS 35 direkt bis zur Talstation Ladurns
- Von Süden: über die A22 bis nach Sterzing, anschließend über die SS12 bis nach Gossensass und von dort über die LS 35 bis zur Talstation Ladurns

Mit der Bahn

Es gibt derzeit keinen direkten Anschluss an die Bahn. Die nächstgelegene Haltestelle ist Gossensass.

Mit dem Flugzeug

Die nächsten Flughäfen befinden sich in

- Innsbruck (50 km)
- Bozen (75 km)
- München (205 km)
- Verona (225 km)
- Venedig (290 km)

3.3.3 Einwohner

Im oberen Eisacktal bzw. Wipptal leben ca. 20.000 Einwohner, davon etwa 2.200 in der Gemeinde Brenner, 6.850 in Sterzing, 4.400 in Ratschings und 2.650 in Freienfeld.

3.4 Regionale Bedeutung und Tourismus

3.4.1 Betriebe und Betten

Zum direkten Einzugsgebiet zählt der Tourismusverein „Gossensass“ mit den Gemeinden Brenner, Sterzing, Ratschings, Pfitsch und Freienfeld.

Im Winter 2015/16 wurden in 306 Beherbergungsbetrieben 9.833 Gästebetten vermietet.

- 66,9% der Gesamtbetten befinden sich in gewerblichen Betrieben
- 62,1% in Hotels
- 4,9% in Residenzen
- 4,2% in Privatquartieren
- 8,6% in Ferienwohnungen Urlaub am Bauernhof
- 5,7% auf Campingplätzen
- 14,6% in sonstigen Unterkünften

Die mittlere Betriebsgröße liegt bei 32 Betten/Betrieb bzw. bei 47 Betten bei gewerblichen Betrieben

In der Vergleichsperiode Winter 2011/12 - Winter 2015/16 sind die Beherbergungsbetriebe um 7,1% zurückgegangen, die Betten jedoch haben um 3,5 % zugenommen.

	Betriebe	Betten	in %
4-5*	19	1.667	17,0
3*	51	2.867	29,2
1-2*	55	1.559	15,9
Residences	15	483	4,9
Gewerblich	140	6.576	66,9
Camping	2	560	5,7
Privatquartiere	44	413	4,2
U. am Bauernhof	96	847	8,6
Andere Betriebe	24	1.437	14,6
Gesamt	306	9.833	100,0

Tabelle 3.4: Beherbergungsbetriebe und Betten nach Kategorien - Wipptal

	Betriebe	in %	Betten	in %
Brenner	50	16,5	1.892	19,3
Franzensfeste	5	1,7	205	2,1
Freienfeld	39	12,9	1.187	12,1
Pfitsch	40	13,2	1.023	10,4
Ratschings	126	41,6	4.146	42,2
Sterzing	43	14,2	1.375	14,0

Tabelle 3.5: Verteilung des Beherbergungsangebots nach Gemeinden - Wipptal

3.4.2 Wintertourismus

Die Region verzeichnete im Winter 2015/16 170.782 Ankünften mit 592.125 Nächtigungen, davon

- 83,5% in Hotelbetrieben
- 5,4% in Residences
- 11,1% in Privatquartieren, Urlaub am Bauernhof und Camping.

	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %	VBT	AD
4-5*	47.309	27,7	179.255	30,3	107,5	3,8
3*	73.393	43,0	225.470	38,1	78,6	3,1
1-2*	30.113	17,6	89.923	15,2	57,7	3,0
Residences	5.256	3,1	31.834	5,4	65,9	6,1
Gewerblich	156.071	91,4	526.482	88,9	80,1	3,4
Camping	1.288	0,8	3.446	0,6	6,2	4,7
Privatquartiere	3.358	2,0	15.683	2,6	38,0	4,9
U. am Bauernhof	5.843	3,4	28.726	4,9	33,9	4,2
Andere Betriebe	4.222	2,5	17.788	3,0	12,4	4,2
Gesamt	170.782	100,0	592.125	100,0	60,2	3,5

Tabelle 3.6: Ankünfte und Nächtigungen nach Kategorien - Wipptal Winter 2015/16

Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste betrug lediglich 3,5 Tage, die Bettenauslastung lag im Mittel bei etwa 60 Vollbelegstagen (80 VBT bei den gewerblichen Betrieben).

In der Vergleichsperiode Winter 2011/12 - Winter 2015/16 sind die Ankünfte um 15,7% und die Nächtigungen um 7,7% gestiegen.

	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %	VBT	AD
Brenner	25.500	14,9	96.653	16,3	51,1	3,8
Franzensfeste	3.565	2,1	6.724	1,1	32,8	1,9
Freienfeld	19.682	11,5	47.461	8,0	40,0	2,4
Pfitsch	8.700	5,1	34.685	5,9	33,9	4,0
Ratschings	75.663	44,3	311.258	52,6	75,1	4,1
Sterzing	37.672	22,1	95.344	16,1	69,3	2,5

Tabelle 3.7: Verteilung der Nächtigungen nach Gemeinden - Wipptal Winter 2015/16

Ratschings ist mit Abstand die nächtigungsstärkste Gemeinde (über 50%) und verzeichnete im Winter 2015/16 75.663 Ankünfte und 311.258 Nächtigungen.

46,7% der Ankünfte und 53,7% der Nächtigungen sind Gäste aus Deutschland, 41,5% der Ankünfte und 34,0% der Nächtigungen sind italienische Staatsbürger (inkl. Südtirol). Alle übrigen Nationen spielen eine untergeordnete Rolle.

	2015/16			
	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %
Italien	70.928	41,5	201.317	34,0
Deutschland	79.698	46,7	317.858	53,7
Österreich	4.928	2,9	13.384	2,3
Schweiz und Liechtenstein	2.786	1,6	11.895	2,0
Beneluxstaaten	3.728	2,2	13.588	2,3
Andere Länder	8.714	5,1	34.083	5,8

Tabelle 3.8: Herkunft der Gäste - Wipptal Winter 2015/16

In etwa 88% der Winternächtigungen wurden dabei in den 4 Monaten mit Skibetrieb erreicht.

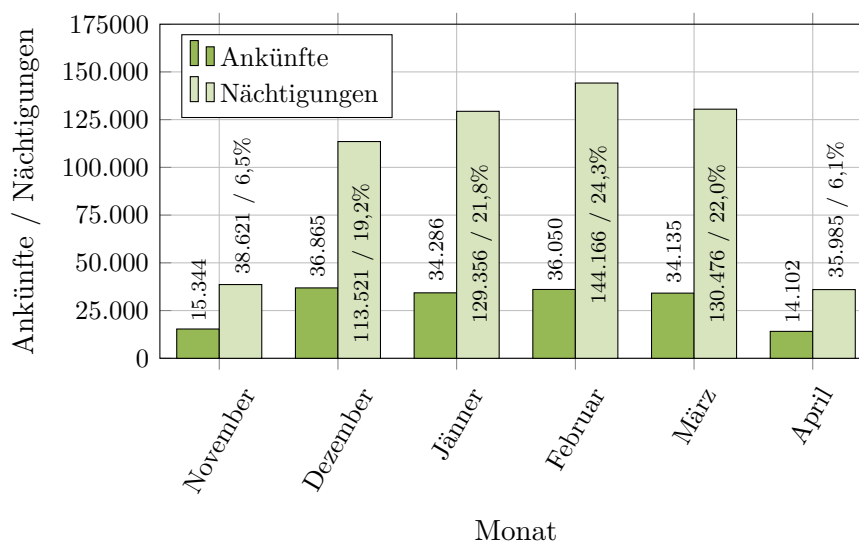


Abbildung 3.3: Ankünfte und Nächtigungen nach Monat - Wipptal Winter 2015/16

3.4.3 Sommertourismus

Im Sommer 2016 verzeichnete die Region Wipptal 214.401 Ankünften mit 736.647 Nächtigungen, davon

- 83,3% in Hotelbetrieben

- 4,3% in Residences
- 12,4% in Privatquartieren, Urlaub am Bauernhof und Camping.

	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %	VBT	AD
4-5*	54.090	25,2	233.763	31,7	140,2	4,3
3*	95.443	44,5	284.863	38,7	99,4	3,0
1-2*	39.454	18,4	95.549	13,0	61,3	2,4
Residences	4.922	2,3	31.436	4,3	65,1	6,4
Gewerblich	193.909	90,4	645.611	87,6	98,2	3,3
Camping	7.117	3,3	20.514	2,8	36,6	2,9
Privatquartiere	2.993	1,4	16.420	2,2	39,8	5,5
U. am Bauernhof	6.045	2,8	34.260	4,7	40,4	5,7
Andere Betriebe	4.337	2,0	19.842	2,7	13,8	4,6
Gesamt	214.401	100,0	736.647	100,0	74,9	3,4

Tabelle 3.9: Ankünfte und Nchtigungen nach Kategorien - Wipptal Sommer 2016

Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste im Sommer betrug 3,4 Tage, die Bettenauslastung lag im Mittel bei etwa 75 Vollbelegstagen (98 VBT bei den gewerblichen Betrieben).

Im Vergleich zum Sommer 2012 sind die Ankünfte um 27,1% und die Nchtigungen um 11,6% gestiegen.

	Ankünfte	in %	Nchtigungen	in %	VBT	AD
Brenner	25.308	11,8	106.223	14,4	56,1	4,2
Franzensfeste	8.884	4,1	18.478	2,5	90,1	2,1
Freienfeld	36.190	16,9	81.222	11,0	68,4	2,2
Pfitsch	17.152	8,0	55.301	7,5	54,1	3,2
Ratschings	74.891	34,9	354.712	48,2	85,6	4,7
Sterzing	51.976	24,2	120.711	16,4	87,8	2,3

Tabelle 3.10: Verteilung der Nchtigungen nach Gemeinden - Wipptal Sommer 2016

Ratschings ist wiederum mit Abstand die nchtigungsstärkste Gemeinde (über 50%) mit 74.891 Ankünften und 354.712 Nchtigungen im Sommer 2016.

48,8% der Ankünfte und 45,4% der Nchtigungen sind Gäste aus Deutschland, 32,8% der Ankünfte und 40,8% der Nchtigungen sind italienische Staatsbürger (inkl. Südtirol). Alle übrigen Nationen spielen auch im Sommer eine untergeordnete Rolle.

	2015/16			
	Ankünfte	in %	Nchtigungen	in %
Italien	70.261	32,8	300.519	40,8
Deutschland	104.640	48,8	334.519	45,4
Österreich	9.530	4,4	22.660	3,1
Schweiz und Liechtenstein	5.526	2,6	21.315	2,9
Beneluxstaaten	10.841	5,1	26.320	3,6
Andere Länder	13.603	6,3	31.314	4,3

Tabelle 3.11: Herkunft der Gäste - Wipptal Sommer 2016

Die meisten Nächtigungen sind in den typischen Sommermonaten Juli und August verbucht worden, jedoch auch die Herbstmonate sind gut besucht.

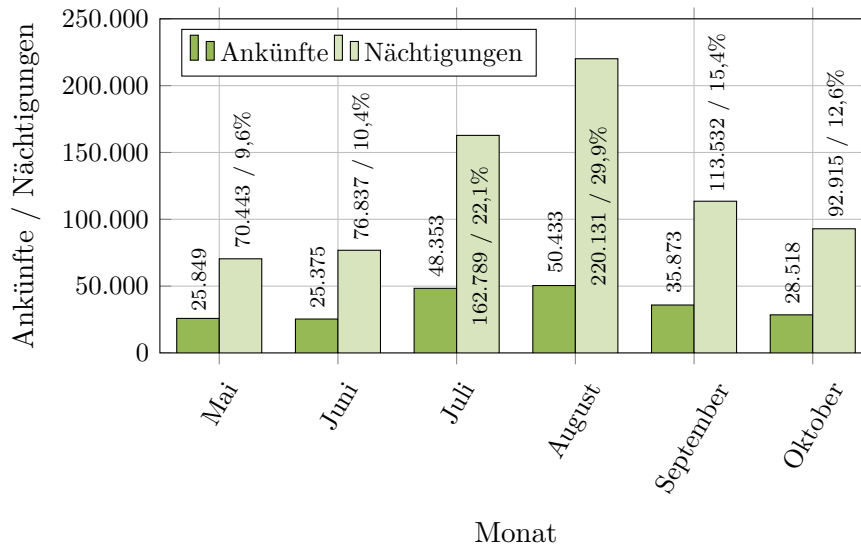


Abbildung 3.4: Ankünfte und Nächtigungen nach Monat - Sommer 2015/16

3.4.4 Zusammenfassendes Ergebnis der regionalen Bedeutung

- Die Region Wipptal wird als strukturschwaches und touristisch nicht stark entwickeltes Gebiet eingestuft
- Sowohl quantitativ, als auch qualitativ sind die Betriebe nur unzureichend entwickelt
- Über 65% der Betten befinden sich in gewerblichen Betrieben, über 60% in Hotels, jedoch großteils in geringer Sternekategorie.
- Etwa 50% aller Nächtigungen werden in der Gemeinde Ratschings verzeichnet. Weitere gut besuchte Gemeinden sind Brenner und Sterzing.
- Die Betriebe sind in der Vergleichsperiode Winter 2011/12 - Winter 2015/16 leicht zurückgegangen, die Betten haben jedoch gering zugenommen
- die Ankünfte und Nächtigungen haben in den letzten 5 Jahren deutlich zugelegt.
- Die Auslastung der Gästebetten ist mit 60,2 Vollbelegtagen im Winter und 74,9 im Sommer über dem landesweiten Durchschnitt

3.5 Analyse Fachplan

3.5.1 Zusammenfassende Datenblätter

Einen wesentlichen Bestandteil der Analyse der Skizonen stellen die sogenannten „Zusammenfassenden Datenblätter“ dar, welche konzentriert die wichtigsten Informationen der einzelnen Skizonen zu den folgenden Themenbereichen beinhalten:

- Allgemeine Informationen
- Aufstiegsanlagen und Skipisten
- Natürliche, landschaftliche und umweltrelevante Merkmale
- Sozioökonomische Aspekte

Diese Darstellung liefert direkte und effiziente Informationen hinsichtlich der charakteristischen Merkmale und Besonderheiten der einzelnen Skizonen und ermöglicht jene Aspekte herauszufiltern, die anschließend in der SWOT Analyse beschrieben werden.

<i>Planungsraum</i>	12
<i>Zonenkodex</i>	01
<i>Name der Skizone</i>	Ladurns
<i>Gemeinde/n</i>	Brenner
<i>Systemgebiet</i>	Zentrales Gebiet
<i>Fläche</i>	240,8 ha
<i>Fläche bis 1.200 Hm, zw. 1.200 u. 1.600, ü. 1.600</i>	6,1% • 31,1% • 62,8%
<i>Höhe üdM (min./max.)</i>	1.128 / 2.040 m
<i>Ausrichtung</i>	überwiegend Nordhänge

Abbildung 3.5: Skizone Ladurns: Allgemeine Angaben

Aufstiegsanlagen und Skipisten

Anzahl und Länge exist. Anlagen (FP 2010)	3 • 2.910 m
Anzahl und Länge exist.+gepl. Anlagen (FP 2010)	3 • 4.009
Fläche exist. Skipisten (FP 1999 und 2010)	43,8 Ha bzw. 52,7 Ha
Fläche exist.+gepl. Skipisten (FP 1999 und 2010)	57,4 Ha bzw. 58,9 Ha
Verhältnis exist. Skipisten/Fläche	21,9 %
Gesamtförderleistung exist. Anlagen (FP 2010)	3.600 p/h
Kategorie	Kleinstskizone
Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Anlagen	+ 1.213 p/h (+50,8%)
Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten	+ 8,9 Ha (+20,3%)
Beförderte Personen 1988-2000-2011	700.707 – 552.064 (-21,2%) – k.A. (k.A. %)
Auslastung WS 2011/2012	k.A.
Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)	97,3 (Rang 1 von 42)
Skipistenvielfalt	blau: 3 • rot: 4 • schwarz: 1
Energieverbrauch pro Person (kW/h)	k.A.
Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche	k.A.
Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m ³ /ha)	120 m ³ /ha (Rang 18 von 31)

Abbildung 3.6: Skizone Ladurns: Aufstiegsanlagen und Skipisten

Natur, Landschaft, Umwelt

Natura 2000	nicht betroffen
Naturparke	nicht betroffen
Nationalpark Stilfserjoch	nicht betroffen
UNESCO Gebiete	nicht betroffen
Biotope	keine
Naturdenkmäler	keine
Landschaftsschutzgebiete	keine
Gewässer	1, „Bichlbach“
Quellen	13, davon 1 Trinkwasserquelle
Speicherbecken	2
Gewässerschutz	keine TWSG
Feuchtgebiete	2 (Nr. 6.3.16, 6.3.17)
Wald gemäß Bauleitplan	ca. Ha (54,1% der Skizone)
Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan	keine

Abbildung 3.7: Skizone Ladurns: Natur, Landschaft, Umwelt

Sozioökonomische Aspekte

Konsortium	Skipass Wipptal
Rodelbahnen	Ca. 6,5 km
Langlaufloipen	Ca. 14 Km
Skischulen und Skilehrer	1 – 30 (Gossensass)
Snowparks	ja
Kindereinrichtung/Skigarten	ja
Sonstige Einrichtungen	keine
Entfernung zur nächstgelegenen Skizone	Rosskopf, ca. 11 Km
Gebiet gem. DLH 55/2007	strukturschwach
Einkommen	14.582 € (Jahr 2010, Gemeinde Brenner. Rang 42 von 116)
Bettenanzahl	1.420 (WS 2010/2011, Gemeinde Brenner)
Einwohner	2.089 (Jahr 2011, Gemeinde Brenner)
Gemeindefläche	114,3 km ²
Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)	18,3 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Brenner)
Bettendichte (Betten/Einwohner)	0,7 (Jahr 2011, Gemeinde Brenner)
Beherbergungsdichte (Betten/Km ²)	12,4 (WS 2010/2011, Gemeinde Brenner)
Bettendichte (Skifahrer/Betten)	k.A. (WS 2010/2011, Ladurns Alm/Gem. Brenner)
Bettenauslastung (Brutto)	35,0% (WS 2010/2011, Gemeinde Brenner)
Entwicklungstrend Betten	+31,0% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Brenner)
Entfernung zur nächsten Ausfahrt	Ca. 7,1 Km bis zur SS12
Entfernung zum nächsten Zugbahnhof	Ca. 6,7 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Gossensass)
Skipass-Preise	173,00 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, ADAC SkiGuide 2013)
Verkehrsberuhigung (potential)	trifft nicht zu

Abbildung 3.8: Skizone Ladurns: Sozioökonomische Aspekte

3.5.2 Die Ampeltabelle

Die wichtigsten Informationen der einzelnen Skizonen, welche in den zusammenfassenden Datenblättern enthalten sind, können mittels einer Tabelle verglichen und nach Themen organisiert werden. Die Tabelle auf Seite 21 listet 22 Indikatoren für die Skizonen Ladurns auf, die anhand von drei Stufen bewertet wurden (analog zum Kiviat-Diagramm).

Die Bewertung erfolgt anhand folgender Kriterien:

(1)	grün: über 40; gelb: von 20 bis 39,9; rot: bis 19,9. Bezug: 2011 (Einwohner/Km ²)
(2)	grün: bis 20 Km; gelb: von 20 bis 39,9 Km; rot: über 40 Km. Entfernung zum Zugbahnhof + zur SS-Hauptverbindung
(3)	grün: bis 799; gelb: von 800 bis 1.000; rot: über 1.001. Bezug: WS 10/11
(4)	grün: über 30%; gelb: von 20% bis 29,9%; rot: bis 19,9%. Bezug: WS 10/11
(5)	grün: über 25%; gelb: von 10% bis 24,9%; rot: bis 9,9%. Betten x Bruttobettenauslastung WS 10/11 auf WS 00/01 (Prozent)
(6)	grün: 5-6; gelb: 3-4; rot: 0-2. Bezug: Snowpark, Rodelbahn, Langlaufloipe, Kindereinrichtungen, Skischule, andere Einrichtungen
(7)	grün: touristisch stark entwickelt; gelb: touristisch entwickelt; rot: strukturschwach
(8)	grün: 7 und mehr; gelb: 4-6; rot: 1-3. Bezug: WS 10/11 (Fachplan)
(9)	grün: über 70; gelb: von 50 bis 69,9; rot: bis 49,9. Bezug: Jahr 2012 (Typologie + Transportkapazität – Alter)
(10)	grün: über 40%; gelb: von 15% bis 39,9%; rot: bis 14,9%. Beförderte Personen, Bezug: WS 87/88 und WS 10/11
(11)	grün: über 25%; gelb: von 15% bis 24,9%; rot: bis 14,9%. Bezug: WS 10/11
(12)	grün: bis 180 €; gelb: von 181 € bis 220 €; rot: über 220 €. Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison (ADAC SkiGuide 2012)
(13)	grün: bis 120; gelb: von 121 bis 160; rot: über 160. Förderleistung/exist. Skipistenfläche (Pers/h/ha). Bezug: WS 10/11 bzw. FP 2010
(14)	grün: alle Kategorien über 20%; gelb: alle Kat. vertreten; rot: nicht alle Kat. Vertr. (% auf Pistenanzahl. ADAC SkiGuide 2012, Internet)
(15)	grün: über 4%; gelb: von 2,0% bis 3,9%; rot: bis 1,9%. Bezug: exist. Skipisten, Fachplan 1999 und Fachplan 2010
(16)	grün: bis 0,79 kWh/Person; gelb: von 0,8 bis 1,49 kWh/Person; rot: über 1,5 kWh/Person
(17)	grün: bis 0,59; gelb: von 0,6 bis 1,19; rot über 1,2 Schneekanonen/ha Pistenfläche
(18)	grün: bis 2.000; gelb: von 2.000 bis 3.500; rot: über 3.500 m ³ /ha Pistenfläche
(19)	grün: keine geschützte Gebiete; gelb: bis 3; rot: 4 und mehr
(20)	grün: trifft nicht zu; rot: trifft zu
(21)	grün: angemessene Geländeneigung für neue Skipisten über 60,1%; gelb: von 40,1% bis 60%; rot: bis 40%
(22)	grün: bis 40%; gelb: von 40,1% bis 60%; rot: über 60,1%

Abbildung 3.9: Bewertungskriterien Ampeltabelle

Die Ampeltabelle zeigt, dass die Skizone Ladurns teils optimale Voraussetzungen im Hinblick auf sozioökonomischen Aspekte aufweist, lediglich die Bevölkerungsdichte und der touristische Entwicklungsstand wurde nur als genügend bewertet. Im Bereich Aufstiegsanlagen und Pistenvielfalt hat vor allem die geringe Anzahl der Aufstiegsanlagen negative Auswirkungen, hingegen kann das Skigebiet mit niedrigen Skipasspreisen und attraktiven Skipisten punkten. Für genügend Speicherkapazität zur Beschneigung wurde inzwischen ein Speicherbecken mit 33.000 m³ errichtet, welches ausreicht um eine optimale Beschneigung zu gewährleisten. Im Bereich Umwelt weißt das Skigebiet ebenfalls ausreichende Bedingungen auf, es befinden sich zudem keine geschützte Gebiete in unmittelbarer Umgebung.

Für die fehlenden Informationen wurde im Folgenden eine Bewertung durchgeführt:

Bettendichte Skifahrer/Betten: 1779 Betten - 735488 Pers = 413 -> optimal

Energieverbrauch: 1 Mio. kWh / 735.488 Pers = 1,35 -> ausreichend

Schneekanonen: 45 Kanonen / 53,3 ha = 0,84 -> ausreichend

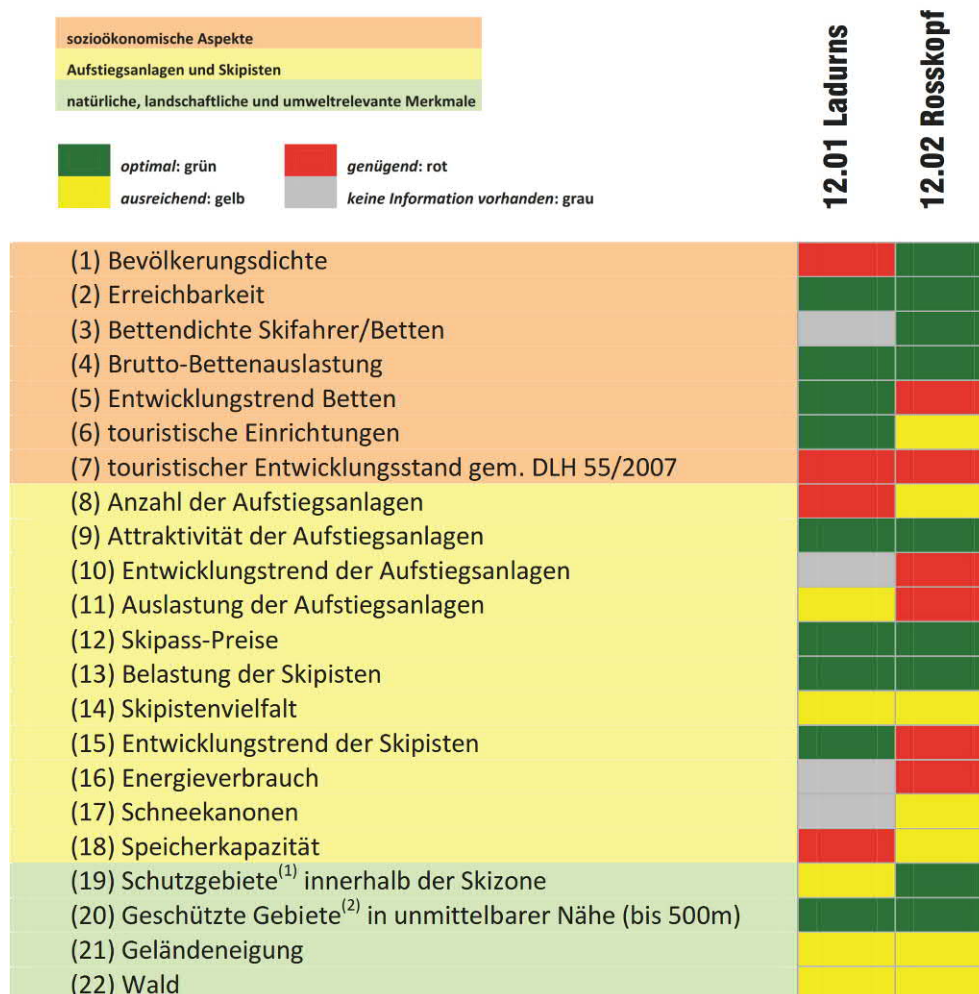


Abbildung 3.10: Ampeltabelle für die Skizonen Ladurns und Rosskopf

3.5.3 Kiviat Diagramm

Jedes Datenblatt beinhaltet ein Diagramm, welches aus fünf Kategorien besteht und ein Pentagon bildet. Diese fünf Kategorien lassen sich wiederum in drei Unterkategorien gliedern und setzen sich aus Indikatoren zusammen, welche in der vergleichenden „Ampeltabelle“ wiedergegeben sind. Jeder Unterkategorie wurde ein Punkt zugewiesen, falls der Indikator in der Ampeltabelle mit genügend, zwei Punkte sofern er ausreichend und drei Punkte, wenn er optimal bewertet wurde. Kein Punkt wurde vergeben, sofern keine Daten bzw. Informationen vorhanden waren. Daraus folgt, dass die maximale Punktezahl für jede Kategorie 9 Punkte beträgt und dass, unter der hypothetischen Annahme, dass alle Kategorien die maximale Punktezahl erreichen, die gesamte Fläche des Pentagons färbig ausgefüllt ist.

Kategorie	Unterkategorien
1. TOURISMUS	a) Bruttobettenauslastung b) Bettendichte (mit Bezug zu den beförderten Personen) c) Entwicklungstrend der Bettenzahl
2. AUFSTIEGSANLAGEN	a) Attraktivität b) Anzahl c) Auslastung
3. SKIPISTEN	a) Belastung b) Vielfalt (blaue-, rote-, schwarze Pisten) c) Entwicklungstrend
4. BETRIEB	a) Energieverbrauch b) Kapazität der Speicherbecken c) Schneekanonen
5. UMWELT	a) Anerkannte Schutzgebiete b) Geschützte Gebiete c) Wald

Tabelle 3.12: Bewertungskriterien Kiviat-Diagramm

Die Skizone werden im neuen Skipistenfachplan anhand eines Kiviat-Diagrammes bewertet. Dazu werden die einzelnen Teilbereiche anhand der in Tabelle 3.10 auf der vorherigen Seite gezeigten Ampeltabelle bewertet und diese Ergebnisse im Kiviat-Diagramm zusammengefasst (siehe Abbildung 3.11).

Dieses zeigt, dass die Skizone Ladurns in einem Gebiet mit starkem touristischen Potential liegt und über ausreichend und attraktive Pisten und Aufstiegsanlagen verfügt. Ebenso im Hinblick auf Betrieb und Umwelt weist die Skizone gute Voraussetzungen auf,

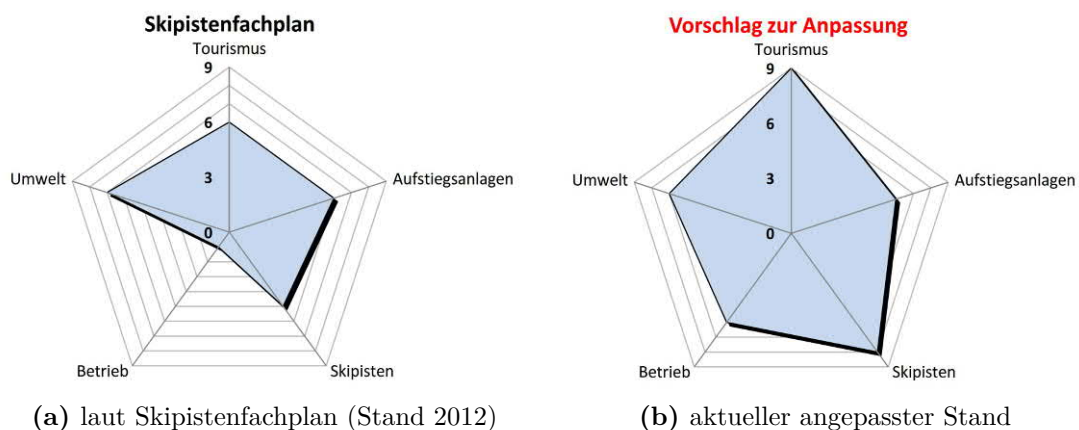


Abbildung 3.11: Kiviat-Diagramm für die Skizone Ladurns

3.5.4 SWOT Analyse

Eine genaue Auswertung der daraus erhaltenen Daten zeigt die in der SWOT-Matrix angeführten Stärken (S), Schwächen (W), Chancen (O) und Risiken (T) auf.

Als besondere Stärken und Chancen der Skizone Ladurns werden hier die gute Vermarktung, die Familienfreundlichkeit, die Attraktivität der Anlagen und die klimatischen Bedingungen genannt. Schwächen sind vor allem das begrenzte Angebot und die strukturschwache Gemeinde.

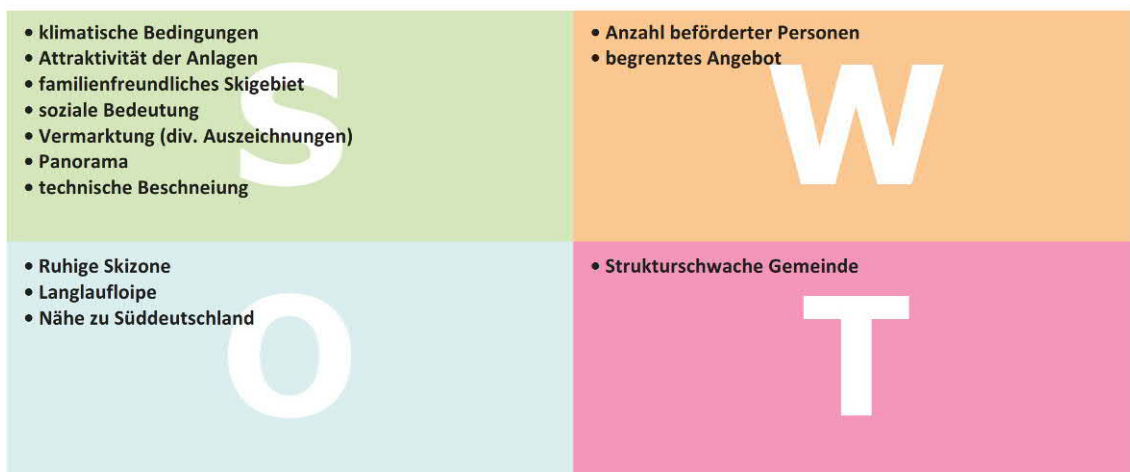


Abbildung 3.12: SWOT-Matrix für die Skizone Ladurns

Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerung

Das Kleinstskigebiet Ladurns befindet sich im Pflerschertal, einem Seitental zwischen Brenner und Sterzing. Mit nur zwei Aufstiegsanlagen erfüllt die Zone eine übenNiegend soziale Funktion für die lokale Bevölkerung. Die Skizone Ladurns eignet sich für Familien mit Kindern und für Anfänger, obwohl die Pistenvielfalt ausgewogen ist. Neben dem Skisport werden in unmittelbarer Nähe zur Zone noch zahlreiche andere Freizeitaktivitäten angeboten. Obwohl ein größerer Anteil der Zone unter 1.600 müM liegt, gilt die Zone aufgrund der Nordhänge und der klimatischen Verhältnisse als relativ schneesicher. Aufgrund fehlender Daten für das Jahr 2011 kann die Auswertung der Anzahl an beförderten Personen nur bis 2000 erfolgen, dabei ist allerdings ein negativer Trend feststellbar. Die Zone liegt in der Gemeinde Brenner, einer als strukturschwach klassifizierten Gemeinde. Insgesamt könnte sich die Skizone in Zukunft durch ihre hohe Ausstattungsqualität und Qualitätsstandards als ruhige und erholsame „Nische“ zwischen den großen Wintertourismusdestinationen positionieren.

Für die Hypothese einer Verbindung mit der Skizone Rosskopf und einer Anbindung am Bahnhof Gossensass ist eine seriöse Studie durchzuführen, wobei alle Vor- und Nachteile im Detail bewertet werden. Im konkreten FaII sind vor allem die Themen Tourismus, Finanzierung sowie Mobilität, neben selbstverständlich allen anderen umweltrelevanten Themen im weitesten Sinn (u.a. auch das Vorhandensein eines Landschaftsschutzgebietes in der Gemeinde Sterzing) zu vertiefen. Im Rahmen der Bewertung sollen auch mögliche Interaktionen mit der Skizone Ratschings untersucht werden, und es soll ermittelt werden ob eine Verbindung zum Rosskopf tatsächlich mit den Umweltaspekten vereinbar ist und die Wettbewerbsfähigkeit der Skizone gemäß den Erwartungen angekurbelt wird.

Die Kapazität der Wasserspeicher ist derzeit ausreichend. Eventuelle Eingriffe zur Realisierung neuer Pistenprojekte erfordern angemessene Ableitungen aus dem Pflerscherbach.

3.5.5 Der Skitourismus: eine Analyse der geografisch-funktionalen Systemgebiete

Die Infrastrukturen zur Ausübung des alpinen Skisports verteilen sich mehr oder weniger homogen über das gesamte Landesgebiet, wobei zwangsläufig auch die morphologischen Charakteristiken der Provinz zu berücksichtigen sind. Nichtsdestotrotz ist es möglich innerhalb des Landes einige gemeinsame Besonderheiten und Systeme zu identifizieren, welche sich aufgrund ihrer räumlichen Lage oder ihrer homogenen Funktionen unterscheiden oder zumindest ähnlich sind (Abbildung 3.13):

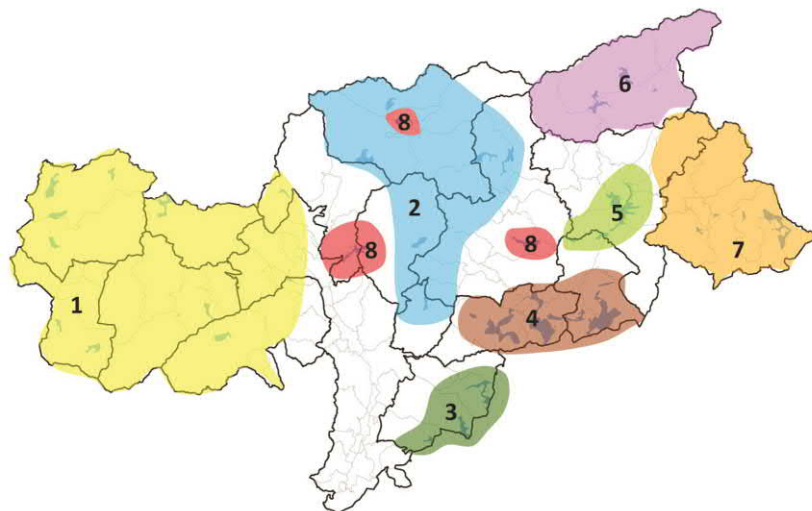


Abbildung 3.13: Die acht Systemgebiete

Die betroffene Skizone ist dem Systemgebiet „Zentrales Gebiet“ (Nr. 2) zuzuordnen.

2. Zentrales Gebiet

Dieses Gebiet besteht im Wesentlichen aus den Skizonen des Oberen Eisacktales sowie des Bereiches Sarntal—Ritten. Charakterisiert ist das Gebiet durch einige gut entwickelte Skizonen, wie z.B. Ratschings, Gitschberg oder VaIs—Jochtal, sowie kleineren weniger gut ausgebauten Skizonen zu denen Ritten, Reinswald oder Ladurns zählen. Letztere bedienen hauptsächlich ein lokales Publikum sowie Tourismusnischen. Erst kürzlich wurde die Seilbahnverbindung zwischen den beiden Zonen Gitschberg und VaIs-Jochtal fertig gestellt, während die Verbindung Ladurns/Rosskopf bereits Gegenstand mehr oder weniger detaillierter Studien war, um überhaupt deren Machbarkeit zu überprüfen. Allerdings haben diese Studien nie zu einem gemeinsamen oder überzeugenden Projekt geführt, welches in allen Aspekten bestechend gewesen wäre.

3.5.6 Touristische Entwicklung und Einkommen

Werden die Skizonen hinsichtlich der Verteilung der Einkommen auf Gemeindeebene untersucht, stellt sich eindeutig heraus dass die bekannten und gut besuchten Wintertourismusdestinationen ein überdurchschnittlich hohes Einkommen pro Kopf aufweisen. Auf Landesebene werden die ersten drei Plätze von den Gemeinden Corvara, Wolkenstein und Bruneck belegt. Das Durchschnittseinkommen pro Kopf der 42 „Skigemeinden“ liegt bei 14.624 €, im Vergleich zum Mittelwert von 14.107 € aller 116 Südtiroler Gemeinden (+517 € bzw. +3,7%). Die Gemeinde Brenner liegt mit 14.874 € auf Platz 21.

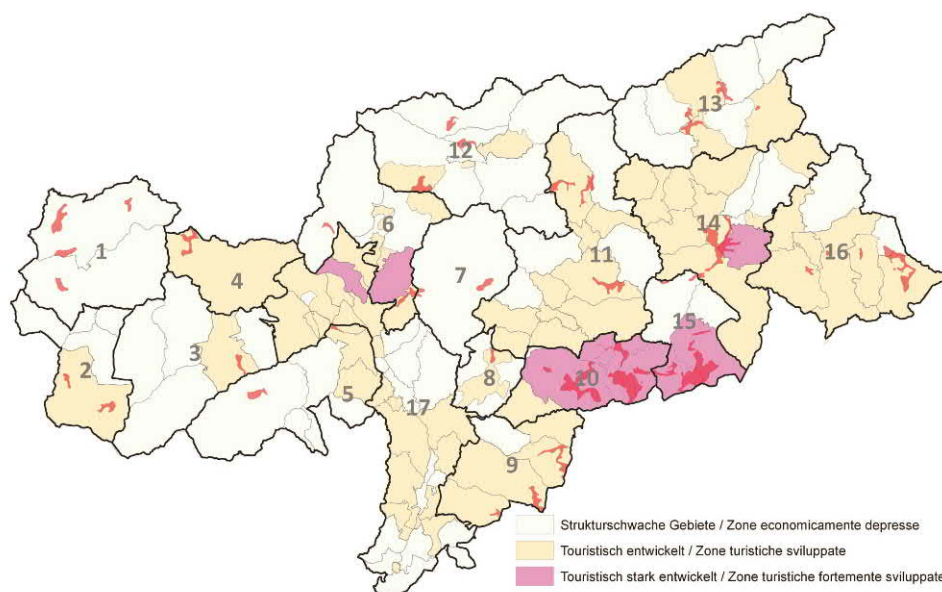


Abbildung 3.14: Skizonen und touristische Entwicklung im Sinne des DLH 55/2007

Rang	AR	Gemeinde	SG	Skizone	AE	EA	% P	Gesamteinkommen	DEE	DEB
1	1	Corvara	4	10.5;15.1	1.130	1.311	86,2%	€ 27.621.730	€ 24.444	€ 21.069
2	2	Wolkenstein	4	10.4;10.5	2.002	2.658	75,3%	€ 48.988.504	€ 24.470	€ 18.431
3	3	Bruneck	5	14.1	9.572	15.421	62,1%	€ 278.209.383	€ 29.065	€ 18.041
4	8	Sterzing	8	12.2	4.223	6.395	66,0%	€ 109.776.783	€ 25.995	€ 17.166
5	9	Meran	8	6.1	23.648	37.428	63,2%	€ 636.924.556	€ 26.934	€ 17.017
6	12	Brixen	8	11.1	12.576	20.689	60,8%	€ 348.548.302	€ 27.715	€ 16.847
7	14	Innichen	7	16.1;16.2	2.120	3.209	66,1%	€ 53.838.785	€ 25.396	€ 16.777
8	19	Abtei	4	15.1;15.2;15.3	2.259	3.365	67,1%	€ 54.866.710	€ 24.288	€ 16.305
9	22	Lana	1	5.1	7.237	11.244	64,4%	€ 181.235.518	€ 25.043	€ 16.118
10	24	Hafiling	8	6.1	517	737	70,1%	€ 11.864.300	€ 22.948	€ 16.098
11	26	Welschnofen	3	9.1	1.284	1.903	67,5%	€ 30.184.996	€ 23.509	€ 15.862
12	27	Percha	5	14.1	868	1.465	59,2%	€ 23.047.770	€ 26.553	€ 15.732
13	29	Olang	5	14.1	2.020	3.109	65,0%	€ 48.603.001	€ 24.061	€ 15.633
14		Ritten	2	8.1	4.408	7.653	57,6%	€ 115.761.718	€ 26.262	€ 15.126
15	33	Sand in Taufers	6	13.1;13.3	3.125	5.276	59,2%	€ 79.655.426	€ 25.490	€ 15.098
16	34	St. Christina in Gröden	4	10.3;10.4	1.217	1.878	64,8%	€ 28.181.467	€ 23.157	€ 15.006
17	35	Toblach	7	16.4	2.148	3.314	64,8%	€ 49.578.012	€ 23.081	€ 14.960
18	39	St. Ulrich	4	10.2;10.3	2.890	4.651	62,1%	€ 69.401.135	€ 24.014	€ 14.922
19	40	St. Lorenzen	5	14.1	2.238	3.777	59,3%	€ 56.274.166	€ 25.145	€ 14.899
20	41	Deutschnofen	3	9.2	2.393	3.889	61,5%	€ 57.861.291	€ 24.179	€ 14.878
21	42	Brenner	2	12.1	1.282	2.086	61,5%	€ 31.028.113	€ 24.203	€ 14.874
22	47	Schenna	8	6.1	2.024	2.833	71,4%	€ 41.621.828	€ 20.564	€ 14.692
23	52	Sexten	7	16.1;16.5	1.273	1.931	65,9%	€ 27.963.626	€ 21.967	€ 14.481
24	53	Kastelruth	4	10.1;10.2	4.127	6.435	64,1%	€ 92.875.585	€ 22.504	€ 14.433
25	55	Stills	1	2.1;2.2	878	1.180	74,4%	€ 16.646.593	€ 18.960	€ 14.107
26	56	Enneberg	5	14.1;14.2	1.851	2.902	63,8%	€ 40.880.390	€ 22.086	€ 14.087
27	58	Mühlbach	2	11.2;11.3	1.762	2.906	60,6%	€ 40.588.209	€ 23.035	€ 13.967
28	60	Barbian	2	8.1	974	1.604	60,7%	€ 22.254.911	€ 22.849	€ 13.875
29	64	Ratschings	2	12.3	2.645	4.383	60,3%	€ 60.256.745	€ 22.781	€ 13.748
30	68	Prags	7	16.3	417	670	62,2%	€ 8.983.181	€ 21.542	€ 13.408
31	69	Rasen Anholz	7	14.1	1.699	2.856	59,5%	€ 38.278.184	€ 22.530	€ 13.403
32	70	Vintl	2	11.2	1.917	3.246	59,1%	€ 43.400.462	€ 22.640	€ 13.370
33	74	Schnals	1	4.1	830	1.300	63,8%	€ 17.211.223	€ 20.736	€ 13.239
34	77	Ahrntal	6	13.1;13.2	3.420	5.904	57,9%	€ 76.907.858	€ 22.488	€ 13.026
35	83	Sarntal	2	7.1	3.980	6.896	57,7%	€ 88.635.699	€ 22.270	€ 12.853
36	84	Aldein	3	9.3	942	1.662	56,7%	€ 21.351.975	€ 22.667	€ 12.847
37	87	St. Martin in Thurn	5	14.2;14.3	1.032	1.729	59,7%	€ 22.121.459	€ 21.436	€ 12.794
38	88	Latsch	1	3.1	3.687	5.146	71,6%	€ 65.778.090	€ 17.841	€ 12.782
39	104	Ulten	1	5.2	1.657	2.913	56,9%	€ 33.380.529	€ 20.145	€ 11.459
40	105	Mals	1	1.4	2.729	5.086	53,7%	€ 58.180.963	€ 21.320	€ 11.439
41	113	Graun	1	1.1;1.2;1.3	1.274	2.427	52,5%	€ 24.932.278	€ 19.570	€ 10.273
42	115	Moos in Passeier	1	6.2	1.030	2.158	47,7%	€ 19.608.491	€ 19.037	€ 9.086
gesamt, 42 Gemeinden mit Skibetrieb					129.305			€ 3.203.309.945	€ 23.212	€ 14.624
gesamt, alle Südtiroler Gemeinden					313.020			€ 7.857.584.617	€ 23.242	€ 14.107

Legende	
AR	absoluter Rang (alle Südtiroler Gemeinden)
SG	Systemgebiet
AE	Anzahl der Erklärenden
EA	Einwohneranzahl
% P	Verhältnis AE/EA
DEE	durchschnittliches Einkommen der Erklärenden
DEB	durchschnittliches Einkommen der Bevölkerung

Abbildung 3.15: Verteilung der Einkommen nach „Skigemeinden“

3.5.7 Die Entwicklung der Bettenanzahl

Die Betrachtung des Verhältnisses zwischen der Anzahl der Betten und der Bettenauslastung liefert sehr aufschlussreiche Hinweise über die Entwicklung des Wintertourismus in den untersuchten Südtiroler Gemeinden. Die angeführte Tabelle 16 spiegelt diese Daten wieder und gliedert sie nach Gemeinden sowie nach den geografisch-funktionalen Systemgebieten, wobei drei unterschiedliche Zeiträume miteinander verglichen werden (Wintersaison 2000/2001, 2005/2006 und 2011/2012). Für 37 von 42 Gemeinden ist ein positiver Trend feststellbar, was auf die Vermutung schließen lässt, dass der mit dem Skisport verbundene Tourismus nach wie vor eine sehr wichtige Bedeutung für die Südtiroler Wirtschaft spielt. Der Mittelwert aller untersuchten Gemeinden liegt bei +17,0%, mit Schwankungen zwischen +95,2% in der Gemeinde Hafiling und -14,4% in der Gemeinde Latsch.

Die Gemeinde Brenner liegt mit +30,3 % auf dem 11. Rang.

		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m		
Gemeinde	SG	B WS 00/01	B WS 05/06	B WS 11/12	BA WS 00/01	BA WS 05/06	BA WS 11/12	a x d	b x e	h - g	c x f	j - g	j - g (%)	Rang (l)		
1	Graun in Vinschgau	1	2.630	2.810	2.771	33,1	34,0	39,1	871	955	85	1.083	213	24,5	17	
2	Latsch	1	2.276	2.333	2.148	10,8	11,1	9,8	246	259	13	211	-35	-14,4	42	
3	Lana	1	3.963	3.897	3.996	9,9	10,3	12,7	392	401	9	507	115	29,4	12	
4	Mals	1	2.209	2.367	2.264	21,6	20,6	23,6	477	488	10	534	57	12,0	28	
5	Moos in Passeier	1	1.015	971	971	17,0	15,9	20,5	173	154	-18	199	27	15,4	22	
6	Schnals	1	2.568	2.456	2.448	38,8	38,0	35,0	996	933	-63	857	-140	-14,0	41	
7	Stilfs	1	3.726	3.951	3.698	30,5	31,3	32,1	1.136	1.237	100	1.187	51	4,5	34	
8	Ulten	1	962	1.068	1.300	25,5	25,6	29,9	245	273	28	389	143	58,5	2	
Durchschnittswerte			2.419	2.482	2.450	23,4	23,4	25,3	567	588	21	621	54	9,5	6	
9	Barbian	2	858	844	816	15,8	18,3	18,8	136	154	19	153	18	13,2	23	
10	Brenner	2	1.113	1.276	1.481	34,1	35,7	33,4	380	456	76	495	115	30,3	11	
11	Ratschings	2	3.418	3.933	4.291	33,9	36,4	35,6	1.159	1.432	273	1.528	369	31,8	9	
12	Ritten	2	2.694	2.675	2.811	16,0	13,9	17,8	431	372	-59	500	69	16,1	21	
13	Mühlbach	2	3.954	3.940	3.866	34,3	37,9	41,3	1.356	1.493	137	1.597	240	17,7	20	
14	Sarntal	2	1.544	1.611	1.725	11,1	13,9	15,2	171	224	53	262	91	53,0	2	
15	Vintl	2	663	787	814	12,9	16,5	13,4	86	130	44	109	24	27,5	15	
Durchschnittswerte			2.035	2.152	2.258	22,6	24,7	25,1	531	609	77	663	132	24,9	2	
16	Aldein	3	1.033	992	948	18,6	19,8	21,9	192	196	4	208	15	8,1	33	
17	Welschnofen	3	2.233	2.117	1.985	23,9	23,8	26,1	534	504	-30	518	-16	-2,9	38	
18	Deutschnofen	3	2.370	2.633	2.697	36,3	37,0	35,1	860	974	114	947	86	10,0	30	
Durchschnittswerte			1.879	1.914	1.877	26,3	26,9	27,7	529	558	29	557	29	5,4	8	
19	Abtei	4	7.686	7.927	8.397	35,9	39,9	40,0	2.759	3.163	404	3.359	600	21,7	19	
20	Kastelruth	4	7.512	8.082	8.826	31,3	35,1	37,0	2.351	2.837	486	3.266	914	38,9	7	
21	Corvara	4	6.490	7.149	7.411	45,1	43,7	43,2	2.927	3.124	197	3.202	275	9,4	31	
22	St. Ulrich	4	4.346	4.480	4.618	32,8	37,9	40,4	1.425	1.698	272	1.866	440	30,9	10	
23	St. Christina in Gröden	4	2.784	2.809	3.004	33,2	35,4	38,4	924	994	70	1.154	229	24,8	16	
24	Wolkenstein	4	7.771	8.220	8.626	45,7	46,6	46,4	3.551	3.831	279	4.002	451	12,7	24	
Durchschnittswerte			6.098	6.445	6.814	37,3	39,8	40,9	2.323	2.608	285	2.808	485	20,9	3	
25	Bruneck	5	3.352	3.159	3.273	40,4	45,5	45,0	1.354	1.437	83	1.473	119	8,8	32	
26	Enneberg	5	3.510	3.810	4.223	48,6	44,4	40,6	1.706	1.692	-14	1.715	9	0,5	37	
27	Percha	5	340	298	332	27,0	26,4	41,1	92	79	-13	136	45	48,6	4	
28	St. Lorenzen	5	1.836	1.915	2.028	39,5	44,5	46,1	725	852	127	935	210	28,9	13	
29	St. Martin in Thurn	5	1.013	1.158	1.146	18,3	18,6	22,5	185	215	30	258	72	39,1	6	
30	Olang	5	2.796	2.986	3.050	43,8	45,6	45,0	1.225	1.362	137	1.373	148	12,1	27	
Durchschnittswerte			2.141	2.221	2.342	36,3	37,5	40,1	881	939	58	982	100	11,4	5	
31	Sand in Taufers	6	3.415	3.488	3.551	28,4	25,5	26,1	970	889	-80	927	-43	-4,4	39	
32	Ahrntal	6	5.549	5.385	5.283	31,6	37,4	42,4	1.753	2.014	261	2.240	487	27,7	14	
Durchschnittswerte			4.482	4.437	4.417	30,0	31,5	34,3	1.362	1.452	90	1.583	222	16,3	4	
33	Prags	7	1.042	1.108	1.204	16,3	18,3	15,7	170	203	33	189	19	11,3	29	
34	Toblach	7	5.036	5.016	5.067	20,2	21,4	18,1	1.017	1.073	56	917	-100	-9,8	40	
35	Rasen-Antholz	7	3.062	3.204	3.525	32,0	28,9	28,4	980	926	-54	1.001	21	2,2	35	
36	Innichen	7	2.674	2.819	3.176	32,2	35,4	33,2	861	998	137	1.054	193	22,5	18	
37	Sexten	7	4.257	4.028	4.112	28,8	33,2	33,5	1.226	1.337	111	1.378	152	12,4	26	
Durchschnittswerte			3.214	3.235	3.417	25,9	27,4	25,8	851	907	57	908	57	6,7	7	
38	Hafling	8	784	853	1.137	28,6	43,9	38,5	224	374	150	438	214	95,2	1	
39	Brixen	8	4.268	4.335	4.313	25,2	26,8	28,1	1.076	1.162	86	1.212	136	12,7	24	
40	Meran	8	6.336	6.026	6.137	18,3	23,2	26,4	1.159	1.398	239	1.620	461	39,7	5	
41	Schenna	8	5.392	5.456	5.619	14,2	16,0	18,3	766	873	107	1.028	263	34,3	8	
42	Sterzing	8	1.244	1.399	1.391	38,5	35,9	34,7	479	502	23	483	4	0,8	36	
Durchschnittswerte			3.605	3.614	3.719	25,0	29,2	29,2	741	862	121	956	215	29,1	1	
Gesamt								39.748				46.507	6.760	17,0		

SG Systemgebiet
B Betten
WS Betten im Winterhalbjahr (1. Nov - 30. Apr)
BA BA=Brutto-Bettenauslastung

Abbildung 3.16: Verteilung der Einkommen nach „Skigemeinden“

3.5.8 Strategische Schlussfolgerung im Hinblick auf die allgemeine skitechnische Entwicklung

Der Ausbau des Qualitätsangebotes und des Qualitätsstandards der bestehenden Pisten— und Aufstiegsanlagen wird immer wichtiger: „Klasse statt Masse“. Skitechnisch bedeutet

das eine Modernisierung alter und unattraktiver Aufstiegsanlagen, eine Verbesserung der Verbindung der einzelnen Aufstiegsanlagen und Pisten untereinander, Erhöhung des Komforts, etc. Auch eine optimale Pistenpräparierung und ideale (Kunst)Schnee-Verhältnisse zählen zu diesen Kriterien. Dies erfordert wiederum den Ausbau der entsprechenden technischen Infrastruktur sofern Mängel bestehen (Speicherbecken, Beschneiungsanlagen, Pistengeräte, geschultes Personal, etc.). Selbstverständlich darf dieser Ausbau nur unter Berücksichtigung aller landschaftlichen, ökologischen, wasserwirtschaftlichen und energetischen Aspekt stattfinden.

Das Thema Sicherheit gewinnt an Bedeutung. Die Verbesserung von kritischen Situationen, besonders in Kreuzungsbereichen von Skipisten, Aufklärung, Bewusstseinsbildung und Kontrollen werden unerlässlich. Auch das Thema Alkohol auf den Skipisten ist zu thematisieren. Spezielle Zielgruppen für das Thema Sicherheit sind älter Skifahrer, Kinder und Familien (z.B. spezielle Kindersicherungen).

Beherbergungsstrukturen können auf das Thema Kurzurlaube und Last-Minute-Angebote durch erhöhte Flexibilität im Buchungssegment und Preisstaffelungen (Angebote je nach Saison, Anreisetag, Aufenthaltsdauer, etc.) reagieren. Zusätzlich können spezielle Urlaubspackages (z.B. mit speziellen Reiseanbietern oder All-Inclusive Angebote samt Anreise, Übernachtung, Skipass, Skiverleih, Wellness, etc.) entwickelt werden, welche die Tendenz zu Kurzurlauben und die Optimierung der Bettenauslastung fördern. Ein professioneller Web-Auftritt (Präsenz auf einschlägigen Buchungsportalen, Onlinemarketing, Verlinkungen, usw.) gewinnt ebenfalls an Bedeutung, zumal das Online-Segment bei sehr vielen spontan (Kurz)Urlauben immer wichtiger wird.

Der Ausbau des Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln zu-, innerhalb und zwischen den Skizonen ist unbedingt zu thematisieren und zu verbessern. Dabei ist die externe Erreichbarkeit möglichst optimal auf die landesinterne Erreichbarkeit abzustimmen. Mobilitätsknotenpunkte, welche möglichst komfortable und zeitextensive Umstiege ermöglichen, sind auszubauen. Für die externe Erreichbarkeit sind gut durchdachte übergeordnete Zugverbindungen und komfortable Flughafenzubringer (Bozen, Verona, Innsbruck, usw.) bedeutend. Die Fortbewegung innerhalb der Zieldestination mit Ski- und Shuttlebussen, spezielle An- und Abreiseservices, Kombitickets (ÖV+Skipass) und moderne Informationsmedien (App, Abfahrtszeiten, Umsteigemöglichkeiten, usw.) werden unerlässlich.

Um spezielle Nischen abzudecken bedarf es einer zielgruppenspezifischen und professionellen Vermarktung. Die Zielgruppen und damit verbundenen Themen sind sehr vielfältig und sollten entsprechend des endogenen Potentials authentisch gewählt werden, z.B. Familie und Kinder (Kindersicherheit am Lift, Kinderbetreuung in jedem Alter, Trockenmöglichkeit in Restaurants, Schnee- Spielplätze, Rodeln und Fun, Attraktive Preise und Familienpacka-

ges, gratis Ausrüstung für Kinder), Zielgruppe 60+ (Komfort, Sicherheit auf der Piste, Kulinarische Angebote, Ski + Kuraufenthalt, Kultur, Ski in Kombination mit alternativen Sportarten, spezielle (gelenkschonende) Skikurse und Techniken), Frau (Komfort, beheizbare Sessel am Lift, Windschutz, Decken, Sonnenterrassen, Wellness, Verwöhnaktionen, Shopping, Design) oder Jugend (Entertainment und Nigth Life, Funparks und Slopestyles, Freeride und Variantefahren, Events, Konzerte und Soundspektakel).

Die Natur auf besondere Art erlebbar machen, ohne den Berg zu „disneyfizieren“ und verkitschen, ist eine andere Strategie um neue Gäste und Zielgruppen anzuwerben. So können beispielsweise besondere Angebote wie Aussichtsplattformen, Sonnenaufgänge, Vollmondnächte, Schlafen im Igloo, Natursauna und Heubäder, Schlittenhunde, etc. angeboten werden.

Damit Skifahren für alle „leistbar“ bleibt und wird, benötigt es spezielle Preispolitik für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen (z.B. Jugendliche, junge Familien, Immigranten). Eine andere Strategie könnte auf spezielle Angebote in der Nähe von Ballungszentren abzielen um möglichst viele Kinder und Jugendliche zum Skifahren zu motivieren.

3.5.9 Öffentliche Beiträge für Aufstiegsanlagen

Die Besonderheit der Dorflifte und Kleinstskigebiete integriert sich in einen sehr viel breiteren Kontext öffentlicher Beiträge, welcher darauf abzielt, die Seilbahnwirtschaft zu unterstützen. Begründet werden diese Beiträge durch die Tatsache, dass es sich hierbei um einen öffentlichen Dienst von Allgemeininteresse handelt. Das Landesgesetz Nr. 6 vom 4. März 1996 sowie die diesbezügliche Durchführungsverordnung - DLH Nr. 9 vom 8. April 1997 - sind den Förderungsmaßnahmen zum Bau und zur Modernisierung von Seilbahnanlagen gewidmet und sehen eine Reihe von Parametern für die Quantifizierung von Beiträgen vor, welche die Landesregierung für den Bau, die Verbesserung sowie die Modernisierung von Seilbahnanlagen bewilligen kann.

Diese Beiträge können bis zu 90% der Investitionskosten betragen, sofern es sich um Zweiseilbahnen mit Pendelbetrieb handelt welche von besonderer sozialer Bedeutung sind und Ortschaften miteinander verbinden, auf jeden Fall aber 45% für jene Typen von Seilbahnen (z.B. Standseilbahnen mit kuppelbaren Fahrbetriebsmitteln), welche grundsätzlich zur Ausübung des Skibetriebs dienen. In besonderen Fällen können diese auf bis zu 75% erhöht werden. Im Besonderen sehen das Gesetz und die Durchführungsverordnung einen höheren Beitrag für jene Fälle vor, in denen es sich um eine organische Verbindung zwischen Skigebieten oder um die Verbindung von Skigebieten mit Ortschaften handelt. Damit wird

die Bedeutung dieser Eingriffe für die Existenz der Skigebiete hervorgehoben.

In diesem Sinne hat die Politik eine eindeutige Entscheidung getroffen, indem de facto die strategisch wichtigsten Eingriffe an oberster Stelle der Prioritätenliste gereiht werden. Mittelfristig wäre es wünschenswert wenn eine ausführlichere Reglementierung ausgearbeitet werden würde, da das zitierte Landesgesetz es nicht erlaubt, auf die Eigenheiten und Probleme der einzelnen geografisch-funktionalen Systemgebiete sowie Skizonen einzugehen. Zudem müssten, ähnlich wie bei den Dorfliften und Kleinstskigebieten, Kriterien eingefügt werden, welche die geomorphologischen Merkmale berücksichtigen um besser auf die Erfordernisse des Klimawandels reagieren zu können.

3.5.10 Klimatische Verhältnisse und Schneesicherheit

Das Klima und die Schneesicherheit sind eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des Skitourismus. Besonders das Thema Klimawandel und die allgemeine Erhöhung der Durchschnittstemperaturen stellen die Liftbetreibergesellschaften vor große Herausforderungen für die Zukunft. Zwar kann mittlerweile mit technischen Hilfsmitteln fast überall Kunstschnee erzeugt werden, und kaum ein Skigebiet in Südtirol kommt ohne Kunstschnee aus, was auch durch die Dichte an Schneekanonen pro Hektar Pistenfläche belegt ist, aber steigende Temperaturen sowie der hohe Energie- und Wasserverbrauch machen es immer schwieriger und aufwendiger eine geschlossene Schneedecke für alle Skipisten während der gesamten Wintersaison zu garantieren. Zudem sind die ökologischen Auswirkungen durch die technische Beschneidung, insbesondere für Boden, Tiere und Vegetation, nicht unproblematisch. Weiters kommt hinzu, dass die Ressource „Wasser“ für die Erzeugung von Energie, für den Tourismus und für land- und forstwirtschaftliche Zwecke immer stärker genutzt wird, sodass es inzwischen mitunter zu einer Verknappung dieser natürlichen Ressource kommt (siehe Wassernutzungsplan Südtirol).

Grundsätzlich hängen die klimatischen Bedingungen des Landes Südtirol sehr eng mit der charakteristischen Berglandschaft zusammen. Diese erstreckt sich von 200m ü.d.M. bis auf fast 4.000m ü.d.M.. Aus meteorologischer Sicht ergeben sich daraus drei bedeutende Einflüsse:

- insgesamt ist Südtirol durch ein markantes Kontinentalklima mit relativ starken jahreszeitlichen Schwankungen geprägt. In der gebirgigen Landschaft Südtirols nehmen die Temperaturen mit der Höhe ab und die Niederschlagsmengen zu. So ergeben sich Klimazonen vom gemäßigt warmen Klima in der Talsohle des Etschtales mit durchschnittlichen Sommertemperaturen über +20°C und milden Wintern über ein kaltes Klima oberhalb

2.000m bis hin zum ewigen Eis der Alpengletscher. Gegenüber dem Etschtal und dem Vinschgau zeigen sich das Wipptal und Pustertal das ganze Jahr über benachteiligt, weisen sie doch stets tiefere Temperaturen auf. Besonders der Winter fällt hier länger und härter aus. In den Tallagen treten massive Unterschiede zwischen Sonnen- und Schattenhang zu Tage, die auf die unterschiedliche Insolation zurückzuführen sind. Die Meereshöhe wirkt wiederum ausgleichend auf die Temperatur, in größeren Höhen finden sich ausnahmslos alpine Temperaturverhältnisse. Ein weiteres Phänomen sind die sog. Inversionswetterlagen, wobei sich kältere Luftschichten in den Talsohlen sammeln und sich nicht mit den darüberliegenden, wärmeren Luftschichten vermischen.

- die Lage Südtirols im Zentrum der Alpen, mit dem Alpenhauptkamm im Norden, der Cevedale- und Adamellogruppe im Westen und den Dolomiten im Osten schirmen Südtirol von feuchten Strömungen ab. Die Winde aus dem Norden, welche über den Alpenhauptkamm klettern, verlieren ihre Feuchtigkeit in Form von Steigungsregen und erreichen trocken die Alpensüdseite. Den feuchten Strömungen aus der Adria oder dem Mittelmeer widerfährt es ähnlich: sie „regnen“ bereits deutlich in den italienischen Voralpen ab, nur einzelne Ausläufer gelangen entlang des Etschtales nach Norden. Dies hat zur Folge, dass Südtirol im alpenweiten Durchschnitt eine trockene Region ist und die Niederschlagsmengen spürbar geringer sind als im Vergleich zu den umliegenden Gebieten. Besonders das mittlere Vinschgau, Teile des Wipptales und Eisacktales, gehören zu den trockensten Gegenden in den Alpen. Die höchsten Winterniederschläge sind an der nordöstlichen Landesgrenze, im hinteren Passeiertal sowie entlang der klassischen Südstaulagen im Ultental zu verzeichnen (siehe Abb. 15 Winterniederschlag 2001-2010).

- die Lage des Alpenhauptkamms führt zum Auftreten zwei besonderer Wetterphänomene: des Föhns, der relativ trockenes Wetter mit sich bringt, und der Südstaulage, die bei Tiefdruck über dem Golf von Genua oder der Adria ergiebige Niederschläge mit sich bringen

Für die Errichtung neuer Skipisten und Aufstiegsanlagen sind somit die klimatischen Rahmenbedingungen von großer Bedeutung. Nicht nur wirken sie sich direkt auf die ökonomische Rentabilität eines Projektes aus, sondern sie sind auch aus ökologischer Perspektive überaus wichtig. Um für Skifahrer und Touristen trotz fehlender natürlicher Schneesicherheit neue Angebote zu schaffen, wird oft kurzfristig in Beschneiungssysteme investiert, ohne die zukünftige Entwicklung der Schneedecke und der Beschneibarkeit, im Zusammenhang mit einer Klimaänderung, in die Überlegungen einzubeziehen. Die klimatischen Rahmenbedingungen und somit die natürlichen Voraussetzungen für eine skitechnische Eignung müssen jedoch bereits in der Planungs- und Genehmigungsphase im Detail berücksichtigt werden. Dabei geht es auch um ökologische Folgewirkungen,

das Wassermanagement, die Errichtung von Speicherbecken, Infrastrukturen oder die Gefahrensituationen, welche durch das Auftauen der Permafrostböden hervorgerufen werden.

Allerdings erweist es sich als nahezu unmöglich auf Ebene des Fachplanes klimarelevante Aussagen für einzelne Skizonen, geschweige denn Aufstiegsanlagen oder Skipisten zu machen. Selbst auf regionaler Ebene hängen Informationen über das Vorhandensein einer durchgehenden, natürlichen Schneedecke oder die Rahmenbedingungen für die Erzeugung von Kunstschnee bzw. deren Prognose von zahlreichen mikroklimatischen Faktoren wie die Luftfeuchtigkeit, Inversionslagen, Niederschlagsmengen, Temperaturen, Wind, usw. ab und erfordern große Datenmengen, ein sehr dichtes Netz an Messstationen und einen immensen Rechenaufwand. Das Hydrografische Amt der Autonomen Provinz Bozen arbeitet gemeinsam mit anderen Partnern aus dem Alpenraum im Rahmen des mehrjährigen EU-Projektes „3PCLIM“ an einem Klimaatlas, dessen Ziel es ist, das Klima und dessen Schwankungen der letzten 30 Jahre zu dokumentieren. Diese Datenbasis soll auch kleinräumige Aussagen über die zukünftige Entwicklung des Klimas im 21. Jahrhundert zulassen. Die ersten Ergebnisse wurden 2014 bekannt gegeben.

Grundsätzlich ist bei der Planung und Ausweisung von neuen Aufstiegsanlagen und Skipisten darauf zu achten, dass diese - aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen - nur mehr in schneesicheren Gebieten genehmigt und realisiert werden sollten. Zu den generellen Rahmenbedingungen, die es auf strategischer Ebene zu berücksichtigen gilt, zählen in erster Linie die Exposition und die Höhenlage. Als besonders günstig erweisen sich dabei Hanglagen die Richtung Norden, Nordwesten oder Nordosten ausgerichtet sind und über 1.500 m ü.M. liegen.

3.5.11 Klimawandel

Mittlerweile dürfte der Klimawandel endgültig auch in Südtirol angekommen sein. Dabei soll auf die Ergebnisse der Studie Austrian panel of climate change (APCC), veröffentlicht im September 2014, verwiesen werden. Dort wird nachgewiesen, dass Österreich ganz besonders hart vom Klimawandel betroffen sein wird. Während weltweit die Temperaturen seit 1880 um durchschnittlich 0,85 Grad stiegen, waren es in Österreich nahezu zwei Grad - und ein weiterer Anstieg ist zu erwarten. Für die Alpensüdseite bzw. für Südtirol dürften die Auswirkungen ähnlich gravierend sein.

Der anstehende Klimawandel wird durch den stetigen Temperaturanstieg und der sich ändernden Niederschlagsverteilung den Wintertourismus verstärkt unter Druck setzen. Dabei

wird in den Wintermonaten ein „mehr“ an Niederschlägen erwartet, welcher in den höheren Lagen als Schnee allerdings in den mittleren und tieferen Lagen als Regen niedergehen wird. Zudem dürften in den Frühjahrsmonaten vermehrt Regenniederschläge mit Abschmelzprozessen zusammenfallen. Die möglichen Hauptauswirkungen für den Wintertourismus können zusammengefasst werden in einer verkürzten Wintersaison, dem Kostenanstieg durch die Zunahme der künstlichen Beschneigung und Wassernutzungskonflikte mit anderen Wirtschaftsbranchen (Landwirtschaft, Wasserkraft).

Die Notwendigkeit einer spezifischen Anpassungsstrategie für den Wintertourismus wird einerseits durch die besondere Klimasensitivität des Sektors, d.h. der Abhängigkeit von Schnee, andererseits aufgrund der herausragenden Stellung des Wintertourismus für die regionale Entwicklung deutlich.

Der Stand der Forschung für den Alpenraum hat folgende mögliche Anpassungsstrategien für den Wintertourismus aufgezeigt:

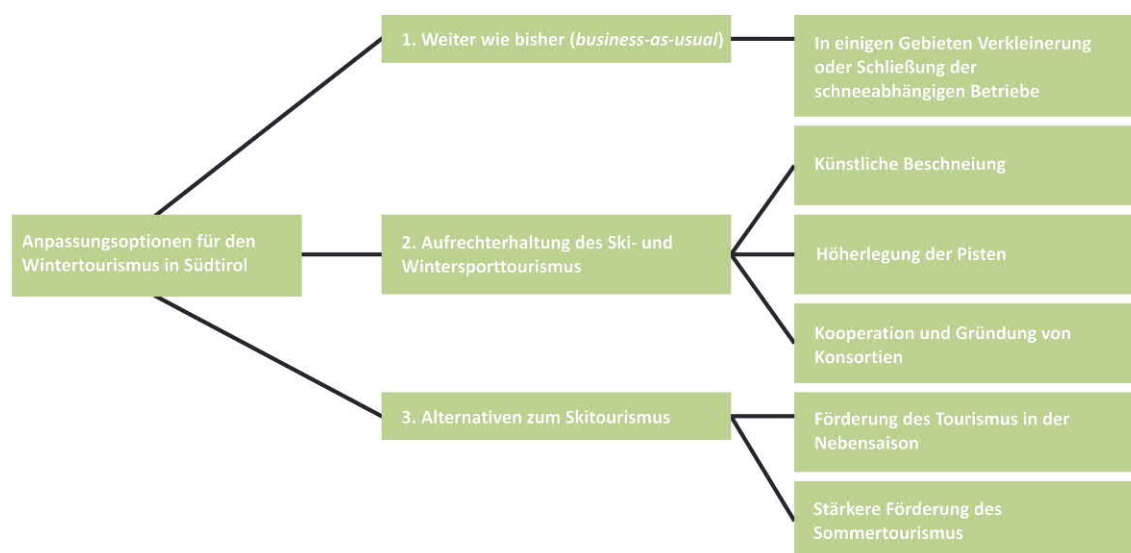


Abbildung 3.17: Anpassungsstrategie für den Wintertourismus

Eine in den nächsten Jahren zu erarbeitende Anpassungsstrategie darf jedoch nicht ausschließlich auf die technische Beschneigung als Lösung setzen, denn diese Möglichkeit steht nur begrenzt zur Verfügung und bereits jetzt müssen weite Bereiche künstlich beschneit werden. In vielen Skigebieten dürften die Beschneigungskosten deshalb weiter zunehmen. Andererseits könnte eine einseitige Auslegung der Strategie zu einem sog. Lock in Effekt führen, d.h. der Ausstieg aus einem bestimmten „System“ wird unmöglich bzw. ist mit extrem hohen Zusatzkosten verbunden.

Aus Sicht des Klimawandels ist deshalb auf eine stärkere Diversifizierung des Angebots

im Wintertourismus und auf „schneefreie“ Alternativen zu setzen. Innerhalb der auszuarbeitenden Anpassungsstrategie soll auch Platz für eine seriöse Auseinandersetzung sein, welche Skigebiete sich mehr als Andere ernsthaft mit einem grundsätzlichen Wechsel des Angebotes auseinandersetzen sollten. Auch bei der Genehmigung neuer Skipisten und Aufstiegsanlagen müssten verstärkt klimatische Faktoren mitberücksichtigt werden (Sonneneinstrahlung, Höhenlage, Exposition, Niederschlagsmenge, usw.).

Eine sektorenübergreifende Anpassungsstrategie für den Klimawandel in ganz Südtirol, so wie im Klima Report der EURAC beschrieben, wurde bis dato noch nicht ausgearbeitet. Jedoch gibt es schon viele einzelne Maßnahmen die teilweise unabhängig von einer Klimastrategie in Angriff genommen wurden und die in Zukunft stärker koordiniert werden sollten (z.B. massiver Einsatz von Schneekanonen als Antwort auf Schneemangel).

Ziel sollte es sein eine Anpassungsstrategie an den Klimawandel auf die politische Agenda zu setzen und sektorenübergreifend zu koordinieren (siehe Klima Report Südtirol, EURAC Resarch).

3.5.12 Verteilung nach Höhenstufen innerhalb der Skizonen

In Bezug zu den klimatischen Faktoren und insbesondere der Beschneiung der Pisten stellt die Höhenlage, neben der Ausrichtung der Hänge, ein ausschlaggebendes Element für die zukünftige Entwicklung dar. In diesem Kontext dürfen der Klimawandel und die globale Erdenwärmung nicht außer Acht gelassen werden.

	Skizone	SG	PR	SZ	unter 1.200		zw. 1.200 u. 1.600		über 1.600		gesamt (ha)
					HM (ha)	%	HM (ha)	%	HM (ha)	%	
1	Langtaufers	1	1	1	0,0	0,0%	0,0	0,0%	169,5	100,0%	169,5
2	Schöneben	1	1	2	0,0	0,0%	47,1	7,7%	563,0	92,3%	610,2
3	Haider Alm	1	1	3	0,0	0,0%	22,9	6,7%	321,7	93,3%	344,7
4	Wattles	1	1	4	0,0	0,0%	0,0	0,0%	242,7	100,0%	242,7
5	Trafoi	1	2	1	0,0	0,0%	6,0	3,8%	151,3	96,2%	157,4
6	Sulden	1	2	2	0,0	0,0%	0,0	0,0%	284,2	100,0%	284,2
7	Latsch	1	3	1	19,5	8,3%	81,4	34,6%	134,1	57,1%	235,1
8	Schnals	1	4	1	0,0	0,0%	0,0	0,0%	508,6	100,0%	508,6
9	Vigiljoch	1	5	1	0,0	0,0%	6,8	9,7%	63,4	90,3%	70,2
10	Schwemmalm	1	5	2	0,0	0,0%	19,1	5,5%	330,5	94,5%	349,6
11	Meran 2000	8	6	1	0,0	0,0%	0,7	0,2%	415,9	99,8%	416,6
12	Pfelders	1	6	2	0,0	0,0%	1,9	1,5%	125,5	98,5%	127,4
13	Reinswald	2	7	1	0,0	0,0%	6,6	2,3%	283,9	97,7%	290,6
14	Ritten	2	8	1	0,0	0,0%	16,6	11,1%	132,7	88,9%	149,4
15	Karerpass	3	9	1	2,2	0,4%	101,8	17,9%	466,0	81,7%	570,0
16	Obereggen	3	9	2	0,0	0,0%	19,0	4,5%	399,7	95,5%	418,7
17	Jochgrimm	3	9	3	0,0	0,0%	0,0	0,0%	100,4	100,0%	100,4
18	Kastelruth	4	10	1	46,7	51,1%	44,6	48,9%	0,0	0,0%	91,3
19	Seiseralm	4	10	2	0,4	0,0%	70,3	4,6%	1.471,2	95,4%	1.541,8
20	Seceda	4	10	3	0,0	0,0%	29,8	6,9%	401,7	93,1%	431,5
21	M. Pana-Ciampinoi-Sellajoch	4	10	4	0,0	0,0%	84,0	5,6%	1.429,3	94,4%	1.513,4
22	Danterceppies-Grödnerjoch	4	10	5	0,0	0,0%	19,8	3,6%	529,2	96,4%	549,0
23	Plose	8	11	1	46,3	8,5%	52,3	9,6%	443,4	81,8%	542,1
24	Gitschberg	2	11	2	0,0	0,0%	108,3	27,0%	292,7	73,0%	401,0
25	Vals-Jochtal	2	11	3	0,0	0,0%	105,9	30,4%	242,0	69,6%	347,9
26	Ladurns	2	12	1	14,6	6,1%	75,0	31,1%	151,2	62,8%	240,8
27	Rosskopf	8	12	2	29,0	9,1%	83,5	26,1%	207,1	64,8%	319,5
28	Ratschings	2	12	3	0,0	0,0%	83,2	16,2%	430,3	83,8%	513,5
29	Speikboden	6	13	1	79,6	16,3%	136,3	27,9%	271,7	55,7%	487,7
30	Klausberg	6	13	2	30,4	8,1%	77,1	20,5%	269,5	71,5%	377,1
31	Rain in Taufers	6	13	3	0,0	0,0%	1,4	3,3%	40,1	96,7%	41,4
32	Kronplatz	5	14	1	217,5	13,6%	404,7	25,3%	975,5	61,1%	1.597,8
33	St. Vigil	5	14	2	22,9	13,5%	136,8	80,9%	9,4	5,6%	169,0
34	Untermoi	5	14	3	0,0	0,0%	8,2	8,5%	87,3	91,5%	95,4
35	Corvara-Abtei	4	15	1	0,0	0,0%	140,1	7,6%	1.714,7	92,4%	1.854,8
36	Gardenaccia	4	15	2	0,0	0,0%	74,8	61,0%	47,8	39,0%	122,6
37	Pedraces	4	15	3	0,0	0,0%	43,6	37,6%	72,4	62,4%	116,0
38	Sexten-Helm-Rotwandwiesen	7	16	1	19,3	1,8%	429,5	40,6%	608,6	57,6%	1.057,4
39	Haunold	7	16	2	7,3	8,9%	73,9	90,3%	0,7	0,8%	81,9
40	Altprags	7	16	3	0,0	0,0%	99,1	90,8%	10,1	9,2%	109,2
41	Rienz	7	16	4	0,5	0,9%	57,4	99,1%	0,0	0,0%	57,9
42	Kreuzbergpass	7	16	5	0,0	0,0%	0,0	0,0%	12,3	100,0%	12,3
gesamt					536,4	3,0%	2.769,5	15,6%	14.411,7	81,3%	17.717,6

SG Systemgebiet
PR Planungsraum
SZ Kodex der Skizone

Abbildung 3.18: Verteilung der Höhenstufen innerhalb der Skizonen

3.5.13 Ergänzende Strukturen und die potentiellen Faktoren für Synergieeffekte

Snowparks, Langlaufloipen, Rodelbahnen, Einrichtungen für Winterwanderungen, Eislaufplätze oder andere Sportaktivitäten, Kulturzentren, usw.: der Wintertourismus kann nicht auf ein Angebot an Zusatzeinrichtungen und Alternativen zum Skisport verzichten, um den Anforderungen einer immer selektiver werdenden Kundschaft gerecht zu werden. Ein sehr gutes Beispiel in diesem Sinne ist sicherlich Pfelders im Passeiertal, eine Skizone sehr kleinen Ausmaßes und familiärer Struktur, welche den Gästen eine Reihe alternativer Angebote bietet und somit in der Lage ist die unterschiedlichsten Anforderungen zu

bedienen. Hier wurde übrigens auch eine Verkehrspolitik umgesetzt, welche das gesamte Dorf autofrei gestaltet und somit Pfelders über die lokalen Grenzen hinaus bekannt macht.

3.5.14 Einige aktuelle Themen

Unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Entwicklung des Skisports ist bereits seit einiger Zeit ein beunruhigender Rückgang der Anzahl der Kindern und Jugendlichen auf den Skipisten zu beobachten. Die Ursachen dafür sind auf das zunehmende Angebot an Aktivitäten für Kinder zurückzuführen, aber auch auf die immer größere Anzahl von Migrantenfamilien, welche eine unterschiedliche Freizeit- und Bergkultur haben als die lokale Bevölkerung. Es handelt sich um ein sehr heikles und wichtiges Thema, da die Aktivitäten der Jugendlichen das zukünftige Skifahrerpotential darstellen und es wünschenswert wäre, das Problem so früh wie möglich aufzugreifen, indem z.B. Initiativen und Projekte ins Leben gerufen werden um dem negativen Trend entgegenzuwirken. In diesem Sinne wäre sicherlich auch ein konstruktiver Dialog mit den Schulen und den Bildungseinrichtungen zielführend.

Trotz der anhaltenden wirtschaftlichen Krise wird der Eindruck erweckt, dass der Wirtschaftssektor rund um die Skipisten und Aufstiegsanlagen dem allgemeinen negativen Trend noch recht gut Stand hält, allerdings gestalten die ständig steigenden Kosten (Steuern, Energiepreise, etc.) und der Rückgang der italienischen Touristen das Leben der Betreibergesellschaften immer schwieriger. In diesem Zusammenhang ist es sicher wichtig andere, neue Märkte und Zielgruppen zu bewerben und die Infrastrukturen besser auszunutzen, indem beispielsweise die Aufstiegsanlagen auch während der Sommermonate in Betrieb genommen werden. Auch die Suche nach der eigenen „Identität“, eines angemessenen „Profils“ oder die Besetzung bestimmter Nischen, wie öfters in der SWOT Analyse unterstrichen, können einen Rettungsanker für das Überleben kleiner und/oder dezentraler Skigebiete darstellen.

3.5.15 Die Eisenbahn

In den letzten Jahren hat das Interesse für die Eisenbahn als alternatives Transportmittel zur Erreichung der Skiregionen wieder stark zugenommen. In der Provinz Bozen, so wie in anderen Regionen und Gebieten auch, wurde dieses Thema immer mehr Gegenstand von Diskussionen und Studien. Der erste „Stützpunkt“ diesbezüglich wurde im Pustertal im Rahmen der Eisenbahnhaltestelle „Percha“ gebaut, eine Haltestelle welche in die Talstation

der Aufstiegsanlage Ried integriert wurde und welche die Skifahrer zum Kronplatz befördert. Machbarkeitsstudien auf unterschiedlichen Genauigkeitsniveaus wurden hinsichtlich eisenbahn-skitechnischer Verbindungen zum Helm (Talstation bei Vierschach), Plose und Gitschberg ausgearbeitet.

3.5.16 Die Klassifizierung der Skizone aufgrund der maximal zulässigen Förderleistung

Analog zu anderen alpinen Bereichen können die Skizonen der Provinz anhand der maximal zulässigen Förderleistung pro Stunde der Aufstiegsanlagen klassifiziert und in vier Kategorien eingeteilt werden.

Nr.	Kodex	Skizone	FL (p/h)		Anzahl	%	
1	01.01	Langtaufers	1.440	bis 5.500 p/h	Kleinstskizone	19	45,2%
2	01.02	Schöneben	10.899				
3	01.03	Haider Alm	4.753				
4	01.04	Watles	4.007				
5	02.01	Trafoi	2.834	zw. 5.500 und 10.000 p/h	Kleinstskizone	5	11,9%
6	02.02	Sulden	12.157				
7	03.01	Latsch	3.676	zw. 10.000 und 20.000 p/h	mittlere Skizone	13	31,0%
8	04.01	Schnals	14.956				
9	05.01	Vigiljoch	1.590				
10	05.02	Schwemmalm	9.620	über 20.000 p/h	große Skizone	5	11,9%
11	06.01	Meran 2000	9.650				
12	06.02	Pfelders	4.300	gesamt		42	100,0%
13	07.01	Reinswald	5.520				
14	08.01	Ritten	3.400				
15	09.01	Karerpass	14.628				
16	09.02	Obereggen	19.706				
17	09.03	Jochgrimm	3.718				
18	10.01	Kastelruth	1.576				
19	10.02	Seiseralm	37.384				
20	10.03	Seceda	12.226				
21	10.04	M. Pana-Ciampinoi-Sellajoch	42.353				
22	10.05	Danterceppies-Grödnerjoch	35.846				
23	11.01	Plose	13.869				
24	11.02	Gitschberg	11.114				
25	11.03	Vals-Jochtal	7.660				
26	12.01	Ladurns	3.600				
27	12.02	Roskopf	6.666				
28	12.03	Ratschings	15.274				
29	13.01	Speikboden	12.145				
30	13.02	Klausberg	13.100				
31	13.03	Rain in Taufers	2.006				
32	14.01	Kronplatz	51.580				
33	14.02	St. Vigil	11.900				
34	14.03	Untermoi	500				
35	15.01	Corvara-Abtei	48.912				
36	15.02	Gardenaccia	5.065				
37	15.03	Pedrares	4.300				
38	16.01	Sexten-Helm-Rotwandwiesen	16.393				
39	16.02	Haunold	5.429				
40	16.03	Altprags	1.438				
41	16.04	Rienz	2.565				
42	16.05	Kreuzbergpass	1.420				

Abbildung 3.19: Klassifizierung der Skizone anhand Förderleistung

3.5.17 Die quantitative Entwicklung der Skizonen anhand der Anzahl der beförderten Personen

Die Analyse der Anzahl der transportierten Skifahrer ist besonders wichtig um die Entwicklung der Skizonen zu bewerten. Diese vertiefende Untersuchung wurde anhand von drei Erhebungen im Abstand von jeweils fünf Jahren durchgeführt und entspricht den Wintersaisons 2001/2002, 2005/2006 und 2012/2013. Als Referenzwert gilt der Mittelwert der transportierten Skifahrer je Anlage, welcher sich aus der absoluten Gesamtzahl der beförderten Personen im Verhältnis zur Gesamtzahl der Aufstiegsanlagen berechnet. In der Tabelle werden lediglich die bergwärts beförderten Personen angegeben, während die jährlichen ASTAT-Veröffentlichungen die Gesamtzahl der beförderten Personen beinhalten.

Nr.	Kodex	Skizone	BP_01	AA	DA	%	BP_06	AA	DA	%	BP_12	AA	DA	%
1	01.01	Langtaufers	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.
2	01.02	Schöneben	1.993.816	8	249.227	-22,3%	2.862.259	7	408.894	14,3%	2.694.971	6	449.162	24,5%
3	01.03	Haider Alm	745.102	5	149.020	-53,6%	680.175	5	136.035	-62,0%	578.863	5	115.773	-67,9%
4	01.04	Wattles	1.726.000	3	575.333	79,3%	788.000	3	262.667	-26,6%	1.465.635	3	488.545	35,4%
5	02.01	Trafoi	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.	314.356	3	104.785	-70,9%
6	02.02	Sulden	2.475.275	10	247.528	-22,9%	2.387.755	9	265.306	-25,9%	2.674.443	9	297.160	-17,6%
7	03.01	Latsch	323.004	3	107.668	-66,5%	k.A.	3	k.A.	k.A.	k.A.	-	k.A.	k.A.
8	04.01	Schnals	2.529.067	7	361.295	12,6%	2.389.696	12	199.141	-44,4%	1.901.882	12	158.490	-56,1%
9	05.01	Vigiljoch	k.A.	2	k.A.	k.A.	57.093	4	14.273	-96,0%	78.134	4	19.534	-94,6%
10	05.02	Schwemmalm	989.774	4	247.444	-22,9%	1.176.888	4	294.222	-17,8%	1.195.983	6	199.331	-44,7%
11	06.01	Meran 2000	668.217	6	111.370	-65,3%	1.191.831	7	170.262	-52,4%	1.573.298	7	224.757	-37,7%
12	06.02	Pfelders	480.164	4	120.041	-62,6%	621.012	4	155.253	-56,6%	708.050	4	177.013	-50,9%
13	07.01	Reinswald	378.998	4	94.750	-70,5%	845.530	4	211.383	-40,9%	1.067.180	4	266.795	-26,0%
14	08.01	Ritten	k.A.	1	k.A.	k.A.	322.648	3	107.549	-69,9%	454.336	3	151.445	-58,0%
15	09.01	Karerpass	1.293.715	10	129.372	-59,7%	1.294.765	13	99.597	-72,2%	1.961.055	13	150.850	-58,2%
16	09.02	Obereggen	5.812.189	9	645.799	101,2%	6.570.165	10	657.017	83,6%	5.341.436	10	534.144	48,1%
17	09.03	Jochgrimm	559.458	3	186.486	-41,9%	647.570	4	161.893	-54,8%	540.904	4	135.226	-62,5%
18	10.01	Kastelruth	208.197	3	69.399	-78,4%	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	-	k.A.	k.A.
19	10.02	Seiseralm	4.171.513	20	208.576	-35,0%	8.760.530	21	417.168	16,6%	9.834.488	21	468.309	29,8%
20	10.03	Seceda	2.151.907	7	307.415	-4,2%	2.822.138	9	313.571	-12,4%	3.496.327	8	437.041	21,2%
21	10.04	M. Pana-Ciampinoi-Sellajoch	9.744.841	28	348.030	8,4%	12.346.618	29	425.745	19,0%	12.487.799	28	445.993	23,6%
22	10.05	Danterceppies-Grödnerjoch	9.323.932	24	388.497	21,0%	10.595.228	23	460.662	28,7%	10.977.896	22	498.995	38,3%
23	11.01	Plose	2.063.644	8	257.956	-19,6%	2.091.675	10	209.168	-41,5%	2.483.084	9	275.898	-23,5%
24	11.02	Gitschberg	1.076.846	6	179.474	-44,1%	1.383.135	8	172.892	-51,7%	1.850.283	9	205.587	-43,0%
25	11.03	Vals-Jochtal	1.254.540	7	179.220	-44,2%	1.599.882	7	228.555	-36,1%	2.007.688	6	334.615	-7,2%
26	12.01	Ladurns	429.993	3	143.331	-55,3%	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.
27	12.02	Roskopf	417.474	3	139.158	-56,6%	626.789	4	156.697	-56,2%	824.139	4	206.035	-42,9%
28	12.03	Ratschings	3.211.099	8	401.387	25,1%	3.431.461	8	428.933	19,9%	3.247.865	8	405.983	12,6%
29	13.01	Speikboden	3.993.230	8	499.154	55,5%	3.322.113	7	474.588	32,6%	2.688.311	6	448.052	24,2%
30	13.02	Klausberg	2.646.718	7	378.103	17,8%	3.172.890	8	396.611	10,8%	3.207.245	8	400.906	11,1%
31	13.03	Rain in Taufers	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.	137.130	3	45.710	-87,3%
32	14.01	Kronplatz	14.823.000	19	780.158	143,1%	15.802.696	20	790.135	120,8%	15.750.072	21	750.003	107,9%
33	14.02	St. Vigil	906.764	4	226.691	-29,4%	1.360.921	4	340.230	-4,9%	1.866.491	5	373.298	3,5%
34	14.03	Untermoi	k.A.	1	k.A.	k.A.	k.A.	1	k.A.	k.A.	k.A.	1	k.A.	k.A.
35	15.01	Corvara-Abtei	10.779.807	26	414.608	29,2%	13.516.416	27	500.608	39,9%	14.190.086	29	489.313	35,7%
36	15.02	Gardenaccia	1.033.231	4	258.308	-19,5%	1.254.899	4	313.725	-12,3%	1.487.601	4	371.900	3,1%
37	15.03	Pedraces	808.701	4	202.175	-37,0%	861.598	4	215.400	-39,8%	973.361	4	243.340	-32,5%
38	16.01	Sexten-Helm-Rotwandwiesen	3.373.939	15	224.929	-29,9%	3.673.350	15	244.890	-31,6%	3.309.707	16	206.857	-42,7%
39	16.02	Haunold	1.231.114	5	246.223	-23,3%	1.226.045	5	245.209	-31,5%	1.225.583	5	245.117	-32,0%
40	16.03	Altprags	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.
41	16.04	Rienz	298.050	3	99.350	-69,0%	276.719	3	92.240	-74,2%	199.566	3	66.522	-81,6%
42	16.05	Kreuzbergpass	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.	k.A.	2	k.A.	k.A.
Gesamt Durchschnitt			93.923.319	288	326.123		109.960.490	305	360.526		114.795.248	312	367.933	
Gesamt (ALLE Anlagen) Durchschnitt			94.041.279	293	320.960		113.079.517	316	357.847		115.782.425	321	360.693	
BP	Beförderte Personen (bergwärts)		%	DA/Durchschnittswert Südtirol		06	Wintersaison 2006/2007							
AA	Anzahl der Anlagen		k.A.	keine Angabe		12	Wintersaison 2012/2013							
DA	Durchschnittswert pro Anlage		01	Wintersaison 2001/2002										

Abbildung 3.20: Skizonen und beförderte Personen im Zeitraum 2001-2013

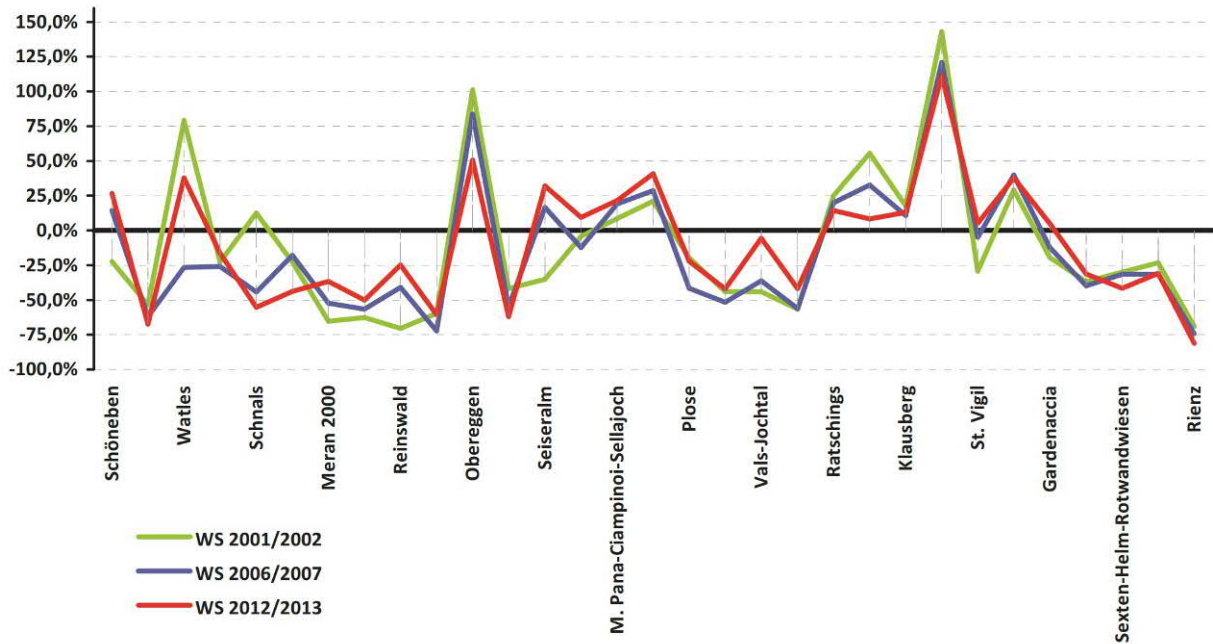


Abbildung 3.21: Durchschnittswert für Aufstiegsanlagen je Skizone

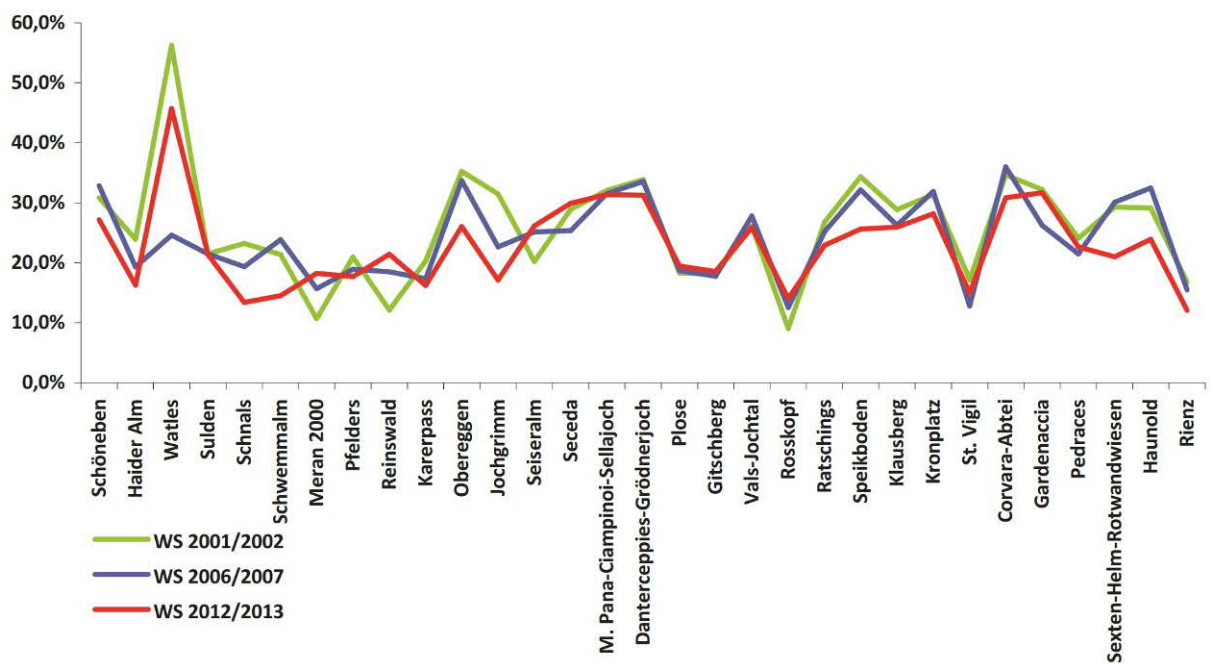


Abbildung 3.22: Index der Auslastung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 2001-2013

Skizzone	SG	PR	SZ	a			b		c		d		e		f	
				WS 87/88 (a)	WS 99/00 (b)	WS 12/13 (c)	b/a (%)	c/a (%)	Rang c/a							
1 Langtaufers	1	1	1	10.187	k.A.	k.A.										
2 Schöneben (ohne Pofeln)	1	1	2	865.766	1.599.821	2.662.085	184,8%	307,5%								3
3 Haider Alm	1	1	3	554.067	688.923	578.863	124,3%	104,5%								25
4 Watles	1	1	4	732.937	1.797.900	1.465.635	245,3%	200,0%								7
Durchschnittswerte PR				540.739	1.362.215	1.568.861	251,9%	290,1%								1
5 Trafoi	1	2	1	188.157	152.139	314.356	80,9%	167,1%								10
6 Sulden (ohne Langenstein)	1	2	2	1.572.739	k.A.	2.396.577		152,4%								13
Durchschnittswerte PR				880.448	152.139	1.355.467	17,3%	154,0%								5
7 Latsch	1	3	1	594.969	434.739	k.A.		73,1%								
Durchschnittswerte PR				594.969	434.739	k.A.		73,1%								
8 Schnals	1	4	1	1.931.535	2.413.510	1.901.882	125,0%	98,5%								26
Durchschnittswerte PR				1.931.535	2.413.510	1.901.882	125,0%	98,5%								14
9 Vigiljoch	1	5	1	307.880	59.722	78.134	19,4%	25,4%								33
10 Schwemmalm	1	5	2	800.123	1.209.762	1.195.983	151,2%	149,5%								14
Durchschnittswerte PR				554.002	634.742	637.059	114,6%	115,0%								13
11 Meran 2000	8	6	1	1.093.959	856.579	1.573.298	78,3%	143,8%								16
12 Pfelders	1	6	2	613.253	575.216	708.050	93,8%	115,5%								22
Durchschnittswerte PR				853.606	715.898	1.140.674	83,9%	133,6%								8
13 Reinswald	2	7	1	723.565	706.595	1.067.180	97,7%	147,5%								15
Durchschnittswerte PR				723.565	706.595	1.067.180	97,7%	147,5%								6
14 Ritten	2	8	1	387.008	322.881	454.336	83,4%	117,4%								21
Durchschnittswerte PR				387.008	322.881	454.336	83,4%	117,4%								12
15 Karerpass	3	9	1	1.753.631	2.052.366	1.961.055	117,0%	111,8%								23
16 Obereggen	3	9	2	3.893.048	5.619.703	5.341.436	144,4%	137,2%								18
17 Jochgrimm	3	9	3	675.233	613.558	540.904	90,9%	80,1%								30
Durchschnittswerte PR				2.107.304	2.761.876	2.614.465	131,1%	124,1%								11
18 Kastelruth	4	10	1	92.751	277.765	k.A.		299,5%								
19 Seiseralm	4	10	2	3.978.525	4.750.060	9.834.488	119,4%	247,2%								4
20 Seceda	4	10	3	1.566.513	2.151.649	3.496.327	137,4%	223,2%								6
21 M. Pana-Ciampinoi-Sellajoch (ohne Sellajoch)	4	10	4	7.406.185	8.298.103	12.487.799	112,0%	168,6%								9
22 Danterceppies-Grödnerjoch	4	10	5	k.A.	8.258.032	10.977.896										
Durchschnittswerte PR				3.260.994	4.747.122	9.199.128	145,6%	282,1%								2
23 Plose	8	11	1	1.740.270	1.981.667	2.483.084	113,9%	142,7%								17
24 Gitschberg	2	11	2	1.974.497	1.558.385	1.850.283	78,9%	93,7%								27
25 Vals-Jochtal	2	11	3	1.243.906	1.408.074	2.007.688	113,2%	161,4%								11
Durchschnittswerte PR				1.652.891	1.649.375	2.113.685	99,8%	127,9%								10
26 Ladurns	2	12	1	700.707	552.064	k.A.		78,8%								
27 Roskopf	8	12	2	1.006.003	834.194	824.139	82,9%	81,9%								29
28 Ratschings	2	12	3	2.917.860	3.318.282	3.247.865	113,7%	111,3%								24
Durchschnittswerte PR				1.541.523	1.568.180	2.036.002	101,7%	132,1%								9
29 Speikboden	6	13	1	4.190.440	3.870.159	2.688.311	92,4%	64,2%								31
30 Klausberg	6	13	2	1.651.762	2.154.905	3.207.245	130,5%	194,2%								8
31 Rain in Taufers	6	13	3	k.A.	k.A.	137.130										
Durchschnittswerte PR				2.921.101	3.012.532	2.010.895	103,1%	68,8%								15
32 Kronplatz	5	14	1	11.734.310	14.550.970	15.750.072	124,0%	134,2%								19
33 St. Vigil	5	14	2	304.383	1.176.981	1.866.491	386,7%	613,2%								1
34 Untermoi	5	14	3	202.424	k.A.	k.A.										
Durchschnittswerte PR				4.080.372	7.863.976	8.808.282	192,7%	215,9%								3
35 Corvara-Abtei	4	15	1	9.096.188	11.172.548	14.190.086	122,8%	156,0%								12
36 Gardenaccia	4	15	2	461.769	1.087.110	1.487.601	235,4%	322,2%								2
37 Pedraces	4	15	3	433.817	941.302	973.361	217,0%	224,4%								5
Durchschnittswerte PR				3.330.591	4.400.320	5.550.349	132,1%	166,6%								4
38 Sexten-Helm-Rotwandwiesen	7	16	1	2.713.309	2.863.235	3.309.707	105,5%	122,0%								20
39 Haunold	7	16	2	1.332.288	1.091.870	1.225.583	82,0%	92,0%								28
40 Altprags	7	16	3	k.A.	k.A.	k.A.										
41 Rienz	7	16	4	349.368	351.576	199.566	100,6%	57,1%								32
42 Kreuzbergpass	7	16	5	241.312	k.A.	k.A.										
Durchschnittswerte PR				1.159.069	1.435.560	1.578.285	123,9%	136,2%								7

SG Systemgebiet
PR Planungsraum
SZ Skizzone

WS Wintersaison
k.A. keine Angaben

Abbildung 3.23: Quantitative Entwicklung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 1987-2013 (bergwärts)

3.5.18 Ergänzungen zum Thema Wasserressourcen

Auf Grundlage zusätzlicher Hinweise, welche vom Amt für Gewässerschutz und Gewässernutzung zur Verfügung gestellt wurden, konnten in der SWOT Analyse jene Abschnitte ergänzt werden, welche sich mit dem Thema Wasserverfügbarkeit im Rahmen der technischen Beschneidung auseinandersetzen. In diesem Zusammenhang können die 42 Skizzen

in drei große Kategorien unterteilt werden:

- A zufriedenstellende Situationen, wobei begrenzte Pistenerweiterungen mit den bestehenden Infrastrukturen abgedeckt werden können;
- B Situationen, die einer näheren Untersuchung unterzogen werden müssen, da Projekte für die Erweiterung des Skipistennetzes auch Angaben über die zukünftige Nutzung der Wasserressourcen in der Zone beinhalten müssen;
- C Situationen, in denen die Ausgangssituation bereits Defizite aufzeigt und angemessene Lösungen dringend notwendig sind.

Im Fachplan wird eine kartographische Darstellung (Abbildung 3.24) ergänzt, welche die Unterteilung der Skizonen gemäß den oben angeführten Kategorien widerspiegelt:

- A-grün (13 Zonen) Langtaufers, Schöneben, Watles, Vigiljoch, Schwemmalm, Pfelders, Obereggen, Vals-Jochtal, Ladurns, Rain in Taufers, Kronplatz, Sexten—Helm—Rotwandwiesen, Rienz.
- B-gelb (13 Zonen) Trafoi, Suldén, Meran 2000, Ritten, Karerpass, Jochgrimm, Seiser Alm, Ratschings, Speikboden, Klausberg, St. Vigil, Altprags, Kreuzbergpass.
- C-rot (16 Zonen) Haider Alm, Latsch, Schnals, Reinswald, Kastelruth, Seceda, Monte Pana — Ciampinoi - Sellajoch, Danterceppies — Grödnerjoch, Plose, Gitschberg, Rosskopf, Untermoi, Corvara—Abtei, Gardenaccia, Pedraces, Haunold.

Als zufriedenstellende Situation werden in diesem Zusammenhang auch jene Skipisten bewertet, welche derzeit ausschließlich mit natürlichem Schnee, d.h. ohne technische Beschneigung, auskommen (Langtaufers, Vigil Joch).

Für den Fall, dass innerhalb der abgegrenzten Skizonen neue Eingriffe vorgesehen werden, aber auch für alle ergänzenden Eingriffe, bei denen eine technische Beschneigung geplant ist, müssen die obengenannten Bewertungen berücksichtigt und angemessene Maßnahmen vorbereitet werden.

In jenen Skizonen, in denen bereits aufgrund der Bestandssituation die Wasserverfügbarkeit als defizitär und kritisch bewertet wird, ist diesem Umstand bei jeder Planung von neuen Skipisten Rechnung zu tragen, indem die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation konkret aufgezeigt werden. Diese sollen sich nicht nur auf die neuen Pistenflächen beziehen, sondern zu einer Verbesserung der Gesamtsituation des betroffenen Bereiches beitragen.

Mit anderen Worten stellen die beschriebenen Kapitel den Betreibergesellschaften, den Gemeinden, der Landesverwaltung sowie allen anderen technischen Organen eine Serie von

Elementen zur Verfügung, welche bei der Ausarbeitung und Bewertung von Projektvorschlägen berücksichtigt werden müssen und welche dazu beitragen sollten, eine Bewertung Für oder Gegen das Projekt durchzuführen. Die Projektvorschläge müssen auf jeden Fall auf die kritischen Punkte, welche in den Tabellenblättern der einzelnen Skizone aufgelistet sind, eingehen und angemessene Lösungsansätze beinhalten.

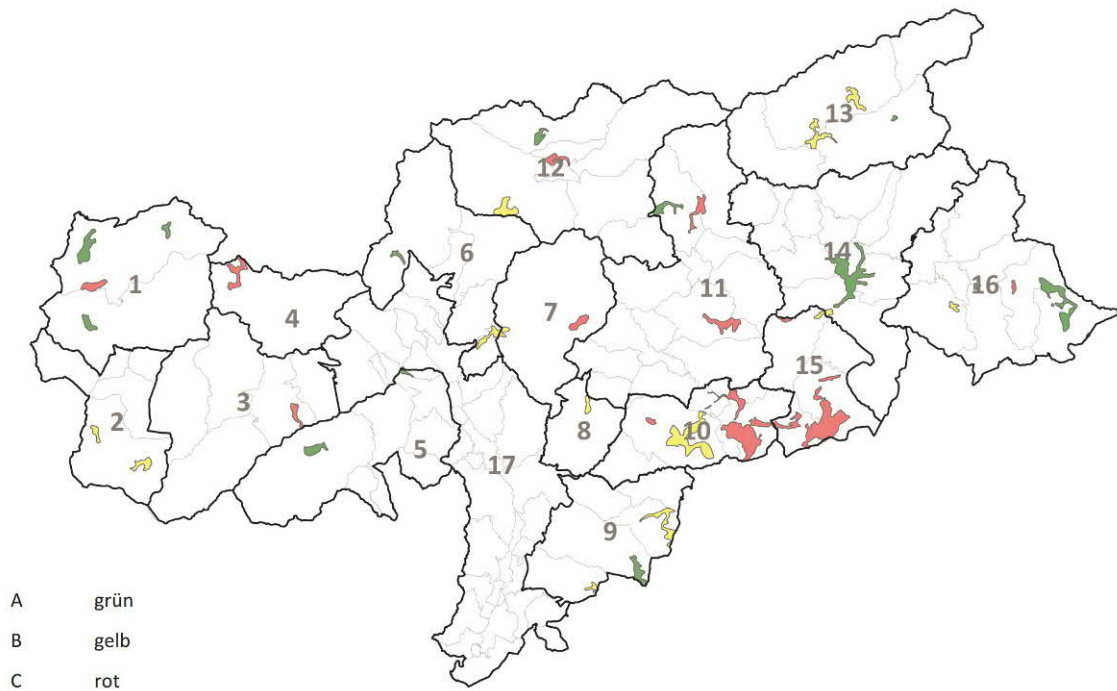


Abbildung 3.24: Klassifizierung der Skizone unter dem Gesichtspunkt der technischen Beschneidung und der Wasserressourcen

Kodex	Skizzone	AK_2012	AK_2006	AK_2001	KF_2012	KF_2006	KF_2001	SD_2012	SD_2006	SD_2001	RG_2012
01.02	Schöneben	39	29	15	79	27	25	0,49	1,07	0,60	24
01.03	Haider Alm	16	14	7	19	22	22	0,84	0,64	0,32	17
01.04	Watles	17	13	7	10	40	40	1,70	0,33	0,18	4
02.02	Sulden	45	16	10	66	25	19	0,68	0,64	0,53	19
04.01	Schnals	18	16	16	55	28	28	0,33	0,57	0,57	27
05.02	Schwemmalm	42	40	14	70	70	65	0,60	0,57	0,22	22
06.01	Meran 2000	72	28	18	32	32	28	2,25	0,88	0,64	2
06.02	Pfelders	23	8	5	24	18	18	0,96	0,44	0,28	13
07.01	Reinswald	48	16	14	56	45	25	0,86	0,36	0,56	15
09.01	Karerpass	215	65	51	102	97	84	2,11	0,67	0,61	3
09.02	Obereggen	95	78	50	71	70	65	1,34	1,11	0,77	6
09.03	Jochgrimm	10	7	0	16	16	0	0,63	0,44	0,00	21
10.02	Seiseralm	102	74	35	210	191	73	0,49	0,39	0,48	24
10.03	Seceda	102	67	42	586	95	462	0,17	0,71	0,09	28
10.04	M. Pana-Ciampinoi-Sellajoch	314	246	143	275	255	130	1,14	0,96	1,10	10
10.05	Danterceppies-Grödnerjoch	225	154	84	133	132	117	1,69	1,17	0,72	5
11.01	Plose	52	40	30	40	35	31	1,30	1,14	0,97	7
11.02_11.03	Gitschberg-Vals-Jochtal *	74	60	23	144	140	130	0,51	0,43	0,18	23
12.02	Roskopf	30	25	7	45	43	21	0,67	0,58	0,33	20
12.03	Ratschings	56	43	26	115	113	95	0,49	0,38	0,27	24
13.01	Speikboden	24	16	10	28	24	22	0,86	0,67	0,45	15
13.02	Klausberg	59	41	16	68	61	46	0,87	0,67	0,35	14
14.01_14.02	Kronplatz - St.Vigil *	520	241	135	435	392	282	1,20	0,61	0,48	9
15.01	Corvara-Abtei	439	229	159	177	162	127	2,48	1,41	1,25	1
15.02	Gardenaccia	29	11	5	26	18	11	1,12	0,61	0,45	11
15.03	Pedrares	22	11	7	17	17	17	1,29	0,65	0,41	8
16.01_16.02	Sexten-Helm-Rotwandwiesen-Haunold *	191	130	79	182	136	110	1,05	0,96	0,72	12
16.04	Rienz	5	5	3	6	6	6	0,83	0,83	0,50	18
	gesamt	2.884	1.723	1.011	3.087	2.310	2.099	Durchschn. 0,93	Durchschn. 0,75	Durchschn. 0,48	

AK Anzahl der Schneekanonen
KF künstlich beschneibare Fläche (ha)
SD Schneekanonendichte pro ha
RG Rang (Wertung nach Schneekanonendichte)

2001 Winter 2001/2002
2006 Winter 2006/2007
2012 Winter 2012/2013

Abbildung 3.25: Schneekanonen für die technische Beschneigung und Skizonen im Zeitraum 2001-2013

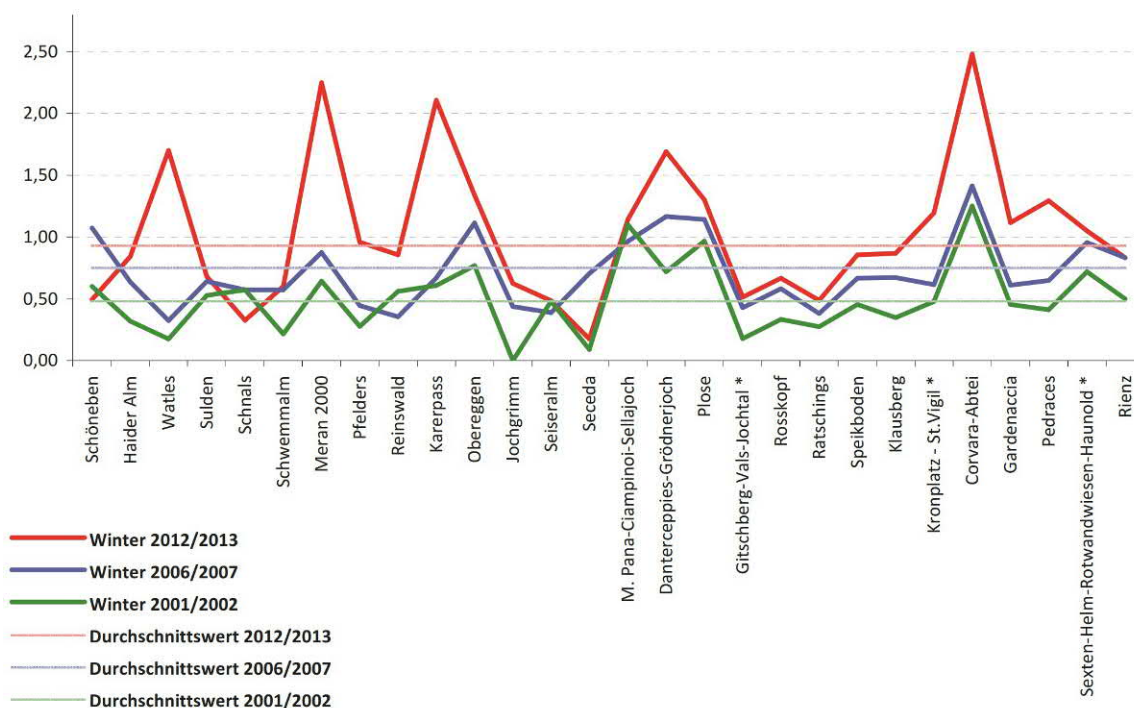


Abbildung 3.26: Schneekanonen für die technische Beschneigung und Skizonen im Zeitraum 2001-2013. Durchschnittswert pro Ha Skipiste

3.6 Belastung der Skipisten

Die Belastung einer Skipiste errechnet sich aus dem Verhältnis von Transportkapazität aller Aufstiegsanlagen (Personen/Stunde) zur gesamten Skipistenfläche (ha). Je geringer die Belastung der Piste, desto attraktiver wird eine Skizone bewertet. So bewertet der neue Fachplan ein Skigebiet mit einer Belastung < 120 P/h/ha als optimal und eine Belastung von 120-160 P/h/ha noch als ausreichend.

Zurzeit hat die Skizone Ladurns mit einer Gesamtförderleistung von lediglich 3.600 Personen pro Stunde und einer Pistenfläche von 53,3 ha eine Belastung von etwa 67,5 P/h/ha und weist somit optimale Verhältnisse auf.

Teil II

Entwicklungskonzept

4 Geplante Investitionsvorhaben

Es sind am Skigebiet folgende kurz-, mittel- und langfristigen Investitionen vorgesehen.

Kurzfristige Investitionsvorhaben:

- Ausbau der Beschneiungsanlage entlang der Wasteneggpiste und Staudacher-Piste
- Potenzierung der Beschneiung entlang der Talabfahrt
- Vergrößerung des Speicherbeckens

Mittelfristige Investitionsvorhaben:

- Verbindungsbahn zum Rosskopf (Inhalt der Studie)
- 20 Jahresrevision Umlaufbahn Ladurns I -> geplanter Austausch der Anlage durch eine moderne Kabinenbahn mit Mittelstation an welcher die Anbindung mit der Verbindungsbahn zum Rosskopf möglich ist
- Realisierung der Piste bzw. des Skiweges zur neuen Verbindungsbahn, sowie zurück zur neu geplanten Mittelstation

Langfristige Investitionsvorhaben:

- weiterer Ausbau der Beschneiungsanlage
- 20Jahres-Revision Aufstiegsanlage „Wastenegg“ (2022)

5 Projektbeschreibung

5.1 Ausgangslage / Projektziel

In den letzten Jahren hat sich bekanntlich die wirtschaftliche Lage der beiden Skigebiete, vor allem vom Rosskopf, stetig verschlechtert und die beiden Kleinskigebiete können immer schwieriger mit den umliegenden Gebieten wie Gitschberg Jochtal oder Ratschings mithalten. Daher wurde bereits seit mehreren Jahren über eine Verbindung der beiden Skizonen gesprochen. Auch von Seiten der Gastbetriebe findet die Idee einer Verbindung immer stärkere Zustimmung.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie sieht nun die Verbindung der zwei Skigebiete mittels einer Seilbahn vor.

5.1.1 Verbindungsbahn

Die neu geplante Verbindungsbahn soll die zwei Kleinskigebiete Ladurns und Rosskopf verbinden.

Die Bahn soll als Pendelbahn ausgeführt werden und beginnt im Ladurner Skigebiet in der Nähe der „Ladurnerhütte“, führt von dort auf den Gschleier, wo eine Mittelstation errichtet werden soll und anschließend weiter zum Rosskopf in die Nähe vom „Sterzinger Haus“.

Für die Positionierung der Station in Ladurns wurden folgende zwei wichtige Punkte beachtet:

- die optimale Anbindung im Winter an die bestehenden und an die neu gepante Piste und somit an die neue Mittelstation.
- die Station kann im Sommer auch von Familien mit Kinderwagen oder älteren Personen bequem über einen bereits bestehenden Forstweg erreicht werden, ohne einen größeren Höhenunterschied zu überwinden.

Die Mittelstation ist direkt im Gipfelbereich vorgesehen. Dort sollen die Gäste vor allem im Sommer aussteigen können um das Panorama zu genießen, oder eine Panoramawanderung entlang der Gschleierwand hin zur Lotterscharte und von dort weiter nach Ladurns oder zur Vallmingalm zu machen.

Die Station am Rosskopf wird möglichst nahe an den bestehenden Pisten vorgesehen, damit die Anbindung an die bestehenden Pisten möglich ist. Im Sommer liegt die Station am Kreuzungspunkt vieler Wanderwege, von wo aus viele Rundwanderungen gemacht werden können.

Sowohl die Station in Ladurns, als auch am Rosskopf, liegen direkt am Dolomieu-Wanderweg. Dieser führt von der Bergstation in Ladurns über sechs urige Almen bis zum Rosskopf und ist aufgrund seiner Vielfältigkeit mit einzigartigen Einblicken in die Geologie, Natur, Tier- und Pflanzenwelt dem Geologen Deodat de Dolomieu (Namensgeber der Dolomiten) gewidmet. Vor allem im Sommer ist die neue Seilbahn in Kombination mit diesem bereits weit bekannten Wanderweg ein attraktives Freizeitangebot. Die Wanderer können die Bahn zur Rückfahrt nutzen und so ist der Wanderweg auch für schwächere Wanderer interessant, zumal die Fahrt mit der Verbindungsbahn mit einer Spannweite von über einem Kilometer und einer Höhe von etwa 300m an sich schon eine Attraktion darstellt.

Technische Daten

Die Verbindungsbahn soll als Pendelbahn mit Kabinen für je 100 Personen ausgeführt werden. Mit einer Fahrzeit von 4-5 min. bzw. einem Intervall von insgesamt 8min. ergibt dies eine Transportkapazität von 750 Personen/Stunde.

5.1.2 Baukosten

Die Baukosten werden gemäß der Baukostenberechnungsformel für Seilbahnen des öffentlichen Verkehrs berechnet:

$$P = S * E * D * [(A'L^2 + B'L + C') + (Q - Q') * (A''L^2 + B''L + C'')]$$

$$P = 1 * 1 * 1 * [(-0,29009 * 2970^2 + 2126,1 * 2970 + 6951600) + (100 - 87,5) * (0,0038678 * 2970^2 - 22,820 * 2970 + 80045)] = ca. 11.200.000 \text{ €}$$

$$P' = 400.000 * 2 = 800.000 \text{ €}$$

$$P_{ges} = ca. 12 \text{ Mio. €}$$

Für die Verbindungsbahn werden in etwa 12 Mio. an Investitionskosten vorgesehen, davon fallen etwa 7,5 Mio. für die elektromechanischen Teile an.

5.1.3 Schlussbemerkung

Durch die Verbindungsbahn können die beiden Kleinskigebiete Ladurns und Roskopf endlich als eine Einheit auftreten. Im Winter können die Skifahrer schnell und einfach zwischen den Skigebieten wechseln und so auch den gemeinsamen Skipass ausnutzen.

Im Sommer bietet die Bahn vor allem in Kombination mit den vielen Wandermöglichkeiten ein attraktives Freizeitangebot für jedermann.

5.2 Zusätzliche Infrastrukturen

Für den Bau der Verbindungsbahn sind keine zusätzlichen größeren Infrastrukturen notwendig. Es ist lediglich die Anbindung der neuen Bahn mittels zwei kurzen Skiwegen bzw. Pisten an die bestehenden Skipisten vorgesehen. Diese werden im Zuge der Bauarbeiten der Bahn realisiert und haben so auch keine wesentlichen zusätzlichen Auswirkungen auf die Umwelt.

6 Variantenanalyse

In der folgenden Variantenanalyse wird zum einen die Alternative einer Verbindung mittels Skibussen untersucht und zum anderen werden verschiedene Trassenvarianten aufgezeigt.

6.1 Variante: Verbindung mittels Skibussen

Diese Variante sieht eine Verbindung der zwei Kleinskigebiete mittels Skibussen vor. Diese sollen zwischen der Talstation Ladurns im Pflerschertal und der Talstation Rosskopf in Sterzing verkehren. Um eine attraktive Lösung zu bieten müssten die Busse mindestens im Halbstundentakt verkehren. Die Fahrzeit würde in etwa 10 Minuten betragen.

Innerhalb eines Tages würden somit zwischen 8:30 und 17:00 Uhr in etwa 18 Busse je Richtung verkehren. Dies entspricht in etwa 36 Busse am Tag, welche von Sterzing über die Staatsstraße nach Gossensass und über die Landesstraße weiter zur Talstation und zurück fahren. Vor allem im Dorfgebiet von Gossensass würde diese eine wesentliche Mehrbelastung darstellen.

Ein weiterer wesentlicher Nachteil dieser Variante besteht zudem darin, dass diese Variante nicht sommertauglich ist. D.h. im Sommer gibt es weiterhin keine Verbindung der zwei Skigebiete, wobei die Sommersaison jedoch zunehmend an Wichtigkeit gewinnt. Mit der Verbindungsbahn kann hingegen auch im Sommer in Kombination mit den vielen Wandermöglichkeiten ein attraktives Highlight geboten werden.

Auch gibt es bereits viele negative Beispiele von Busverbindungen innerhalb Skigebiete, welche von den Gästen meist nicht oder nur schlecht angenommen werden.

Daher wird die vorgesehene Verbindung mittels Seilbahn der Variante mit Skibussen deutlich vorgezogen.

6.2 Alternativer Trassenverlauf

Zusätzlich zur oben beschriebenen Variante wurden noch verschiedene Trassenvarianten untersucht. Die alternative Verbindung mit Seilbahn wäre dabei vom Bereich der Bergstation Ladurns aus möglich. Die neue Station in Ladurns würde dabei im Bereich der Bergstation bzw. des Speichers positioniert, die Station am Rosskopf könnte dabei an zwei Stellen angedacht werden.

Zum einen gestaltet sich die Trassenführung in diesem Bereich aufgrund der morphologischen Gegebenheiten bzw. des Geländeverlaufs äußerst schwierig und ist nur begrenzt möglich.

Ein weiterer wesentlicher Nachteil wäre die Anbindung im Sommer. Die Gäste müssten entweder mit dem Sessellift Wastenegg zusätzlich bis zur Bergstation transportiert werden oder müssten eine Wanderung von der Mittelstation bis hoch zur neuen Seilbahn vornehmen. Der dabei zu überwindende Höhenunterschied erschwert für Familien und ältere Menschen den Zustieg zur neuen Bahn. Auch können mit dem Sessellift keine Kinderwägen oder Rollstühle transportiert werden.

Die Aufstiegsanlage Ladurns wird hingegen in absehbarer Zeit durch eine Gondelbahn ersetzt und so ist die im Projekt vorgeschlagene Bahn auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen zugänglich.

Daher ist der Trassenverlauf wie im Projekt vorgeschlagen dieser Variante klar vorzuziehen.

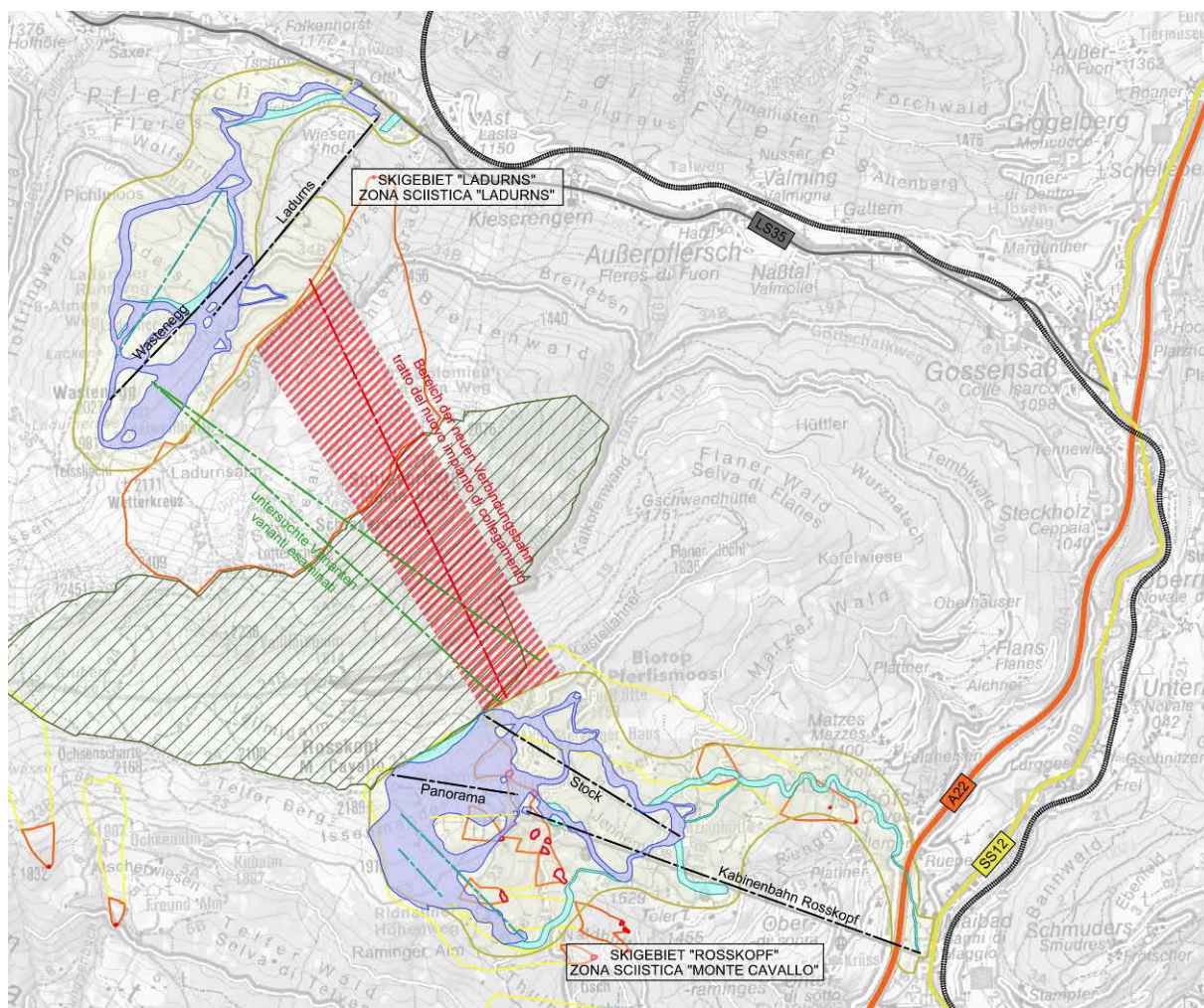


Abbildung 6.1: Übersichtslageplan mit Projekt, Varianten und Straßennetz

7 Mobilitätskonzept

7.1 Ausgangssituation

Die derzeitige Verkehrssituation wird vom Auftraggeber als zufriedenstellend beschrieben und es konnten keine Probleme im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen genannt werden. Das Skigebiet ist über die Brennerautobahn bzw. Brenner-Staatsstraße und anschließend über die Landesstraße gut an das Verkehrsnetz angebunden. Auch reichen die vorhandenen Infrastrukturen aus um das vorhandene und zukünftige Verkehrsaufkommen problemlos zu bewältigen.

Ebenfalls die Parkplatzsituation bei der Talstation wird vom Betreiber als ausreichend beschrieben. Außer an einigen Tagen im Februar reichen die vorhandenen Parkplätze direkt angrenzend an die Talstation aus. Dann kann jedoch an provisorisch errichtete Parkplätze in den Nachbarparzellen ausgewichen werden.

7.2 Maßnahmen

Da die derzeitige Verkehrssituation bereits äußerst zufriedenstellend ist und auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von den bestehenden Infrastrukturen aufgenommen werden kann, wurden hier kein genaues Mobilitätskonzept erstellt. Zudem kann durch die neue Verbindungsbahn sicherlich ein bestimmter Anteil des Ausflugsverkehrs zwischen Sterzing und Ladurns vermieden werden, wodurch wiederum eine geringfügige Verbesserung der Verkehrssituation ermöglicht werden kann.

Lediglich die Parkplätze reichen für die zusätzlich zu erwartenden Gäste nicht mehr aus. Der Betreiber hat jedoch bereits mehrere Erweiterungsmöglichkeiten untersucht. So könnten z.B. direkt auf der anderen Straßenseite, neben der Sportzone, zusätzliche Parkplätze eingerichtet werden. Eine weitere Möglichkeit wäre etwas weiter talauswärts, wo eine Fläche derzeit nur zur Holzlagerung bzw. -bearbeitung verwendet wird. Es wurden ebenfalls schon

Gespräche mit den Eigentümern geführt und die Parkplatzsituation kann somit schnell an die auftretenden Bedürfnisse angepasst werden.

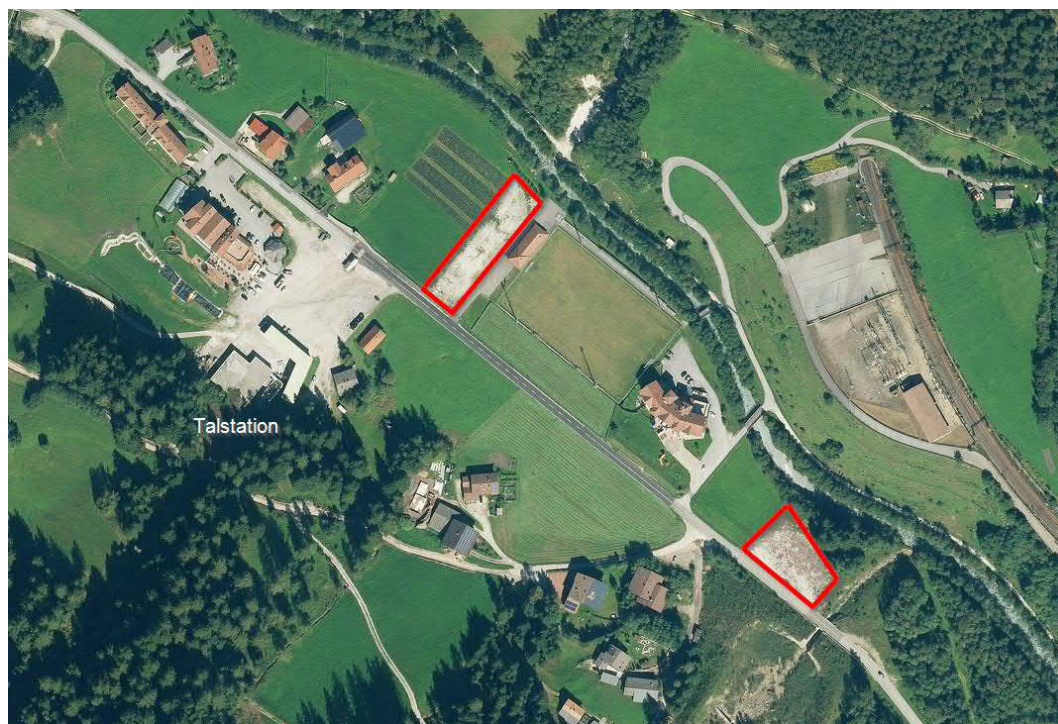


Abbildung 7.1: mögliche Parkplatzerweiterungen (rote Umrandung)

8 Businessplan

Die touristische Entwicklung einer Region beruht nicht nur auf dem Bau von Aufstiegsanlagen oder der Verbindung von Skigebieten, sondern setzt sich aus einem Bündel von Zielen, Grundsätzen, Leitlinien und Maßnahmen zusammen. Der Erfolg des geplanten Zusammenschlusses hängt maßgeblich von der Entwicklung des Gesamtangebots der Region ab.

8.1 Ziele

Aus der Sicht des Betreibers sollen in den nächsten Jahren folgende Ziele erreicht werden:

- die gesamte Region um Gossensass und Sterzing soll innerhalb der nächsten Jahre zu einer wettbewerbsstarken Ganzjahresdestination werden
- durch die geplante Verbindung soll ein gemeinsames Erlebnisgebiet für die ganze Familie entstehen
- die gemeinsame Positionierung und Profilierung soll zu einer Stärkung des Tourismus beitragen
- es soll eine Basis für zusätzliche neue Beherbergungsstrukturen und eine Steigerung der Ertragskraft der bestehenden Anlagen geschaffen werden
- ein marktgerechtes Angebot soll die Nachfrage sowohl im Winter, als auch im Sommer stärken
- speziell die derzeit strukturschwachen Gemeinden wie Brenner, Freienfeld und Pfitsch sollen gestärkt werden
- durch eine Zusammenarbeit können Synergien auf dem gesamten Gebiet genutzt werden
- dem Gast soll ein familienfreundlichen, aktives und abwechslungsreiches Freizeit-Ferienerlebnis geboten werden;

- der gesamte Skiraum bzw. beide Skigebiete müssen für den Gast leicht erreichbar und nutzbar sein;

8.2 Potential

Für das Skigebiet sind vor allem die folgenden Punkte von Vorteil bzw. bieten große Chancen für eine weitere Entwicklung

- die natürlichen Gegebenheiten, die Bergkulisse und die Stadt Sterzing sind gute Voraussetzungen
- die Nachfrage für kleinere, an Familien gerichtete Skigebiet mit einem abwechslungsreichen Freizeitangebot ist sehr gut
- auch im Sommer bietet das Skigebiet bereits derzeit ein attraktives Angebot an Wanderungen und anderen Freizeitbeschäftigungen, diese werden bereits gut angenommen und haben durchaus noch Steigerungspotential
- **Vom Gesamtpotential her ist es möglich das Gebiet um Sterzing und Gossensass zu einer wettbewerbsfähigen und attraktiven Ferienregion zu entwickeln**

8.3 Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Es hat sich gezeigt, dass vor allem für kleinere Skigebiet eine Profilierung bzw. Ausrichtung auf ein Nischenprodukt notwendig sein wird um sich von den Mitbewerbern abgeben und differenzieren zu können. Besonders ein abwechslungsreiches Angebot an Freizeitaktivitäten und die familienfreundliche Gestaltung des gesamten Skigebiets, ebenso wie ein gutes Angebot an Beherbergungsbetrieben spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Weitere wichtige Kriterien sind:

- Spaß, Vergnügen (viel Abwechslung)
- Gemütlichkeit, vertraute Atmosphäre
- Sport betreiben
- Ausspannen, ausruhen oder sich sicher fühlen können
- Komfort, sich verwöhnen lassen

- Zusatzangebot usw.
- Qualität der technischen Einrichtungen

In der näheren Umgebung des geplanten Skigebiets Rosskopf-Ladurns liegen folgende Mitbewerber

- Gitschberg Jochtal
- Ratschings
- Plose

8.4 Marketing

Der Skiverbund Rosskopf-Ladurns soll sich zukünftig nicht nur gemeinsam präsentieren, sondern auch als ein gemeinsames Skigebiet auftreten, sodass der Gast nicht einzelne Orte, einzelne Anlagen wahrnimmt, sondern das Angebot einer ganzen Region. Das bedeutet konkret: Der Verbund muss nach außen als eine klare Einheit auftreten und auch als solche agieren.

8.4.1 Marketingstrategie

Der gemeinsame Verbund orientiert sich bereits derzeit stark an der Kampagne „Ski Experience Südtirol“. Dabei steht vor allem das authentische Erlebnis im Vordergrund. Der Verbund versucht sich durch besondere Angebote im Bereich Kulinarik, Landschaft und Sonne, Pistengenuss, Schneequalität und alternative Winteraktivitäten einzigartig zu machen.

Folgende Ski Experience Veranstaltungen werden in den zwei Skigebietten bereits angeboten

- Nachtrodeln am Rosskopf
- Rosskopf Rodelgala
- Sonnenaufgangstour am Rosskopf
- Nachtskitour zum Rosskopf
- Ski- und Weingenuß in Ladurns
- Ski- und Rodelerlebnis mit Weltmeister-Trainern
- Gesund Skifahren mit Tipps vom Personal Trainer

8.4.2 Positionierung

Im Skifahrangebot herrscht eine enorme Konkurrenzdicke. Aus diesem Grunde wird es notwendig sein, tiefer zu gehen und Sub-Spezialisierungen und Nischen ausfindig zu machen und marktwirksam zu besetzen.

Die Skigebiete Ladurns und Roskopf orientieren sich daher bereits derzeit an der Kampagne „Ski Experience Südtirol“. Der Gast soll durch besondere Angebote im Bereich Kulinarik, Skifahren und zusätzliche Winteraktivitäten Lust auf Skifahren bekommen. Auch weiterhin wird sich der Skiverbund in diesem Bereich positionieren.

Dazu sind vor allem folgende Angebote und Maßnahmen notwendig:

Hardware:

- Kindererlebnisland mit angeschlossener Skischule
- Verständliches, leicht lesbares sowie kindergerechtes Pisten- und Liftleitsystem
- Kindergerechte Absperrungen und Kindersicherungen auf Sesselliften
- Kindergerechte/Familiengerechte Gastronomie
- abwechslungsreiches Angebot an Zusatzaktivitäten

Software:

- Freundliches, pädagogisch geschultes Liftpersonal, Skilehrer und Gastronomiemitarbeiter
- Veranstaltungen für Kinder (z.B. Kinderskirennen mit Siegerehrung, Kinderanimation, usw.)
- Anderweitige Freizeitaktivitäten wie Winterwanderungen, Fackelwanderungen, Schneeschuhwanderungen, usw.

Teil III

Machbarkeit und Auswirkungen

9 Skitechnische Eignung

9.1 Naturgefahren

9.1.1 Massenbewegungen

Im Bereich der Stationen sind keine Hinweise für Phänomene von aktiven Massenbewegungen feststellbar. Gefahren durch Sturzprozesse (Steinschlag) können ebenfalls ausgeschlossen werden. Auch sind keine Einträge im Naturgefahrenkataster (Geobrowser) vorhanden.

9.1.2 Wassergefahren

Sowohl die zwei Endstationen, als auch die Mittelstation werden auf einem Geländerücken errichtet und in deren Umgebung befinden sich keine Fließgewässer. Daher können Gefahren durch Gewässer ausgeschlossen werden.

9.1.3 Lawinen

Sämtliche Stationen und Stützen werden auf Geländerücken errichtet. Zudem sind in der Lawinenkarte für diese Bereiche weder Gefahrenzonen noch vergangene Ereignisse vermerkt.

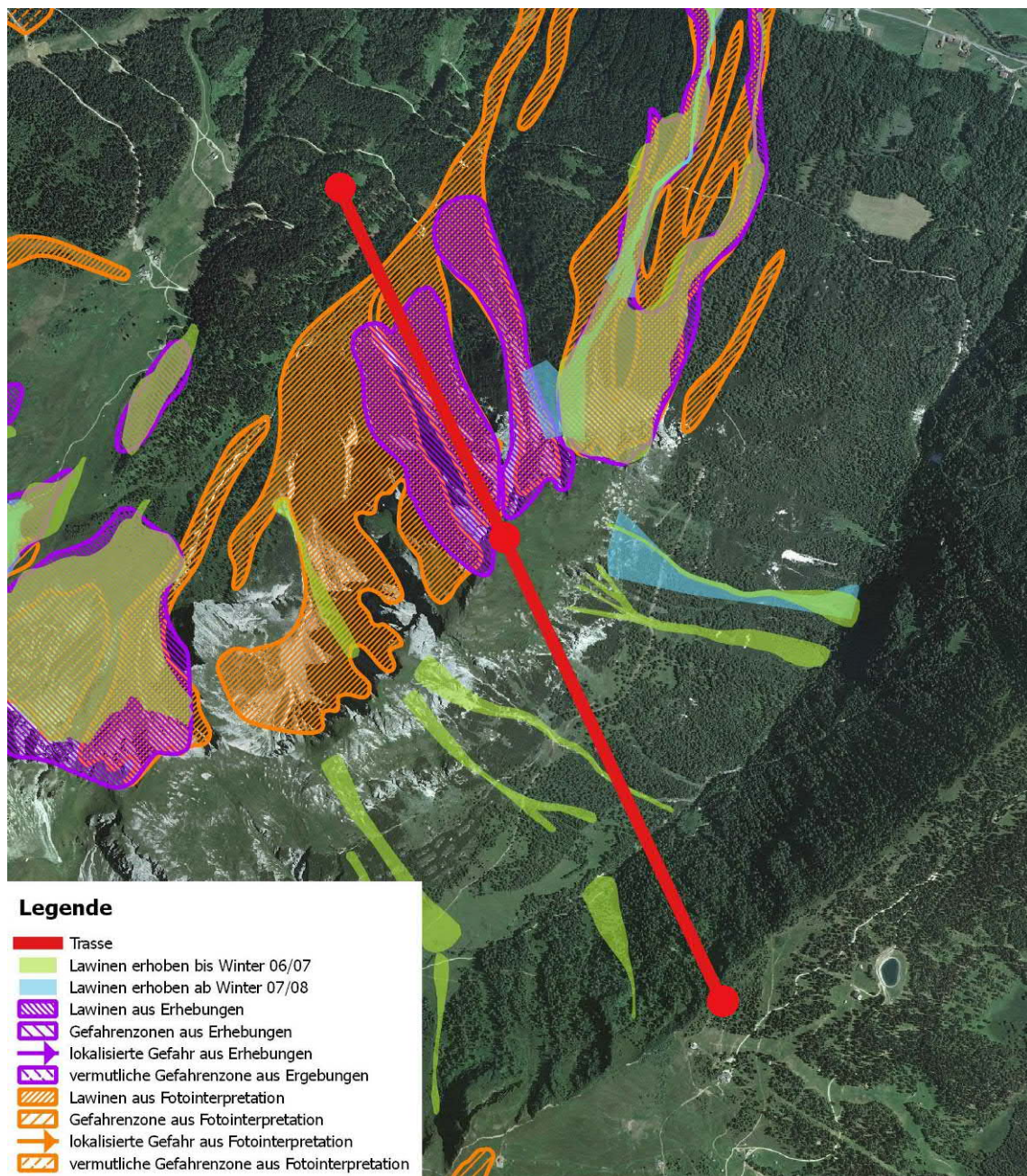


Abbildung 9.1: Lawinenkarte

9.2 Schneesicherheit

Grundsätzlich gilt heute ein Skigebiet oberhalb von 1.200-1.500 m ü.M. als schneesicher. In 30 bis 50 Jahren wird diese Grenze laut aktuellen Schätzungen auf etwa 1.600-2.000 m ü.M. ansteigen.

Mit technischer Beschneidung werden heute die Skigebiete jedoch bis in die Tallage als schneesicher eingestuft. Aufgrund der sinkenden Sicherheit an Naturschnee wird diese in Zukunft zusätzlich an Wichtigkeit gewinnen.

Für die neue Verbindungsbahn im speziellen ist kein Schnee erforderlich und daher wird auf die Schneesicherheit nicht detaillierter eingegangen.

9.3 Belastung der Skipisten

Durch den Zusammenschluss der zwei Kleinskigebiete Ladurns und Rosskopf entsteht ein gemeinsames Skigebiet mit insgesamt etwa 136,5 ha an Pistenfläche. Betrachtet man dabei die Pistenauslastung, wie sie im Fachplan vorgesehen ist, so kommt man mit einer Gesamtförderleistung von 9.926 Pers/h auf eine Belastung von 73 P/h/ha. Die Belastung der Pisten weißt somit weiterhin optimale Verhältnisse auf.

Skizone / Erweiterung	Pistenfläche	Pistenkilometer	Beförderungskapazität
Skigebiet Ladurns	53,3 ha	15,0 km	4.310 Pers/h
Skigebiet Rosskopf	83,2 ha	17,2 km	4.866 Pers/h
neue Verbindungsbahn	-	-	750 Pers/h
Gesamt	ca. 136,5 ha	32,2 km	ca. 9.926 Pers/h

Tabelle 9.1: Belastung der Skipisten mit Zusammenschluss

10 Touristische Entwicklung

Die touristische Entwicklung der betroffenen Regionen basiert neben einer guten Hotel- und Gastronomie-Infrastruktur, im Wesentlichen auf dem Angebot attraktiver Skigebiete bzw. Freizeiteinrichtungen. So sind im Winter die Größe des Skigebiets, die Vielfalt der Pisten, die Attraktivität der Aufstiegsanlagen und die Schneesicherheit nach wie vor die wesentlichsten Kriterien für die Beliebtheit von Feriengebieten und somit der ausschlaggebende Faktor für die touristische Nachfrage. Im Sommer spielt vor allem ein umfangreiches und abwechslungsreiches Angebot an Freizeitaktivitäten eine immer größere Rolle.

Die Praxis bzw. zahlreiche Beispiele von Skigebietszusammenschlüssen haben gezeigt, dass diese maßgebende Auswirkungen auf die Nachfrage in der Region (Nächtigungsanstieg), als auch auf die Frequenz der Anlagen (Steigerung der Erstzutritte) haben. Ebenfalls konnte eine nachhaltige positive touristische Wirkung von solchen Zusammenschlüssen festgestellt werden.

Somit ist es mehr als nachvollziehbar, dass in der Skigebietsentwicklung in den letzten Jahren der Fokus eindeutig im Zusammenschluss bestehender Skigebiete und der Schaffung von Großraumskigebieten lag.

Beispiele von zuletzt verwirklichten Zusammenschlüssen in der Näheren Umgebung sind:

- Vals - Gitschberg
- Helm - Rotwand

Beide Zusammenschlüsse haben die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der Skigebiete wesentlich gesteigert, was auch in den Besucherzahlen und der touristischen Entwicklung in den betroffenen Gemeinden klar erkennbar ist.

Der geplante Zusammenschluss Rosskopf-Ladurns lässt sicherlich auch positive Auswirkungen auf die zukünftige touristische Nachfrage im gesamten Wipptal erwarten. Die positiven Auswirkungen werden in allen Gemeinden bzw. Beherbergungsbetrieben der Region spürbar sein, wobei die Standortgemeinden der Liftanlagen in der Regel am meisten profitieren werden.

10.1 Entwicklung des Wintertourismus

10.1.1 Zu erwartenden Effekte auf die Nachfrage

In der Ferienregion „Gossensass“ werden derzeit im Winter ca. 592.125 Nächtigungen bei 170.782 Ankünften erreicht, das entspricht bei 9.833 Betten ca. 60 Vollbelegtagen.

Durch den Zusammenschluss kann mit einer Steigerung der Auslastung um durchschnittlich ca. 5 Vollbelegstage gerechnet werden. Das entspricht einer Steigerung der Nachfrage von etwa 7,5 %. Es kann somit in der Ferienregion „Gossensass“ mit ca. 50.000 zusätzlichen Nächtigungen gerechnet werden.

10.1.2 Zunahme der Bettenkapazitäten

Skigebietszusammenschlüsse bewirken in der Regel (mit einer Zeitverzögerung von einigen Jahren) auch entsprechende Zuwächse an Bettenkapazitäten. Es werden neue Beherbergungsbetriebe gebaut und bestehende Betriebe erweitert.

Es wird davon ausgegangen, dass in etwa 300 Betten in der Ferienregion „Gossensass“ neu entstehen. Bei einer Auslastung von 65 Vollbelegtagen entspricht das in etwa 20.000 Nächtigungen.

10.1.3 Entwicklung der Erstzutritte

Erfahrungsgemäß kann davon ausgegangen werden, dass von den 70.000 zusätzlichen Nächtigungen ca. 80% Erstzutritte lukriert werden können. Dies würde in etwa 56.000 zusätzlichen Erstzutritten entsprechen. Unter der Annahme, dass davon etwa 30 % ans Skigebiet Ratschings bzw. die kleineren Dorflifte entfallen, sind für die neue Skiregion „Ladurns-Rosskopf“ in etwa 40.000 zusätzliche Erstzutritte zu erwarten.

Der Skigebietszusammenschluss lässt auch zusätzliche Tagesgäste aus dem Potential der Einheimischen erwarten. Es kann mit ca. 5.000 zusätzlichen Tagesgästen, das sind ca. 40 Gäste / Tag, gerechnet werden.

In dieser Annahme unberücksichtigt bleiben zudem die Gäste, welche von den umliegenden Skigebieten, z.B. Ratschings, zum neuen Skigebiet Rosskopf-Ladurns wechseln

Fazit

Aufgrund der zu erwartenden Nächtigungssteigerung im engeren Einzugsgebiet und der zusätzlichen Tagesgäste aus dem größeren Einzugsgebiet kann nach erfolgtem Skigebietszusammenschluss mit ca. 45.000 zusätzlichen Erstzutritten gerechnet werden.

10.2 Sommertourismus

10.2.1 Zu erwartenden Effekte auf die Nachfrage

In der Ferienregion „Gossensass“ werden derzeit im Sommer ca. 736.647 Nächtigungen bei 214.401 Ankünften erreicht, das entspricht bei 9.833 Betten ca. 75 Vollbelegtagen.

Durch das zusätzliche attraktive Freizeitangebot der neuen Bahn in Kombination mit den verschiedenen Wandermöglichkeiten kann mit einer Steigerung der Auslastung um durchschnittlich ca. 3 Vollbelegtage gerechnet werden. Das entspricht einer Steigerung der Nachfrage von etwa 4 %. Es kann somit in der Ferienregion „Gossensass“ mit ca. 30.000 zusätzlichen Nächtigungen gerechnet werden.

10.2.2 Zunahme der Bettenkapazitäten

Bei einer Auslastung von 78 Vollbelegtagen und mit den 300 neu entstehenden Betten kann im Sommer mit zusätzlich 23.000 Nächtigungen gerechnet werden.

10.2.3 Auswirkungen auf die Erstzutritte

Durch das zusätzliche, attraktive Freizeitangebot, welches durch die neue Verbindungsbahn in Kombination mit den vielen Wandermöglichkeiten entsteht, kann mit einem wesentlichen Anstieg der Anzahl der Sommergäste gerechnet werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Besucherzahl sowohl vom Rosskopf, als auch von Ladurns, fast verdoppelt werden kann. Dies entspricht in etwa 20.000 zusätzlich beförderten Personen.

11 Wirtschaftlichkeit

11.1 Erlösermittlung

11.1.1 Winter

Durchschnittliche Erlöse / Erstzutritte

Der derzeitige mittlere Erlös je Erstzutritt im Skigebiet Ladurns liegt bei etwa 17-19 €. Unter Berücksichtigung einer durch den Zusammenschluss möglichen Preissteigerung wird von einem zukünftigen mittleren Erlös / Erstzutritt von € 22,- ausgegangen.

Erlöse

Es kann zum einen ein Mehrerlös durch die höheren Preise in beiden Skigebieten und zum anderen ein Mehrerlös durch die zusätzlichen Erstzutritte erwartet werden.

Preissteigerung - Skigebiet Ladurns - ca. 80.000 Erstzutritte	280.000 €
Preissteigerung - Skigebiet Rosskopf - ca. 90.000 Erstzutritte	315.000 €
Mehrerlöse durch zusätzliche 45.000 Erstzutritte	990.000 €
Gesamt	1.585.000 €

Zusätzliche Gastroerlöse

Es ist davon auszugehen, dass ein Zuwachs an Erstzutritten bzw. Skifahrern von ca. 45.000 auch entsprechende Zusatzerlöse in den Restaurantbetrieben bzw. Shops der jeweiligen Liftgesellschaften verursacht.

Setzt man hier ca. € 7,- pro zusätzlichem Skifahrer an, so können weitere 315.000 € an Gastroerlösen erwartet werden.

11.1.2 Sommer

Für die Erlösermittlung im Sommer werden folgende Annahmen getroffen:

- derzeit werden im Skigebiet Ladurns und Rosskopf jeweils etwa 11.000 Erstzutritte verzeichnet
- der durchschnittliche Preis je Erstzutritt liegt bei etwa 7,5 €
- von den gesamten Erstzutritten in Skigebiet fahren in etwa 50% mit der neuen Verbindungsbahn
- für die neue Verbindungsbahn kann mit durchschnittlich etwa 10 € je Fahrt gerechnet werden

Erlöse

zusätzliche Gäste Skigebiet Ladurns - ca. 10.000 Erstzutritte x 7,5 €	75.000 €
zusätzliche Gäste Skigebiet Rosskopf - ca. 10.000 Erstzutritte x 7,5 €	75.000 €
Mehrerlöse Verbindungsbahn - ca. 42.000 Erstzutritte x 0,5 x 10,0 €	210.00 €
Gesamt	342.000 €

11.2 Aufwendungen

Es wird davon ausgegangen, dass der Betrieb der neuen Verbindungsbahn innerhalb der bestehenden Liftgesellschaften kostengünstig geführt wird. Es werden folgende Aufwendungen angesetzt.

• Für den Betrieb der Verbindungsbahn wird ein Arbeitsaufwand von ca. 7.000 Stunden à € 30,- angesetzt.	€ 210.000,-
• Für Energie: 900 kW x 1.650 h x 0,20 €/kWh	€ 300.000,-
• Für Reparatur und Revision	€ 400.000,-
• Für Versicherungen, Verwaltung, Steuern, Abgaben	€ 50.000,-
• Für Marketing	€ 100.000,-
• Sonstiges	€ 50.000,-
Gesamt	€ 1.110.000,-

Die zusätzlichen Erstzutritte werden auch bei den bestehenden Liftanlagen entsprechende zusätzliche Aufwendungen verursachen, die jedoch in keiner Relation zu den zu erwartenden zusätzlichen Erlösen stehen.

11.2.1 Einnahmen-Ausgaben-Vergleich

Für die Skiregion Ladurns-Roskopf kann von einem zusätzlichen Betriebsergebnis I (vor Afa, Zins und Ertragssteuern) von ca. 817.000 € ausgegangen werden.

Erlöse Winter	1.585.000 €
Erlöse Sommer	342.000 €
Aufwendungen	1.110.000 €
Betriebsergebnis I	817.000 €

(vor Afa, Zins und Ertragssteuern)

11.2.2 Finanzierung

Aufgrund der großen regionalwirtschaftlichen und touristischen Bedeutung der Skigebiete und im speziellen der geplanten Verbindungsbahn (sich nächstes Kapitel), wird mit einem Beitrag von öffentlicher Seite von etwa 75% gerechnet. Daher und auf Basis der zu erwartenden Investitionskosten und des prognostizierten Betriebsergebnisses, kann davon ausgegangen werden, dass das erforderliche Fremdkapital ordnungsgemäß bedient werden kann.

12 Sozioökonomische und regionalwirtschaftliche Auswirkungen

12.1 Regionalwirtschaftliche Auswirkungen

Seilbahnen bzw. Aufstiegsanlagen sind einerseits im Sommer, vor allem aber im Winter, Zugpferde und Motoren für die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen. Sie schaffen Arbeitsplätze und Wertschöpfung.

12.1.1 Der Tourismus befruchtet viele Branchen

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung des „touristischen Konsums“ auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche (Wirtschaftskammer Österreich und MCI Innsbruck).



Abbildung 12.1: Verteilung des touristischen Konsums

Durch eine steigende touristische Nachfrage sind in all diesen Bereichen, insbesondere im Beherbergungsbereich, beträchtliche Folgeinvestitionen mit erheblicher regionalwirtschaftlicher Wertschöpfungskraft zu erwarten.

12.1.2 Wirtschaftliche Impulse durch Baumaßnahmen

Abbildung 12.2 zeigt schematisch welche Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte durch Investitionen ausgelöst werden.

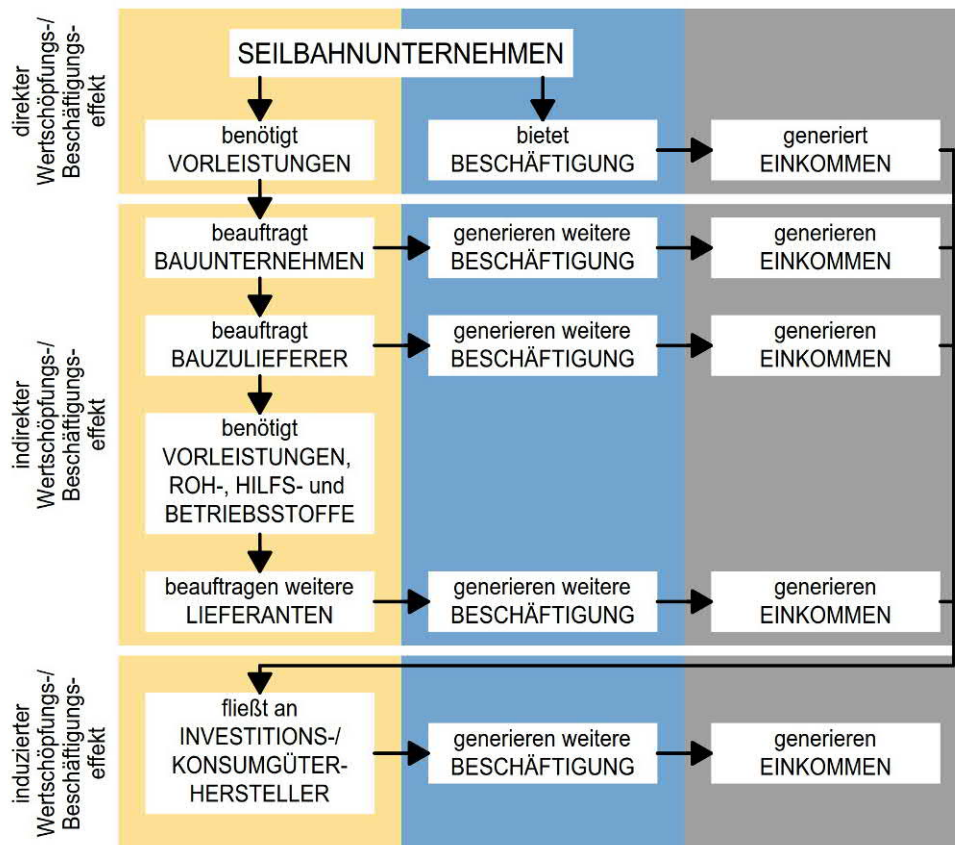


Abbildung 12.2: Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte (schematische Darstellung direkter und multiplikativer Effekte)

Es kann davon ausgegangen werden, dass auch die geplante Verbindungsbahn mit einem Investitionsvolumen von ca. 12,0 Mio. € Wertschöpfung bringt und Einkommen und Arbeitsplätze sichert und schafft.

Von großer Bedeutung sind auch die zu erwartenden Bauinvestitionen im Beherbergungs-, Gastronomie- und Freizeitbereich. Geht man nur von den angenommenen 300 zusätzlichen Betten aus, so kann hier ein Investitionsvolumen von ca. 19,5 Mio. € angesetzt werden.

12.1.3 Wirtschaftliche Effekte nach erfolgter Investition

Basis der zu erwartenden wirtschaftlichen Effekte nach erfolgter Investition sind einerseits die zusätzlichen Nächtigungen, andererseits die aus den touristischen Umsätzen sich ergebende Wertschöpfungskette.

Wie in Kapitel 10 auf Seite 63 dargestellt, kann davon ausgegangen werden, dass nach erfolgtem Zusammenschluss der Skigebiete, in der Ferienregion „Gossensass“ 80.000 zusätzliche

Nächtigungen erreicht werden können. Berücksichtigt man zudem die neu entstehenden Betten so sind nochmals zusätzlich 43.000 Nächtigungen zu erwarten.

Die Höhe der dadurch zu erwartenden zusätzlichen Tagesumsätze hängt neben den zusätzlichen Nächtigungen vor allem von den durchschnittlichen Ausgaben/Gast/Tag ab. Laut der Wirtschaftskammer Tirol betragen die durchschnittlichen Ausgaben der Wintergäste in Tirol im Winter 2015/16 ca. 160 € pro Person (inkl. Anreise). Im Sommer sind die Ausgaben jedoch um einiges geringer. Im Mittel wird daher mit Ausgaben von durchschnittlich 100 € / Person/Tag gerechnet. Dies entspricht somit einem zusätzlichen touristischen Umsatz von etwa 12,3 Mio. €.

Berücksichtigt man zudem die Tagesgäste mit etwa 40 €/Gast so kann nochmals mit ca. 320.000 € an Umsatz gerechnet werden (5.000 Tagesgäste im Winter und 3.000 im Sommer)

Insgesamt kann somit von einem Primärumsatz von 12,6 mio. € ausgegangen werden.

Arbeitsplatzeffekte

Touristische Umsätze schaffen neue und sichern bestehende, direkte und indirekte Arbeitsplätze ab. Der Beschäftigungsmultiplikator wird im Tourismus ca. 1,3 - 1,5 Arbeitsplätze pro € 100.000,- Umsatz angegeben.

Steuereffekte

Die touristischen Umsätze bedeuten auch Steuern und Abgaben für die öffentliche Hand. Es wird damit gerechnet, dass 34% des touristischen Umsatzes in Form von Abgaben und Steuern an die öffentliche Hand zurückfließen.

Zusammenfassende Darstellung der Zusätzlichen Effekte

Zusätzliches Investitionsvolumen im Gastgewerbe	19.500.000 €
Zusätzlicher Primärumsatz durch zusätzliche Nächtigungen	12.300.000 €
Zusätzlicher Primärumsatz durch zusätzliche Tagesgäste	320.000 €
Zusätzlicher Primärumsatz gesamt	12.620.000 €
Beschäftigungseffekt	
Beschäftigungsmultiplikator	1,3-1,5/100.000
Arbeitsplätze	125
Fiskaleffekt	
Fiskaleffekt in %	34
Steuern/Abgabeaufkommen	10.900.000 €

Tabelle 12.1: Zusammenfassende Darstellung der zusätzlichen Effekte

12.2 Sonstige Effekte

Nicht alle durch den Zusammenschluss auftretende wirtschaftliche und touristische Effekte können quantifiziert werden. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass durch den geplanten Zusammenschluss der Skigebiete

- ein attraktives, konkurrenzfähiges und wettbewerbsstarkes Skigebiet geschaffen wird
- die Grundlage für einen nachhaltigen Tourismus in den Regionen gesichert wird
- das Image und der Bekanntheitsgrad der Regionen und somit auch die Begehrtheit verbessert werden kann
- die Marktattraktivität deutlich gesteigert werden kann

12.3 Öffentliches Interesse

Zusammenfassend können folgende Punkte für ein öffentliches Interesse am geplanten Vorhaben genannt werden

- Der Tourismus allgemein und der Wintertourismus im Besonderen, sowie die Freizeitwirtschaft generell, sind die Hauptwirtschaftsfaktoren in den Regionen.
- Ein großer Teil der Familien in den Gemeinden der Regionen lebt direkt oder indirekt vom Tourismus.

- Der Zusammenschluss der Skigebiete erfolgt vordergründig nicht zur Nachfragemaximierung sondern ist eine wichtige Maßnahme
 - zur nachhaltigen Absicherung der Tourismusregion
 - zur Sicherstellung der Nachfrage für die 10.000 Gästebetten
- Der Tourismus- und die Freizeitwirtschaft sind die Hauptarbeitsgeber in den Regionen (direkt und indirekt) und befruchten viele Branchen.

13 Umweltauswirkungen

Umwelttechnisch ist in einigen Teilbereichen mit geringen negativen Auswirkungen zu rechnen, es muss vor allem auf die Flora und die Landschaft geachtet werden. Beim Trinkwasserschutzgebiet sind hingegen bei einer entsprechenden Planung und Bauausführung keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Für eine genauere Beschreibung der Umweltkomponenten und der Auswirkungen darauf wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Umweltbereich	Bewertung	Beschreibung
Boden und Untergrund	keine / neutral	Die geologische Machbarkeit kann grundsätzlich bestätigt werden Es sind keine Hinweise auf Naturgefahren, insbesondere Massenbewegungen vorhanden Es ist mit keinen negativen Auswirkungen auf den Boden und Untergrund zu rechnen
Gewässer	keine / neutral	Alle Baumaßnahmen finden in deutlichen Abständen zu den Quellen statt eine negative Beeinflussung der Quellen ist sehr unwahrscheinlich
Flora	mäßig negativ	nur lokale Zerstörung von Vegetation im Bereich der Stationen vor allem die Zwischenstation am Gschleier wird die Vegetationsdecke in geringem Ausmaß nachhaltig beeinflusst
Fauna	gering negativ	nur punktuelle Eingriffe mit den Stationen vernachlässigbare Störwirkung auf das Rotwild gute Wegführung und Beschilderung ist notwendig/förderlich um Störung von Hühnervögel zu vermeiden
Landschaft	äßig negativ	gesamte Lifttrasse gut einsehbar Stationen sind lokale Störkörper in der Landschaft die Farben und Materialien der Baukörper sollen auf die Landschaft abgestimmt werden
Luft / Lärm / Verkehr	keine / neutral	leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen ist zu erwarten Verkehr zwischen Pflerschtal und Sterzing (Skigebiet Ladurns und Rosskopf) kann reduziert werden
Sachwerte und kulturelles Erbe, Archäologie	keine / neutral	im betroffenen Bereich sind keine Sachwerte oder kulturelles Erbe vorhanden. ebenso sind keine Archäologische Funde zu erwarten
Sozial-ökonomische Betrachtung	sehr positiv	Überleben der beiden Kleinskigebiete Ladurns und Rosskopf wird gesichert stärkere touristische Entwicklung kann erwartet werden zusätzliche Übernachtungen und somit zusätzliche Erlöse können generiert werden Arbeitsplätze können geschaffen und abgesichert werden

Tabelle 13.1: Zusammenfassende umwelttechnische Bewertung

Teil IV

Schlussenteil

14 Zusammenfassung

Die vorliegende Machbarkeitsstudie sieht die Verbindung der zwei Skigebiete Ladurns und Rosskopf mittels einer Pendelbahn vor. Somit kann im Winter ein gemeinsames attraktives Skigebiet und im Sommer, in Kombination mit der neuen Bahn, ein einmaliges Wandererlebnis geboten werden.

Die neu geplante Verbindungsbahn beginnt im Ladurner Skigebiet in der Nähe der „Ladurnerhütte“ und der neu geplanten Mittelstation, führt von dort auf den Gschleier und anschließend weiter zum Rosskopf in die Nähe vom „Sterzinger Haus“. Die Verbindungsbahn soll als Pendelbahn mit Kabinen für je 100 Personen ausgeführt werden. Mit einer Fahrzeit von 4-5 min. bzw. einem Intervall von insgesamt 8min. ergibt dies eine Transportkapazität von 750 Personen/Stunde.

Als Variante wurde eine Verbindung mittels Skibussen untersucht, welche sich jedoch als nicht zielführend erwies. Zudem wurden auch verschiedene Trassenführungen geprüft, woraus dann unter Absprache mit dem Bauherrn und den verschiedenen Fachtechnikern die im Projekt gewählte Trasse als die beste Variante erwies.

Der Zusammenschluss der beiden Skigebiete lässt sicherlich zusätzliche Nachfrageimpulse und somit zusätzliche Umsätze bzw. Einnahmen, sowie Folgeinvestitionen und eine stärkere touristische Entwicklung erwarten. Es kann mit 19,5 Mio. € an Investitionen im Gastgewerbe und 12,6 Mio. € an zusätzlichem Primärumsatz erwartet werden. Allein dadurch können bis zu 125 Arbeitsplätze abgesichert bzw. neu geschaffen werden.

Umwelttechnisch ist in einigen Teilbereichen mit negativen Auswirkungen zu rechnen, es muss vor allem auf die Flora und die Landschaft geachtet werden. Beim Trinkwasserschutzgebiet sind hingegen mit einer entsprechenden Planung und Bauausführung keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

15 Schlussbemerkung

In den letzten Jahren hat sich bekanntlich die Wirtschaftlichkeit der beiden Skigebiete, vor allem vom Rosskopf, stetig verschlechtert und die beiden Kleinskigebiete können immer schwieriger mit den umliegenden Gebieten wie Gitschberg Jochtal oder Ratschings mithalten. Daher wurde bereits seit mehreren Jahren über eine Verbindung der beiden Skizonen gesprochen. Auch von Seiten der Gastbetriebe findet die Idee einer Verbindung immer stärkere Zustimmung. So soll nun eine Verbindungsbahn zwischen Ladurns und Rosskopf errichtet werden

Durch die geplante Verbindung kann mit erheblichen Zusatzerlösen in der gesamten Tourismusbranche und mit weiterer Wertschöpfung von mehreren Millionen gerechnet werden. Zudem können etwa 125 Arbeitsplätze geschaffen bzw. abgesichert werden.

Durch eine gute Planung in den einzelnen Projektierungsphasen können die Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering gehalten werden oder es können entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden.