

Einwände der Sunpana GmbH zum Umweltverträglichkeitsprüfung der Alpenpana GmbH „Verlegung der Aufstiegsanlage Monte Pana“

| | |
|--|----|
| 1. Keine Verlegung der Liftanlage | 1 |
| 2. Nicht vorhandene Grundverfügbarkeit der Gemeinde St. Christina..... | 2 |
| 3. Beschluss der Gemeinde St. Christina von 2010 zur Verlegung..... | 2 |
| 4. Mobilität | 2 |
| 5. Die Lösung laut Sunpana Projekt..... | 4 |
| 6. Parkplätze..... | 7 |
| 7. Einzugsgebiet:..... | 9 |
| 8. Anbindung der Skigebiete an die Mobilität..... | 10 |
| 9. Trasse..... | 13 |
| 10. Grundsatz der Nachhaltigkeit..... | 14 |
| 11. Im Widerspruch zum Masterplan..... | 17 |
| 12. Entwicklung von St. Christina – Lebendige Orte | 19 |
| 13. Weitere Gründe für den Standort Iman | 21 |
| 14. Vergleich der Zonen Iman und Ruacia | 22 |

1. Keine Verlegung der Liftanlage

Es handelt sich hier nicht um eine einfache Verlegung, sondern um eine komplett neue Aufstiegsanlage, welche eine neue Konzession erfordert.

Denn es gilt laut Art. 6 vom D.L.H. 9.11.2021 Nr. 35 als wesentliche Änderungen der Seilbahnlinie:

- die Ersetzung der Anlage durch einen anderen Typ, (trifft zu: von fixgeklemmtem Sessellift auf kuppelbarer Gondelbahn)
- die Versetzung, Verlängerung oder Verkürzung der Anlage, (trifft zu, da die neue Linie deutlich länger ist und nichts mit der alten gemeinsam hat und die Talstation sogar in einer anderen Gemeinde positioniert ist)
- die Erhöhung der in der Konzession angegebenen Förderleistung (trifft auch zu, da die Förderleistung sogar mehr als verdoppelt wird)

Es genügt, dass ein einziger dieser Punkte zutrifft, und es muss eine neue Konzession ausgestellt werden - erst recht also, wenn alle Punkte zutreffen!

2. Nicht vorhandene Grundverfügbarkeit der Gemeinde St. Christina

In den angefügten veröffentlichten Unterlagen für das UVP-Verfahren, wird die nötige Grundverfügbarkeit der Gemeinde St. Christina nicht nachgewiesen.

In einer der UVP der Alpenpana beigelegten E-Mail vom 11.08.2021 wird darauf hingewiesen, dass die Rückmeldung der Gemeinde dafür ausständig ist.

3. Beschluss der Gemeinde St. Christina von 2010 zur Verlegung

In Ermangelung an Alternativen wurde im Jahr 2010 von der Gemeinde St. Christina beschlossen der Verlegung der Anlage grundsätzlich zuzustimmen, unter der Bedingung, dass das Dorf zumindest durch eine Skipiste erreichbar bleibt (laut damaligem BM Bruno Senoner) um nicht komplett vom Skigebiet ausgeschlossen zu werden.

Diese Piste wurde aber nie realisiert. Es wurde lediglich ein Projekt vorgestellt, wo eine Piste von Monte Pana nach Ruacia führt (was nicht den Anforderungen entsprach) und dessen Bau zu Lasten der Gemeinde hätte ausgeführt werden sollen.

Die Bedingungen für eine Verlegung waren somit nie erfüllt und es vergingen weitere Jahre. Seit 2019 gibt es alternative Projekte mit der Talstation in der Sportzone Iman (darunter auch ein Projektvorschlag der Alpenpana). Die Zustimmung für eine Verlegung in die Nachbargemeinde war somit hinfällig.

Die angeführte Mobilitätsstudie (Dokument 63 B20024EXT683-R0 Analisi trasportistica-signed) der Alpenpana Gmbh deckt sich nicht mit dem Bestreben der Gemeindeverwaltung von St. Christina die öffentliche Mobilität im Zentrum Iman (heutige Sportzone) im Ortskern zu konzentrieren.

4. Mobilität

Die Lift-Infrastruktur von St. Christina befindet sich derzeit außerhalb des Ortsbereiches mit Ausnahme des stark in die Jahre gekommenen Zweier-Sesselliftes nach Monte Pana der in keinsten Weise den modernen Standards hochqualitativer Urlaubsorte entspricht. Jeder renommierte Skiort im Alpenraum und darüber hinaus, ist bemüht mit einer guten Lift-Infrastruktur direkt im Ort zu punkten. Der Gast will von der Unterkunft direkt zum Lift oder auf die Piste ohne auf PKW, Taxi oder Busse zurückzugreifen, um längere Strecken zurücklegen zu müssen.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass diese heutige Liftanlage ein wichtiger Zubringer im Ort ist, welcher von einer Vielzahl an Gästen direkt über die Fußwege sowie über die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt wird.

Eine Liftstation bei Ruacia verstärkt hingegen die Mobilitätsprobleme, welche auf Orts- und Talebene in den letzten Jahren entstanden sind, zusätzlich.

Durch die längeren Fahrtstrecken der Busse wird auch der CO₂-Haushalt zusätzlich belastet, was im klaren Widerspruch zu den angeführten Vorteilen im Projekt der Alpenpana steht.

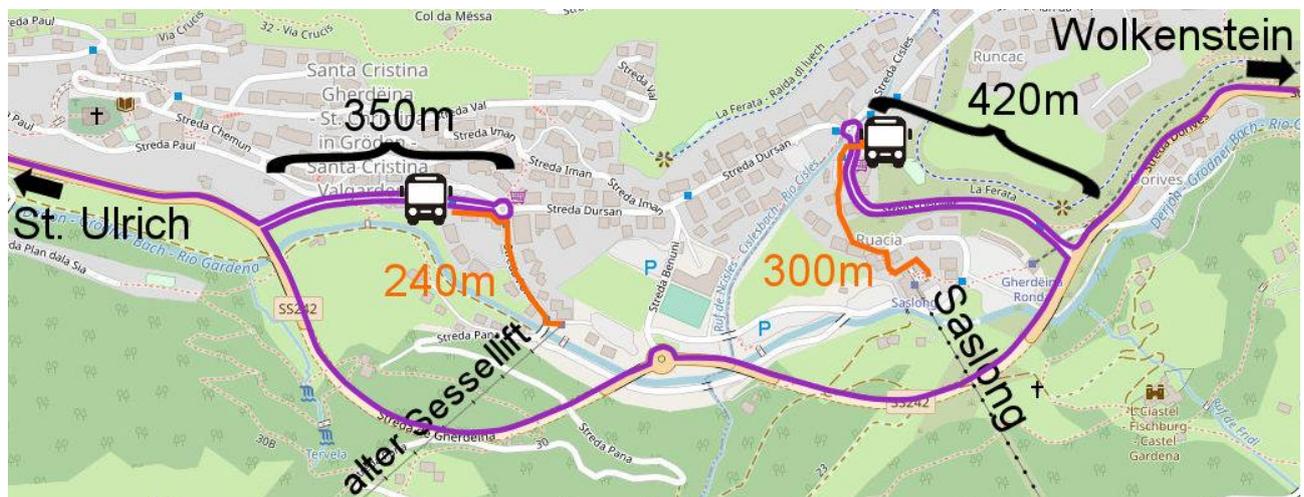
Gäste, welche heute den Monte Pana Lift benutzt haben und sich in dessen Einzugsgebiet befinden, müssen zusätzlich nach Ruacia geführt werden und dort parken.

Der Standort bei Iman - wie von der Sunpana Gmbh geplant - bietet deutlich mehr Vorteile im direkten Vergleich zum Standort Ruacia:

Sommer wie Winter wollen die Gäste von der Unterkunft in die Berge. Wenn dies nicht zu Fuß möglich ist, wird der eigene PKW, der Hotel-Shuttle oder ein öffentlicher Transportdienst verwendet. Dies generiert gerade in den **Stoßzeiten** viel Verkehr. Sowohl innerörtlich bis zur nächsten Talstation als auch im Talkessel zwischen den Dörfern. Als Folge bilden sich **Staus auf den Straßen** und die **wenigen Parkplätze** sind schnell überfüllt. Die Linienbusse sind ausgelastet und Gäste müssen auf den nächsten Bus warten. Diesen Verkehr gilt es zu reduzieren.

Die Gäste aus St. Ulrich, die ins Skigebiet Seceda/Col Raiser einsteigen wollen, haben einen direkten Zugang von St. Ulrich. Die Skifahrer auf den anspruchsvollen Pisten von Seceda/Col Raiser bzw. Ciampinoi sind typischerweise keine Klientel für die **Übungshänge** von Monte Pana und es besteht daher kaum Austausch von Skifahrern zwischen den beiden Gebieten. Zudem ist der geringe Transfer zwischen den Talstationen bereits durch den innerörtlichen Skibus gedeckt.

St. Christina verfügt derzeit über zwei Bushaltestellen. Beide sind von Ruacia weit entfernt und somit fahren die Gäste oft mit dem Skibus bis Wolkenstein weiter. Die Straße nach Ruacia ist sehr eng und steil und die Gemeinde Wolkenstein lässt, auf Druck der dort ansässigen Bürger, deshalb nur eine kleine Anzahl von Bussen nach Ruacia fahren. Und größere Busse können die enge Strasse gar nicht befahren.



Derzeitige Situation: Schleifen zu den Bushaltestellen und langer, steiler Fußweg zu den Talstationen

In der Tabelle 3.1 des Mobilitätskonzeptes der Alpenpana wird bei der Anlage die Zusammenführung der Haltestellen Dosses sowie Rathaus vorgeschlagen, dies ist nicht realisierbar da der Ort von St. Christina somit keine Haltestellen für Überlandbusse mehr haben würde.

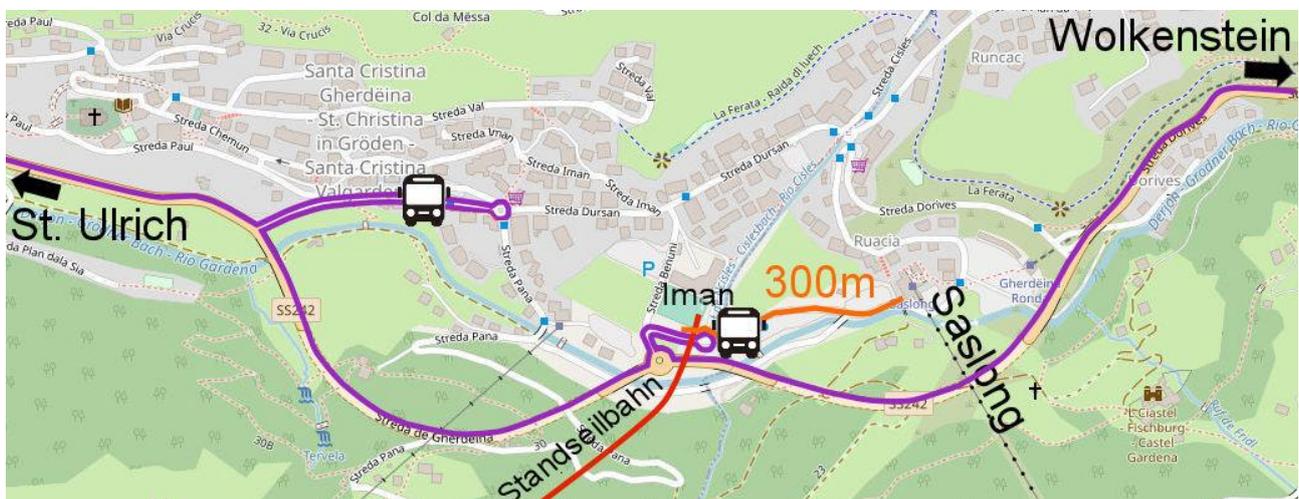
Da vor der Talstation der Alpenpana ein Kreisverkehr entstehen soll wo die Busse wenden können und die Zufahrt von der Umfahrungsstrasse zu Ruacia hierfür verbreitert werden muss (die Busse sollen in beiden Richtungen verkehren), gehen nochmals ein Dutzend Parkplätze entlang dieser Zulauf-Straße verloren.

Diese neue Bushaltestelle wie im Vorschlag der Alpenpana würde eine weitere Schlaufe von über 500 m (durch einen Parkplatz im Schritttempo) erfordern, welche zusätzlich zu den beiden anderen Schleifen bei der Gemeinde und bei Maciaconi zu je 600 bzw. 800 m dazukommen und keine dieser ersetzen kann, was die Busfahrten zwischen St. Ulrich und Wolkenstein unnötig verlängert.



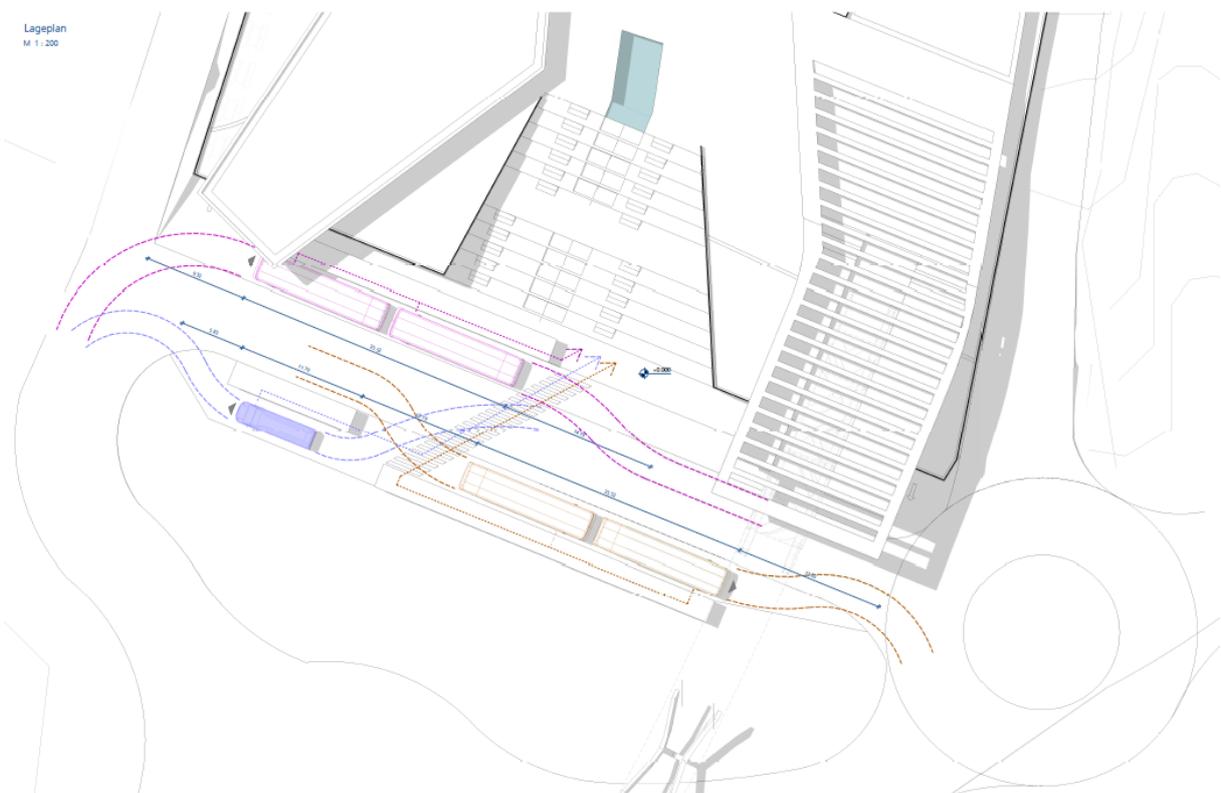
Auszug aus der UVP der Alpenpana GmbH

5. Die Lösung laut Sunpana Projekt



Die neue Situation mit Expressbussen und Mobilitätszentrum bei Iman

Die Haltestelle Dosses/Maciaconi wird durch das Mobilitätszentrum Iman ersetzt. Dadurch entfällt die lange und gefährliche Schleife bei Maciaconi. Ebenso müssen die Fußgänger nicht den steilen Weg von Maciaconi bis Ruacia gehen, sondern können den ebenerdigen Weg von Iman zur Seilbahn Saslong benutzen. Mit der Standseilbahnlösung wäre künftig auch eine Weiterführung entlang der rechten Uferseite des Cisles Baches bis zum Hotel Dosses und somit bis in den Zentrumsbereich möglich.



Mobilitätslösung der Sunpana GmbH

Auch der jetzige Gemeindeausschuss von St. Christina hat sich für eine neue Anlage von der Zone Iman im Zentrum von St. Christina ausgesprochen. Hier soll eine moderne Anlage entstehen, die dem Image Südtirols und Grödens gerecht wird. Außerdem ist das Iman-Gelände auf der südlichen Seite direkt an den Kreisverkehr der Umfahrungsstraße von St. Christina angebunden, sodass auch Gäste von außerhalb direkt die neue Anlage und die Tiefgaragen erreichen, ohne St. Christina und Wolkenstein mit zusätzlichem Verkehr zu belasten.

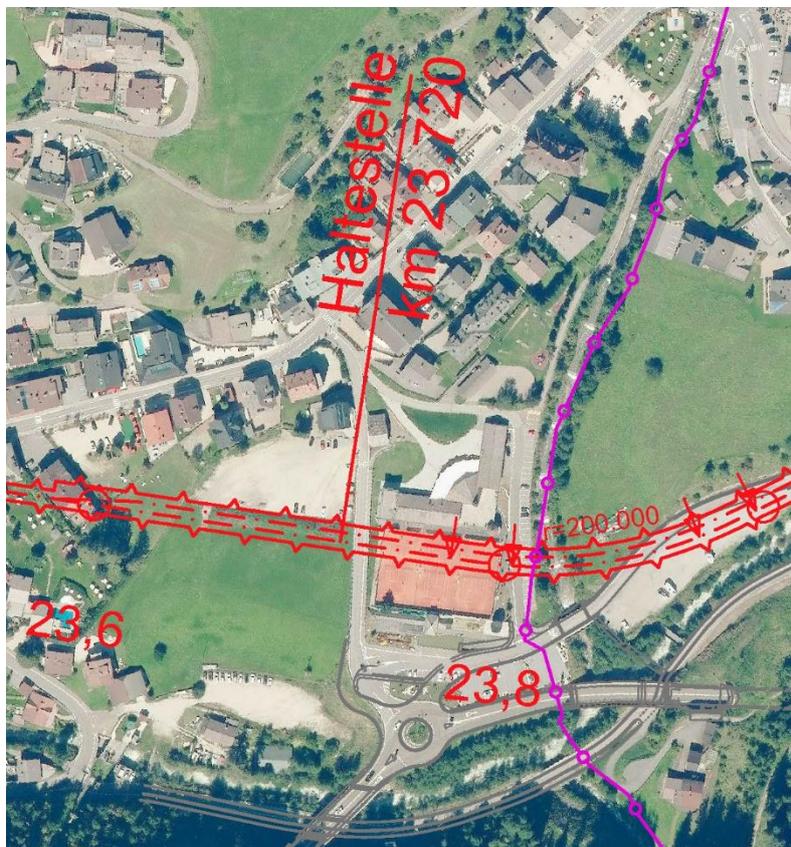
Über diesen Kreisverkehr können auch die Linienbusse direkt das neue Mobilitätszentrum ohne Umwege erreichen, welches in den unteren Teil des Iman-Center integriert wird. Dadurch wird ein beachtlicher Teil des Ortszentrums von St. Christina fußläufig erschlossen.

Durch die zentrale Bushaltestelle können auch größere „18 Meter Busse“ eingesetzt werden, welche von den Nachbarorten kommend direkt die Zone Iman anfahren.

Als Busbahnhof besteht die Möglichkeit diesen als Endstation für die Linienbusse, welche von Kastelruth/Bozen/Brixen kommen, auszubilden, wodurch die zentrale Haltestelle in St. Ulrich entlastet wird.

Weniger Verkehr im Ort

Das neue Mobilitätszentrum bei Iman, wo auch die Haltestelle der neu geplanten Grödner Bahn vorgesehen ist, befindet sich direkt am Kreisverkehr der Umfahrungsstraße auf Gemeindegrund. So können in Zukunft alle Linien- und Skibusse der Taltrasse dieses Mobilitätszentrum nutzen und die Standseilbahn ist der erste Zustieg zur Sella Ronda. Dadurch können in Zukunft die Skibusse effizienter eingesetzt werden. Dies kommt sowohl den Fahrzeiten und somit der Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel, sowie dem öffentlichen Haushalt und vor allem der Umwelt zugute.



Ausschnitt aus der vorliegenden unterirdischen Trasse der neuen Grödner Bahn mit der unterirdischen Haltestelle im Bereich Iman

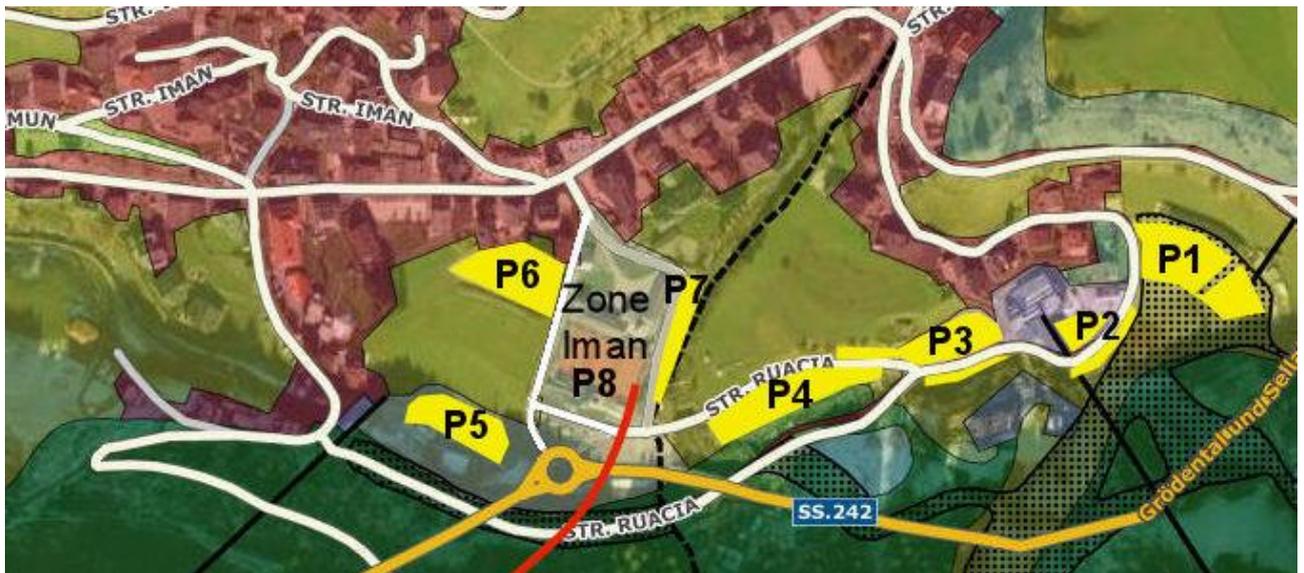
Eine Reduzierung des Verkehrs oder komplette Schließung der Gemeindestraße nach Monte Pana ist gemäß dem Alpenpana Projekt nicht möglich, da diese fehlenden Parkplätze, welche heute auf Monte Pana vorhanden sind, im Plan der Alpenpana nicht kompensiert werden.

6. Parkplätze

Derzeit sind an der von der Alpenpana vorgesehenen Position der Talstation etwa 60 PKW-Stellplätze vorhanden, die durch die Errichtung der Talstation verloren gingen. Als Ersatz dazu soll laut UVP Bericht auf der anderen Uferseite (bei Ampezan) ein Parkplatz auf 2 Ebenen im Hang für etwa 60

Mehrmals hat die Gemeinde St. Christina den Anlauf unternommen diese Garagen (bei P8) zu realisieren. Einen Aufruf an die lokalen Unternehmer, sich an der Realisierung der Parkgarage bei Iman zu beteiligen, gab es sowohl im Gemeindeblatt Nummer 5 von 2009 als auch in der Ausgabe Nummer 4 von 2010.

Im neuen Mehrzweck-Gebäude des Center Iman soll eine Garage mit 152 Parkplätzen (auf zwei Ebenen zu jeweils 77 bzw. 75 Stellplätzen) entstehen sowie 16 offene Kurzzeit-Parkplätze. Diese werden nicht nur für den Skibetrieb während der Öffnungszeiten der Aufstiegsanlage benutzt, sondern stehen ganzjährig 24/24 Stunden für Veranstaltungen im Zentrum zur Verfügung. Vor allem im Sommer finden viele Abendveranstaltungen im Zentrum statt (z.B. der wöchentliche Bauernmarkt).

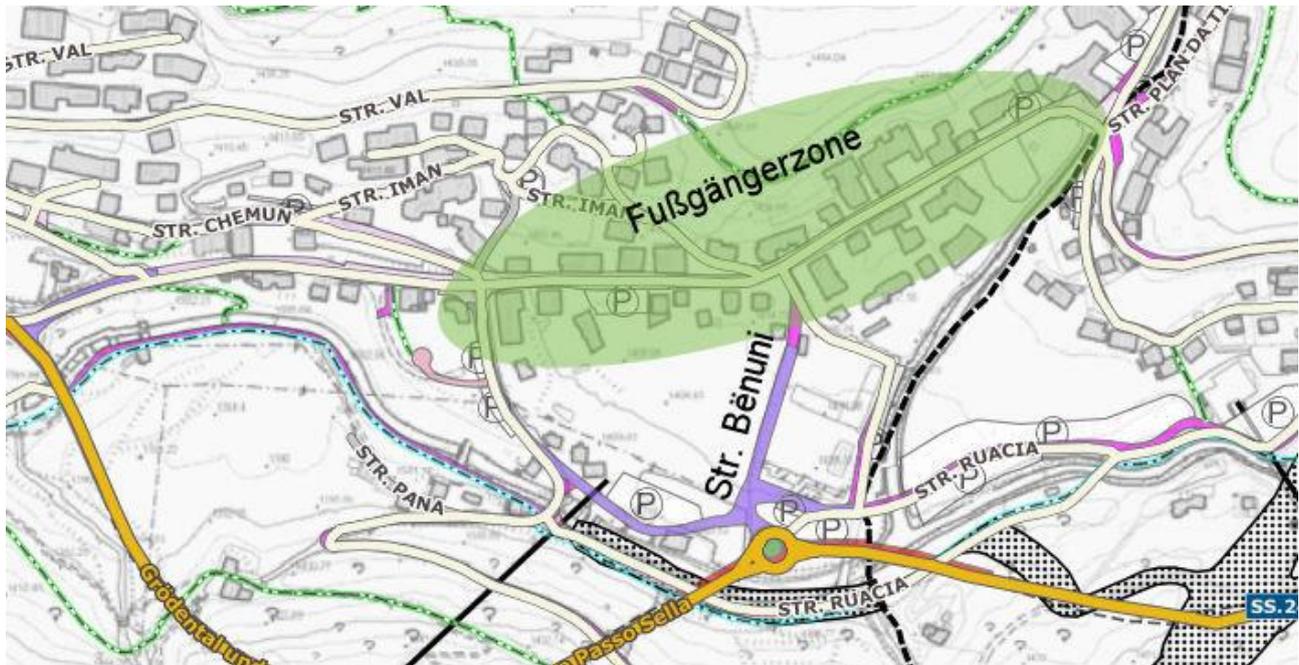


Bestehende Parkplätze in gelb

Der bestehende Parkplatz an der alten Monte-Pana-Talstation (P5) soll weiterhin benutzt werden (der Grundbesitzer hat bereits sein Interesse dafür bekundet), da dieser sich auch in unmittelbarer Nähe der neuen Talstation Iman befindet.

Durch die Zentrumsnähe der Iman-Talstation ist diese für weit mehr Nutzer zu Fuß erreichbar und viele werden auf ihren PKW verzichten. Die Bus-Haltestelle direkt an der Talstation ermutigt auch viele auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Talstation der Saslong ist vom neuen Mobilitätszentrum bei Iman ebenso deutlich leichter und ebenerdig zu Fuß zu erreichen. Damit ist auf längere Sicht die optimale Erreichbarkeit der Aufstiegsanlagen und die Parkplatznot in St. Christina gelöst.

Wir sprechen also von einer Differenz von etwa 300 Parkplätzen(!) zwischen den beiden Lösungen zu Gunsten der Sunpana GmbH



Strasse „Bënuni“ vom Rondell der SS242 zur Haupteinkaufsstraße bzw. Fußgängerzone

7. Einzugsgebiet:

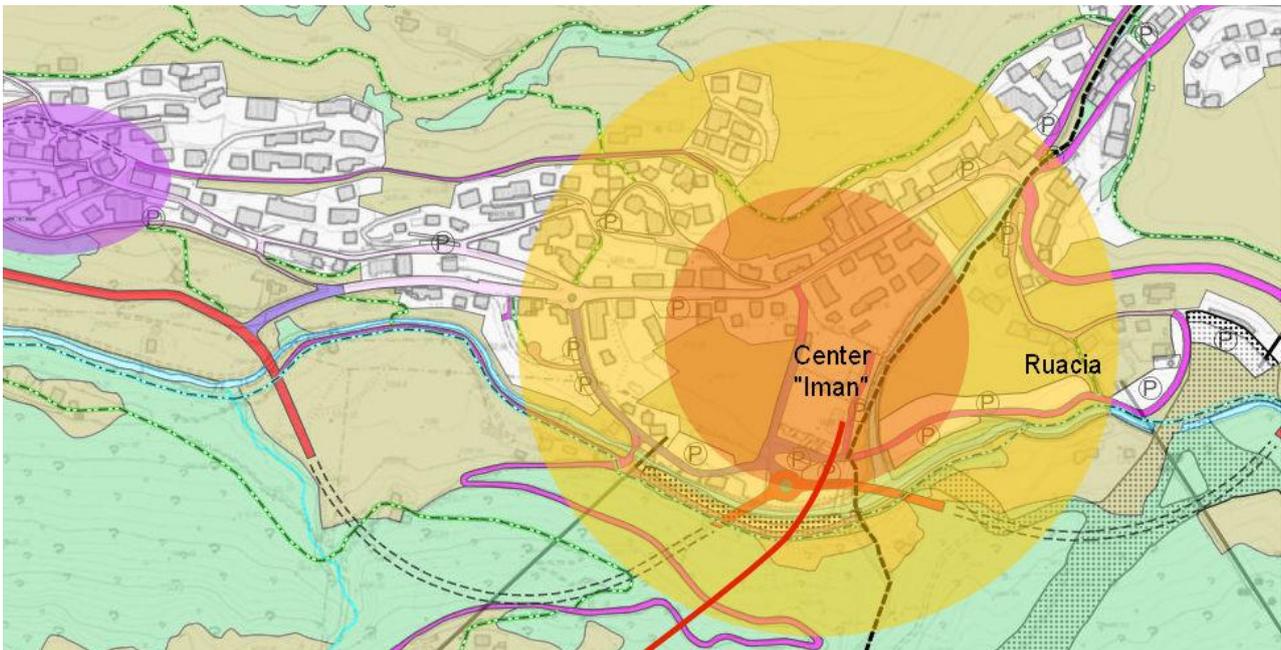
Die heutige Lage des Monte Pana Lifts hat St. Christina als Dorf als Einzugsgebiet. Es ermöglicht der Zone „Zentrum“ ein Erreichen des Skigebietes und der SellaRonda ohne auf öffentliche Verkehrsmittel oder private PKWs zurückzugreifen. Eine Verlegung der Talstation der Aufstiegsanlage nach Ruacia würde daher die Verkehrssituation und Erreichbarkeit verschlechtern und somit auch die Wettbewerbsfähigkeit von S.Christina zusätzlich negativ beeinträchtigen.

Unterkunftsbetriebe im Zentrum müssen ihre Gäste nicht mehr mit dem Hotelshuttle zur Talstation oder gar bis auf die Alm führen.

Laut dem Kartographen BA Christoph Schrahe (Montenius Consult) gelten Lifte und Pisten als „untereinander verbunden“, wenn der Fußweg dazwischen nicht mehr als 400 m beträgt. Dies ist in etwa die Distanz, welche Skifahrer bereit sind mit Schischuhen zu bewältigen.

An der Talstation Iman ist ein Skidepot geplant, damit die Skifahrer „leichten Fußes“ die Strecke von der Unterkunft zur Liftanlage bewältigen können. So sind auch 500 m Fußweg kein Problem mehr und der PKW bleibt in der Hotel-Garage.

Betten in Unterkunftsbetrieben von St. Christina und Umgebung:



Umkreis von 150 m (orange) und 300 m (gelb). links der historische Ortskern (lila)

Gröden zählt insgesamt 18.678 Gästebetten (Stand 2019).

Die Gemeinde St. Christina zählt 3037 Gästebetten. Die Hälfte dieser Gästebetten sind im Umkreis von 500 m und somit an die Lifanlage angebunden. Zusätzlich bedient der Standort Iman viele Einheimische, die im Ortskern ansässig sind.

| Einzugsgebiet | Radius 150 m | Radius 300 m | Radius 500 m |
|---------------|--------------|--------------|--------------|
| Gästebetten | 272 | 653 | 1577 |

8. Anbindung der Skigebiete an die Mobilität

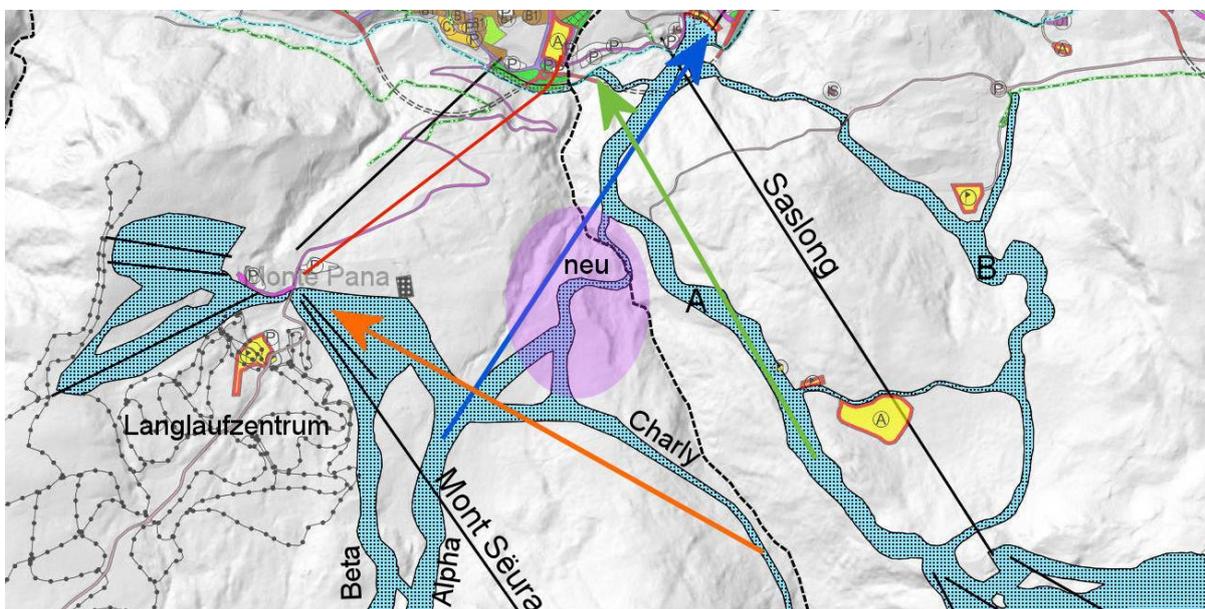


Die Skigebiete Monte Pana, Ciampinoi und Plan de Gralba sind bereits skitechnisch miteinander verbunden. Letzten Winter (2020/21) wurde die Verbindungspiste von Monte Pana zur Saslong-A-Abfahrt fertiggestellt.

Am Ende der Saslong-A-Abfahrt existiert eine Abzweigung zur Zone Iman. Der Skiweg ist bereits im Pistenplan eingetragen und die Fußgängerbrücke existiert ebenfalls.

Die Verbindungspiste von Tramans (zwischen Ciampinoi und Piz Sella) nach Monte Pana (Piste „Charly“) erlaubt es von der SellaRonda nach Monte Pana zu gelangen. Ebenso ist es von Monte Pana über Mont Sëura und Tramans möglich die Zone Plan de Gralba (und somit Einstieg in die SellaRonda) zu erreichen.

Die Lage der Lifтанlage ist auf die Zielgruppe der Gäste von Monte Pana ausgerichtet. Familien mit Kindern, Langlaufen und sonstige Aktivitäten bilden einen großen Bestandteil. Weiteres sind die Erst-Einstiege für die SellaRonda aus dem Mobilitätszentrum sowie den zusätzlichen Parkmöglichkeiten in der Umgebung zu erwähnen.



- Piste von Tramans/Sella Ronda nach Monte Pana (oranger Pfeil)
- Piste von Monte Pana zur Saslong/Ciampinoi/ GardenaRonda (blauer Pfeil)
- Skiweg von der Saslong-A-Abfahrt nach Iman (grüner Pfeil)

Wir sehen geringen Transfer von Skifahrern vom Gebiet Seceda zum Monte Pana da die Kundenstruktur der beiden Gebiete sehr unterschiedlich ist. Die Skigebiete Monte Pana und Ciampinoi sind durch Pisten bereits heute bestens miteinander verbunden. Dies ermöglicht daher auch die Durchführung der Gardena-Ronda und der Dolomiten-8 oder Gröden-8. Bei unserer Lösung wird vermehrt auf das Skifahren und nicht auf Liftfahren Wert gelegt.

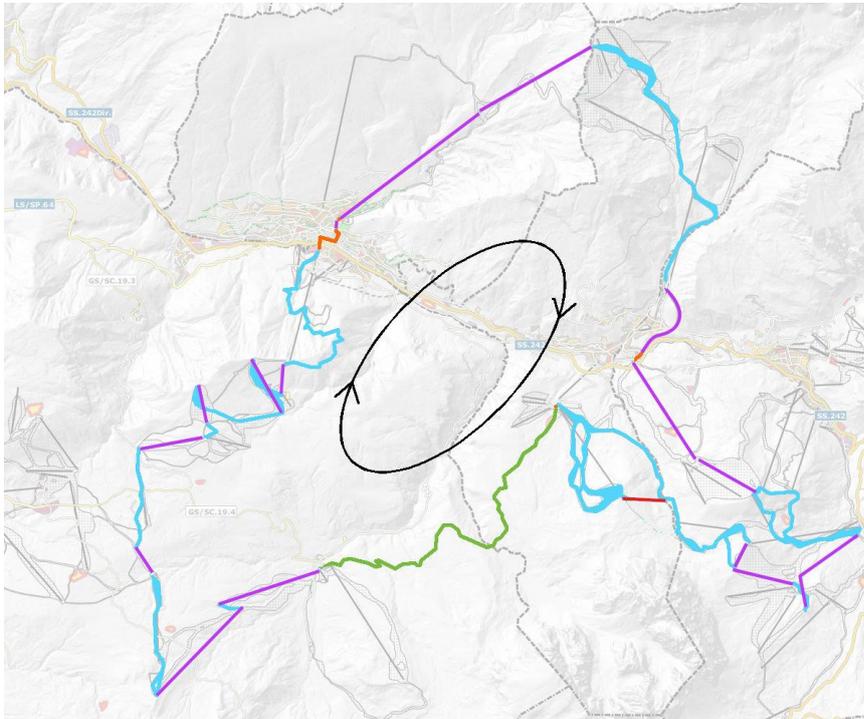
Gardena Ronda – Dolomiten 8 – Gröden 8

Wir sehen daher die Verbindung St. Christina-Monte Pana primär als bidirektionale Verbindung zum Naherholungsgebiet Monte Pana und nur sekundär als Zubringer zu einer eventuellen zukünftigen Gardena-Ronda.

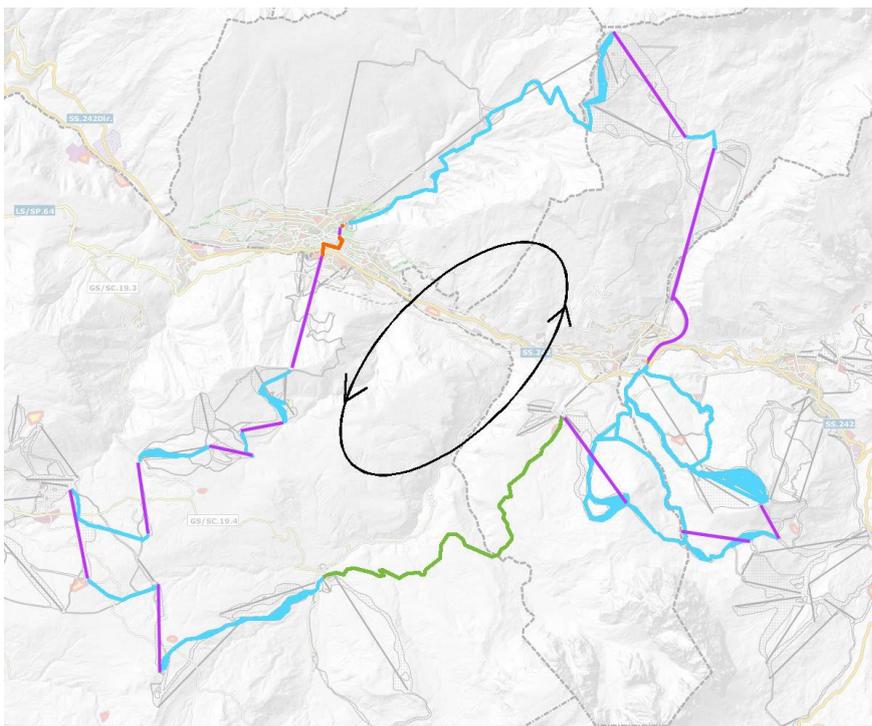
Die schon erwähnte Verbindungspiste von Mont Seura/Monte Pana zu Ruacia ermöglicht die Runde gegen den Uhrzeigersinn auf dieser Teilstrecke mittels Skiern und ohne Lifтанlage.

Eine erweiterte Gardena-Ronda über die Anlagen und Pisten von Ciampinoi, Plan de Gralba und Tramans stellt eine ski-technische Bereicherung dar. Diese Lifte wären Teil der Gardena-Ronda und somit würde sich eine attraktive „Grödner-8“ ergeben.

Es besteht also **keine Notwendigkeit** die Talstation des Monte Pana-Lifts von St. Christina nach Ruacia zu verlegen, um diese Skigebiete untereinander zu verbinden.



Im Uhrzeigersinn



Im Gegenuhrzeigersinn

Sollte jedoch der Lift vom Dorfzentrum nach Ruacia verlegt werden, ergibt sich ein Lifte-Karussell, das für Skifahrer, die auch Skifahren wollen, absolut uninteressant ist. Es wird zudem das Gebiet von Saslong/Ciampinoi nicht in die G

9. Trasse

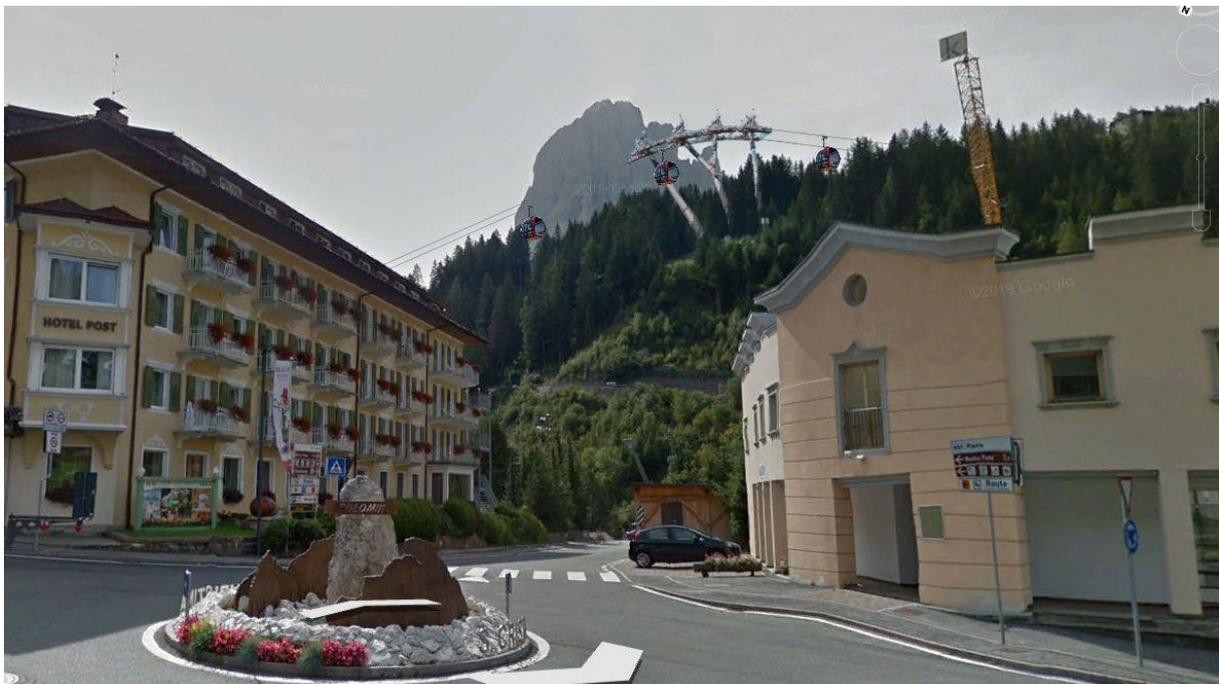
Die von Alpenpana vorgelegte Liftverbindung hat, abgesehen von den schon angeführten Argumenten, noch folgende wesentliche Nachteile:

Einsichtigkeit

Die Trasse verläuft in nordwest-südost Richtung sehr schleifend und nahezu talparallel und ist somit sehr einsichtig nahezu im gesamten Ortsgebiet von St. Christina und insbesondere von der Örtlichkeit Plesdinaz aus. Das Landschaftsbild wird durch diese Liftverbindung nachhaltig gestört. Dies gilt insbesondere auch für den Bereich der Bergstation, wo aufgrund der erhöhten Seilführung im Bereich der Straßen- und Bachquerung zahlreiche Stützen erforderlich sind, welche das Landschaftsbild in diesem sensiblen Bereich nachhaltig stören. Im Bereich der Talstation wird ein Stationsgebäude mit dem Lager für die Kabinen errichtet, welches einigen denkmalgeschützten Gebäuden vorgesetzt wird und somit den Grundsätzen des Ensemble-Schutzes widerspricht.

Die Standseilbahnlösung hat abgesehen von der deutlich geringeren Einsichtigkeit und somit der geringeren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, auch wesentliche Vorteile im Bereich der Bergstation (ebenerdige Ein- und Ausstiege und Zustiege zu der unmittelbar angrenzenden Aufstiegsanlage, sowie zum Großteil unterirdische Bauwerke)

Nachfolgend wird beispielhaft die mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vom Ortszentrum aus dargestellt:



Durch die markante Geländeneigung auf halber Trasse, wird eine Mehrfachstütze mit langer Rollenatterie notwendig, die vom Dorfzentrum aus, den Blick auf den Langkofel stört.

Querungen

Die vorgeschlagene Trassenführung weist zahlreiche Bach- und Straßenquerungen auf. Problematisch erscheint die Querung der Staatsstraße SS242 in unmittelbarer Nähe des Westportales des Tunnels Saslong der Umfahrungsstraße von St. Christina. Auch die Gemeindestraße nach Monte Pana wird mehrfach gequert, wo besondere Schutzvorkehrungen (Schutznetze) erforderlich sind, welche sich wiederum störend auf das Landschaftsbild auswirken.

Ampezzan Hof

Die Trasse führt in unmittelbarer Nähe vor dem Anpezzan Hof (Südlich des Tunnelportals der Umfahrungsstraße) vorbei. Dieser Überflug führt aufgrund der Lärmemissionen der geplanten Liftanlage sowie der landschaftlichen Beeinträchtigung zu einem substanziellen Wertverlust dieses Anwesens/Immobilie. Mit Langzeitfolgen für die betroffenen Anrainer ist zu rechnen.

Anbindung an die umliegenden Aufstiegsanlagen

Durch die Quote der Bergstation ist eine höhengleiche Anbindung zu den umliegenden Aufstiegsanlagen und insbesondere des Sesselliftes nach Mont Seura nicht möglich. Zudem müssen die Skifahrer die Zufahrtsstraße zu den bestehenden Hotelbetrieben und der Straße zur Seiser Alm queren.

An der Talstation ist eine funktionale Anbindung an die angrenzende Talstation der Umlaufbahn Ruacia-Sochers aufgrund der bestehenden Besitzverhältnisse auch fraglich.



Rechts: Bergstation Sunpana Links: Talstation Mont Seura

10. Grundsatz der Nachhaltigkeit

Lebensdauer

Die Standseilbahnen stellen den **ältesten Typ von Seilbahnen** dar und sind seit über 600 Jahren bewährte und extrem sichere Verkehrsmittel (siehe Wikipedia). Standseilbahnen beruhen auf einer einfachen Technik und haben eine hohe Lebensdauer. Die kostenintensiven Posten einer Standseilbahn sind durch den Bau der Trasse, die Brücken und Tunnels gegeben, und es sind eben diese Bauwerke, die eine **hohe Lebensdauer** von auch über hundert Jahren haben. In den letzten

Jahren wurden die Standseilbahnen durch den Einsatz modernster Technik zunehmend sicherer, effizienter, stromsparender und umweltfreundlicher.

CO2 Bilanz und Energie-Effizienz

(Stand-)Seilbahnen benutzen elektrische Antriebe und haben allgemein einen sehr hohen Wirkungsgrad.

Aufgrund des relativ hohen Stromverbrauches einer Umlaufbahn gegenüber einer Standseilbahn fällt die CO2-Bilanz der Alpenpana-Lösung deutlich ungünstiger aus - Sachverhalt, der im vorgelegten Projekt nicht gebührend berücksichtigt worden ist.

Da bei einer Standseilbahn zudem die beiden Wagone auf halber Strecke im **Gleichgewicht** stehen, muss nur ein relativ geringer Energieaufwand betrieben werden, um die gesamte Strecke zu bewältigen. Der Gleichgewichtspunkt verlagert sich, je nachdem wie viele Personen berg- oder talwärts fahren.

Die Energieverteilung während dem Betrieb einer Standseilbahn wurde z.B. durch eine Studie der ETH Zürich untersucht:

- **bei Stillstand wird keine Energie** verbraucht (Abgesehen von der Beleuchtung in den Stationen o.Ä.)
- kurz nach der Hälfte der Strecke überwiegt das Gewicht der talfahrenden Garnitur samt Zugseil, sodass die Anlage gebremst werden muss und sogar **Strom erzeugt** werden kann
- je mehr Personen tal- als bergwärts fahren, desto früher erreicht man den Gleichgewichtspunkt und man spart Energie
- durch moderne Technik ist es möglich diese gewonnene Energie in immer effizientere Batterien einzuspeisen und dadurch das öffentliche Stromnetz deutlich zu entlasten
- Eine kuppelbare Umlaufbahn verbraucht hingegen konstant Energie - auch im Leerlauf und Einzelfahrten außerhalb der üblichen Betriebszeiten sind daher nicht lohnend (siehe beigefügte Grafiken)

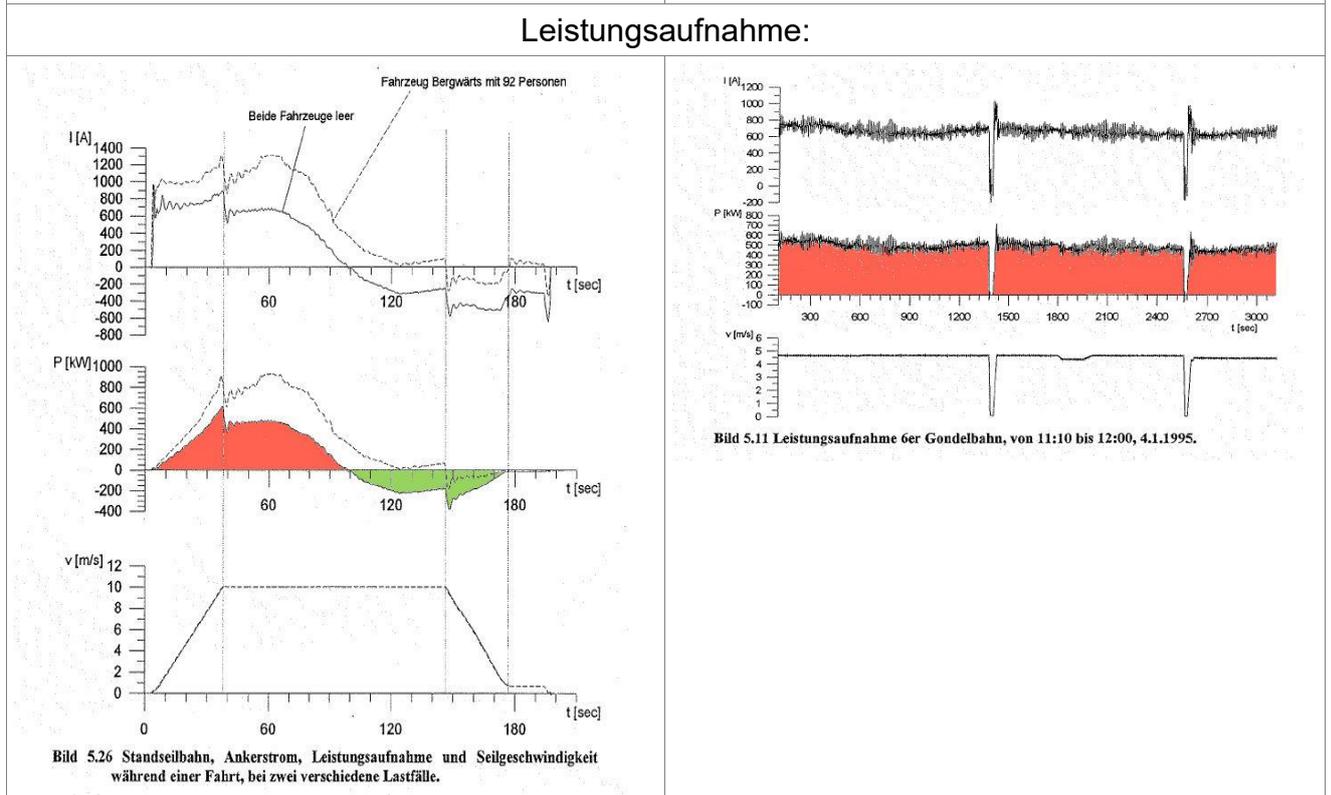
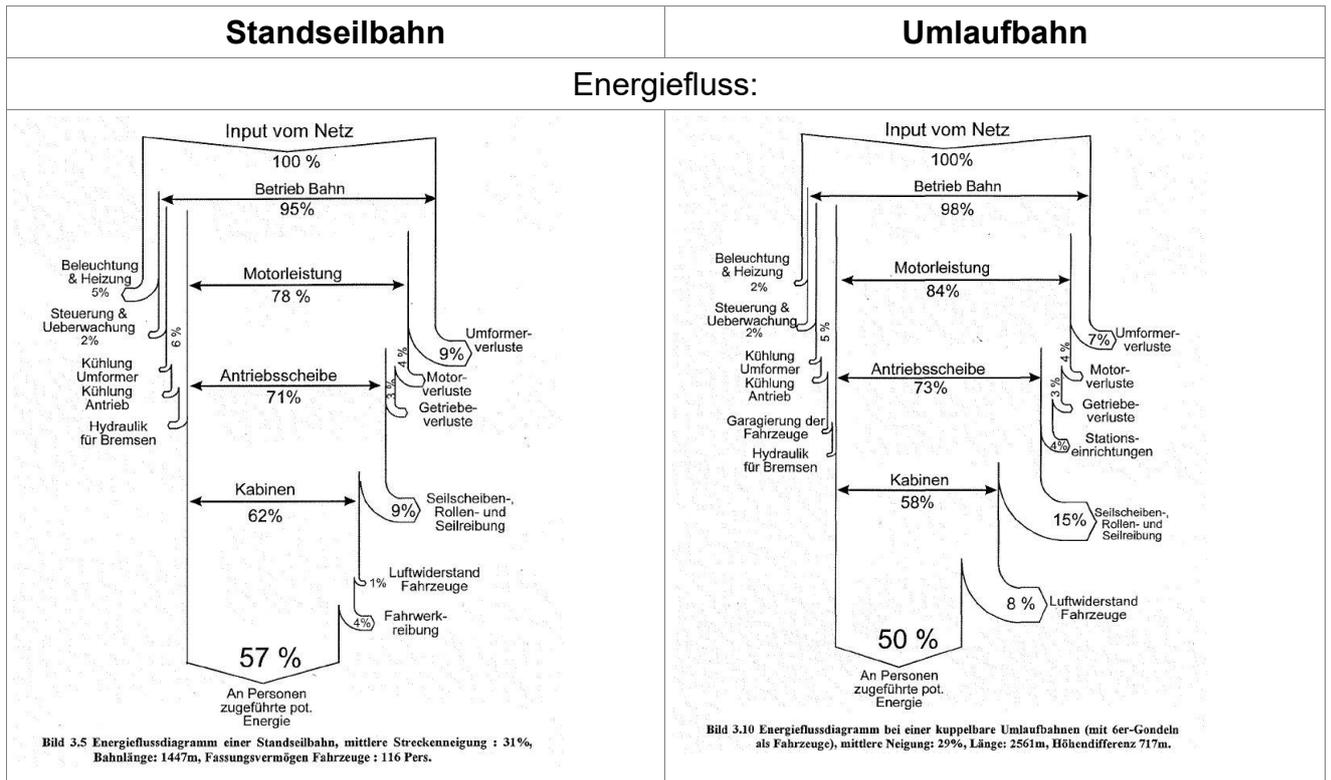
In Summe verbraucht daher eine Standseilbahn deutlich weniger Energie pro Fahrgast als eine kuppelbare Umlaufbahn. Dies wurde auch durch eine Analyse von Doppelmayr bestätigt (ca. 50% weniger Stromverbrauch).

In Anbetracht der kürzlich enorm gestiegenen Energiepreise (+100%) ist auch die finanzielle Wirtschaftlichkeit für eine Umlaufbahn kaum mehr gegeben.

Da es sich bei dieser Standseilbahn um eine Zubringer-Bahn **ohne eigene Skipiste** handelt, werden auch im Winter viele talfahrende Personen erwartet. Ebenso werden im Sommer viele Wanderer den steilen Waldweg meiden und die Bahn benutzen (die GardenaCard erlaubt den Gästen uneingeschränkte Nutzung aller Bahnen im Tal).

Zukunftsorientiert

Durch die Langlebigkeit der Bauten und die niedrigen Wartungskosten ergibt sich eine hohe Rentabilität in der Zukunft. **Nachfolgende Generationen** müssen wenige Ressourcen aufwenden, um den Betrieb der Standseilbahn fortzuführen. Die Anzahl der Besucher in 10, 50 oder 100 Jahren ist derzeit schwer bis unmöglich abzuschätzen und daher ist es uns wichtig, dass auch bei Abnahme der Tourismusintensität in unserem Tal diese Bahn weiterhin kostendeckend arbeiten kann.



Quelle „Energetischer Vergleich unterschiedlicher Seilbahnsysteme“, Diplomarbeit ETH Zürich am Institut für Leichtbau und Seilbahntechnik, 1994 Prof. Dr. G. Oplatka, Patrick Schibli

11. Im Widerspruch zum Masterplan

Das projekt der Alpenpana Gmbh ist nicht im Einklang mit dem von Masterplan "Vision Gherdëina" vorgegebenen Richtlinien

„Der Masterplan Gröden wurde für die Einwohner und Nutzer des Grödnertals erarbeitet. Seine Inhalte wurden von den Bürgern Grödens definiert. Der Masterplan hat die Aufgabe, für die nächsten Jahrzehnte eine gemeinsame langfristige, kohärente und vorausschauende Strategie für die räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu formulieren, um den Menschen in Gröden auch in Zukunft dauerhaft eine Lebensgrundlage zu bieten.

Der Masterplan Gröden zeichnet hierzu ein Bild der Zukunft des Tales. Er stellt ein langfristiges Planungsinstrument der Gemeinden dar und definiert, welche Ziele der räumlichen Entwicklung in den kommenden Jahren verfolgt und in den nächsten Jahren auch gemeinsam erreicht werden sollen. Der Masterplan aktiviert Potenziale vor Ort und bündelt die Kräfte aller beteiligten AkteurInnen um diese für die identifizierten Ziele einzusetzen. Er fördert die Synergien zwischen den Gemeinden, um deren Entwicklung gemeinsam möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu gestalten. Durch die Zusammenarbeit der Gemeinden werden deren bisher autonomen Planungen zusammengeführt und koordiniert, in vertikaler (zwischen den verschiedenen Planungsebenen) und in horizontaler (zwischen den Gemeinden) Hinsicht, dadurch werden sie verstärkt und wirksamer gemacht. Der Masterplan führt auf diesem Weg zu einer effizienteren Raumplanung im Tal.“

Auszüge aus dem Strategie-Dokument von 2014:

Seite 27

Lebensqualität erhöhen

- ★ Gröden ist ein attraktiver und hochwertiger Lebens- und Wirtschaftsraum für alle Menschen im Tal.
- ★ Die Menschen in Gröden können ihre Bedürfnisse im Tal befriedigen.

Teilstrategie: Fußgängerzonen als Zentren stärken

 Die Zentren und die Fußgängerzonen bilden das Herz unserer Ortschaften. Hier erledigen wir unsere alltäglichen Bedürfnisse und nehmen am öffentlichen Leben teil.

 Wir gestalten diese Zentren multifunktional und unterstützen und vernetzen somit öffentliche Einrichtungen und lokale Unternehmen. Besonders wichtig ist es uns, zentrenrelevante Dienste (Post, Ärzte, Kindergärten, Krippen, Läden, Gastronomie, Apotheken) in den Orten zu erhalten. Dies schafft uns lebenswerte Räume für die Einwohner in Gröden.

 Wir schaffen Systeme kleiner Plätze und Straßenzüge und weiten unsere Fußgängerzonen (wo sinnvoll nur in gezielten Jahresperioden) aus.

 Wir garantieren den Einwohnern die fußläufige Erreichbarkeit der alltäglichen Daseinsvorsorge sowie der zentralen öffentlichen Dienste. Hierzu werden die Zentren verkehrsberuhigt. Wir ergreifen z.B. die folgenden Maßnahmen: die Aufhebung der Trennung von Bürgersteig und Straßenraum, die Verwendung von Gestaltelementen, welche den Verkehrsfluss beruhigen (z.B. Pflaster, Kübel, Schwellen), Schrittgeschwindigkeit, sowie die zeitlich regulierte Zufahrt zu den Zentren. Besondere Beachtung schenken wir Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

Seite 29

Teilstrategie: Funktionale Mischung in den Ortskernen

- Wir vermeiden bauliche und wirtschaftliche Monostrukturen in unseren Ortskernen, indem wir verschiedene Raumnutzungen ermöglichen. Somit sichern wir den Menschen ein vielseitiges Angebot an Gütern und Dienstleistungen, beleben das Ortsbild und vermeiden unnötigen Verkehr in die Peripherie. Unsere Wohnanlagen planen wir in einer Weise, dass die wichtigsten Infrastrukturen und Nahversorgungsdienste fußläufig für die Menschen erreichbar sind.

Seite 30

Teilstrategie: Wintersportzonen

- Bis 2018 identifizieren wir jene Wintersportinfrastrukturen, welche von talweiter Bedeutung sind und deshalb zwischen den Gemeinden abgestimmt werden. Für diese Infrastrukturen weisen wir günstige Standorte in guter Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus und vernetzen sie.
- Wir orientieren uns an bestehenden Einrichtungen und decken mit den Wintersportzonen den Bedarf des ganzen Tales. Auf diese Weise verringern wir Kosten und vermeiden geringe Auslastungen. Wir achten dabei auf eine ausgeglichene Verteilung der Anlagen auf die Gemeinden.

Hier wird explizit gefordert, dass die Talstationen sich nicht auf einen einzelnen Standort konzentrieren sollen, der zudem mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer erreichbar ist

Seite 37

Qualitativ hochwertiges Skigebiet

- * Unsere Gäste erleben in Gröden das führende Skigebiet der Alpen.
- * Die Ausstattung des Skigebiets Gröden-Seiser Alm ist auf skitechnisch- und umwelttechnisch höchstem Niveau.

Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete

- Innerhalb der Gebietsabgrenzung des neuen Skipisten-Fachplanes ermöglichen wir Verlegungen und Begradigungen existierender Pisten sowie kleine Verbindungen, welche der qualitativen Verbesserung der Skigebiete dienen. Außerhalb des bestehenden Verbundes verzichten wir auf weitere Pisten und Aufstiegsanlagen. Diese Möglichkeiten nutzen wir vor allem, um den Anforderungen an einen nachhaltigen Tourismus im UNESCO Weltnaturerbe Dolomiten gerecht zu werden.
- Der Schwerpunkt unserer skitechnischen Entwicklung liegt auf der Steigerung der qualitativen Ausstattung unsere Skigebiete und den damit verbundenen Investitionen in Anlagen und in die Dienstleistungsqualität.
- Besonders fördern wir Investitionen, welche das Skigebiet Gröden im Sinne der Kinder- und Familien-Freundlichkeit weiter entwickeln.

Seite 38

Teilstrategie: Verbindung zwischen den Talstationen

Wir verwirklichen die autofreie Verbindung zwischen den Talstationen unserer Skigebiete. Ausgangspunkt ist dabei die Planung der Grödnerbahn mit ihren Haltepunkten. Auf diese Weise bieten wir vor allem auch Tagesgästen die Möglichkeit, zukünftig mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Skigebiete zu gelangen.



Die Vernetzung der Talstationen planen wir barrierefrei. An den Talstationen entwickeln und konzentrieren wir Dienstleistungen und Servicestationen, welche für Skifahrer auf diese Weise ebenfalls autofrei erreichbar sind.

Hier wird praktisch gefordert, dass die Talstationen der Liftanlagen vom Dorf aus zu Fuß und untereinander mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Seite 50

Teilstrategie: Innerörtliches ÖV-System

Innerhalb der Ortschaften verwirklichen wir ein öffentliches Verkehrssystem, welches auch bei schlechter Witterung oder im Winter sowie für Personen mit eingeschränkter persönlicher Mobilität den Verzicht auf das eigene Auto erleichtert. Dabei berücksichtigen wir Mobilitätskonzepte wie individuelle Shuttledienste, Car-Sharing mit Hybrid-, bzw. Elektroautos, Elektrofahräder, etc.

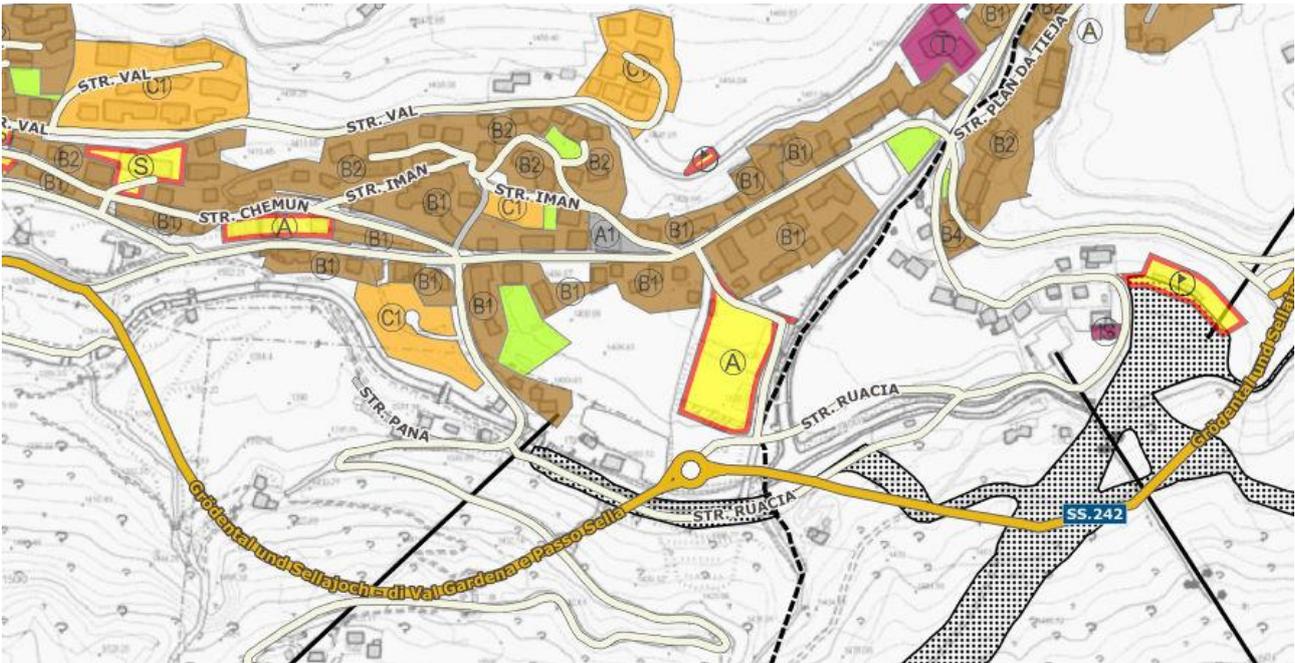


Wir garantieren unseren Bürgern und Gästen mit einem effizienten innerörtlichen Verkehrssystem kurze Wege innerhalb der Ortschaften und berücksichtigen dabei besonders die Bedürfnisse von Familien und älterer Menschen.

12. Entwicklung von St. Christina – Lebendige Orte

Die Liftanlage von Monte Pana ist für das Dorf von St. Christina touristisch von unschätzbarem Wert. Ein Skiort ohne Liftanlage ist international nicht wettbewerbsfähig. Eine Auflassung der Trasse von St. Christina zum Monte Pana und eine neue Trassierung von Ruacia aus würden St. Christina, dessen Wirtschaft und der Bevölkerung den Zugang zum Ski- und Wandergebiet erschweren. Eine Verschlechterung der aktuellen Situation von St. Christina ist nicht hinnehmbar und aus unserer Sicht nicht vertretbar.

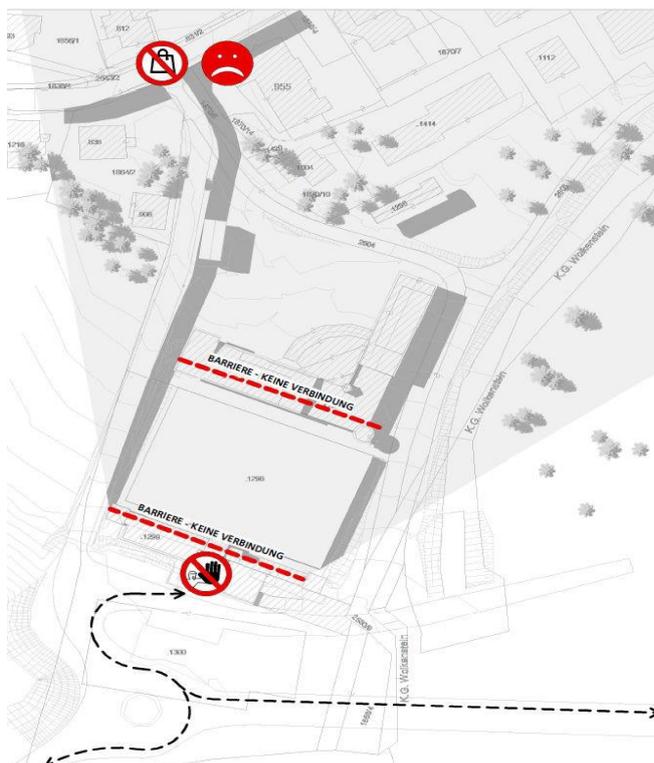
Das **Center Iman** wurde in den 1980er Jahren errichtet um der Bevölkerung von St. Christina Möglichkeiten der Freizeitgestaltung im Sport (Sportzone) und im kulturellen Bereich zu bieten. Die Struktur befindet sich in der Mitte des Dorfes von St. Christina, aber dennoch leicht abseits der Haupteinkaufsmeile. Nach dem Bau der Umfahrungsstraße 2009 liegt der untere Teil dieser Sportzone direkt am Kreisverkehr der Staatsstraße SS242 an.



(A) Zone für öffentliche Einrichtungen IMAN

Derzeit befinden sich in dieser sogenannten Sportzone Tennisplätze, die im Winter zu einem Eislaufplatz umfunktioniert werden, eine Kletterhalle, die Skischule mit Skiverleih, ein Friseursalon, eine Wohnung, ein seit etlichen Jahren geschlossenes Restaurant, ein Musikkapellen-Proberaum, ein Familienraum, ein kleiner Mehrzweckraum, sowie die Büroräumlichkeiten der IDM Südtirol RME Ost. Außerdem finden auch eine Veranstaltungsarena sowie eine Festplatzwiese samt kleiner Ausschankhütte und ein Spielplatz hier Platz.

Da die Struktur etwas in **die Jahre gekommen** ist, haben sich bereits in den letzten Legislaturperioden die Gemeindeverwaltungen mit der Neugestaltung und Aufwertung der Struktur auseinandergesetzt, aber bisher nie eine konkrete Projektplanung in Angriff genommen.



Durch den Bau der **Umfahrungsstraße** wurde zwar die Verkehrsbelastung im Zentrum von St. Christina deutlich verbessert, die Entwicklung eines verkehrsberuhigten lebenswerten Ortes war bis heute leider nicht möglich. Durch die Verringerung der Tagesgäste, aber auch der übernachtenden Gäste, die im Dorf verweilen, verzeichnen Gastronomie- und Geschäftsbetriebe hohe Umsatzeinbußen. Zahlreiche Geschäfte und sogar Restaurants mussten in den letzten Jahren schließen. Rund 60% der Geschäfte haben in den letzten 10 Jahren ihren Betrieb aufgegeben (laut Kaufleutevereinigung).

Im Jahre 2014 wurde eine Verbindung zwischen dem Kreisverkehr der SS242 und der Dursanstraße (Haupteinkaufsstraße) erbaut, um die Gäste ins Dorfczentrum zu locken. Die „**Bënuni Straße**“ (auf Deutsch

Willkommenstraße) die längs der Struktur IMAN entlangführt, hat aber bis dato die gestellten Erwartungen nur bedingt erfüllt.

Das „Center IMAN“ versperrt nämlich von der Umfahrungsstraße her, jegliche Sicht auf das Dorfzentrum und stellt somit eine architektonische Barriere für eine einladende Zufahrt zu St. Christina dar.

Die Haupteinkaufsstraße in St. Christina ist zudem relativ steil. Da sich die Bushaltestellen nur am Anfang und am Ende der Einkaufsstraße befinden, werden Gäste mit eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten oder Familien mit Kleinkindern nicht gerade ermutigt, den Ortskern aufzusuchen.

„Menschen bringen Bewegung – Menschen bringen lebhaftige Ortskerne“

Die Neugestaltung der IMAN Zone im Zuge des Baus der Liftanlage Monte Pana soll als Chance wahrgenommen werden, den Ortskern wiederzubeleben.

Das neugestaltete „Center IMAN“ erlaubt von der Umfahrungsstraße einen offenen Blick auf den Dorfkern und fungiert somit als **TOR zu St. Christina**. Tagestouristen, Einwohner, Gäste und vor allem Vorbeifahrer, sollen über die architektonische Öffnung dazu animiert werden, St. Christina wahrzunehmen und kennenzulernen.

13. Weitere Gründe für den Standort Iman

1. Der Standort Iman steht im Wahlprogramm der Gemeindewahlen 2020 der SVP
2. Das „Center IMAN“ befindet sich in unmittelbarer Zentrumsnähe (Haupteinkaufsstraße) und somit im Herzen von St. Christina
3. Die IMAN Zone ist zu Fuß von einer Vielzahl an touristischen Betrieben und Privathäusern erreichbar.
4. IMAN befindet sich ausschließlich auf dem Gemeindegrund von St. Christina
5. Der Lift Monte Pana ist der einzige Lift, der im Dorfkern startet, während sich die Talstationen der weiteren Aufstiegsanlagen in Dorfnähe im Gemeindegebiet von Wolkenstein befinden:
 - Col Raiser (außerhalb des Ortes)
 - Zugverbindung Ruacia – Col Raiser (im Sommer geschlossen)
 - Saslong (im Sommer geschlossen)
6. Um die Attraktivität von St. Christina zu steigern, ist es von grundlegender Bedeutung die Liftanlage Monte Pana im Zentrum der Gemeinde St. Christina zu belassen.
7. Auch in Anbetracht der Tatsache, daß der Sommertourismus zunimmt, ist eine Aufstiegsanlage im Zentrum für die strategische touristische Entwicklung von Bedeutung
8. IMAN ist von der Umfahrungsstraße gut sichtbar und ideal erreichbar
9. IMAN ist die erste Liftanlage taleinwärts, die den Einstieg in die „SellaRonda“ ermöglicht (dies führt auch zu einer deutlichen Verkehrsverringerung Richtung Wolkenstein)
10. Der Standort wird vom Großteil der Bevölkerung befürwortet
11. IMAN gilt als zukünftige Haltestelle der Grödner Bahn

14. Vergleich der Zonen Iman und Ruacia

| Zone „Iman“ | Zone „Ruacia“ |
|--|--|
| befindet sich in unmittelbarer Zentrumsnähe und somit im Herzen von St. Christina. Ist sehr gut zu Fuß zu erreichen. | ist vom Dorfkern weit entfernt. Die Distanz und der Höhenunterschied sind insbesondere im Winter für Skifahrer mit Skischuhen schwer begehbar. Außerdem trennt der Cisles-Bach das Dorf von St. Christina zur Zone Ruacia. |
| Ist Teil des Mobilitätskonzeptes von St. Christina | Standort ist mit unserem Mobilitätskonzept nicht zu vereinen |
| Die Wirtschaftstreibenden (HDS und HGV) von St. Christina haben schon vor Jahren einen Standort im Dorf befürwortet | In einem offenen Brief, welcher von den einzelnen Wirtschaftstreibenden im Ortskern an die Gemeinde 2010 zugestellt wurde, als Zone abgelehnt. |
| Die unmittelbare Nähe zur Einkaufsstraße bringt Einheimische und Touristen ins Dorf, weil zu Fuß leicht erreichbar | Der Standort wird seit jeher vorwiegend mit dem privaten Auto, Skibussen und Taxis erreicht. Sehr wenige gehen zu Fuß nach Ruacia. Der Talbus hält in einer Entfernung von 300 Metern (bei Maciaconi) |
| Im Sommer ist Iman eine natürliche Erweiterung des Dorfkerns (Kinder-Spielplatz und verschiedene Dienstleistungen), ist integriert und gibt dem Dorf wieder den lang ersehnten Aufschwung. | Im Sommer bei Ruacia alles geschlossen. Eine Verlegung der Bahn nach Ruacia, würde dem Dorfkern weitere Kaufkraft entziehen. Im Winter wie im Sommer würde sich der Trend der Geschäftsschließungen fortsetzen. |
| Ist von der Umfahrungsstraße in beiden Fahrtrichtungen sichtbar, da die zu errichtende Talstation direkt am Rondell positioniert wäre | Schlechtere Sichtbarkeit und Erreichbarkeit |
| Befindet sich auch im Winter teils in sonniger Lage | Befindet sich im Winter im totalen Schatten |
| Wir brauchen ca. 300-400 Parkplätze um die Reduktion der Parkplätze auf der Alm zu kompensieren. Im Projekt der Talstation sind 152 vorgesehen, anliegend stehen ca. 200 weitere Parkplätze in Privatbesitz zur Verfügung (erweiterbar). | Parkplätze sind schon jetzt im Winter durch die bestehenden 2 Aufstiegsanlagen ausgelastet. Erweiterung in unmittelbarer Nähe nicht möglich. Und weitere bestehende Parkplätze im Ort sind zu weit entfernt |
| Befindet sich ausschließlich auf dem Gemeindegrund von St. Christina | Ein Mobilitätszentrum ist hier nicht realisierbar, da die Grundstücke in Privatbesitz sind und bereits als Parkplatz genutzt werden |

Der Präsident der Sunpana GmbH

Senoner Hannes