

## MACHBARKEITSSTUDIE / STUDIO DI FATTIBILITÀ

### GEPLANTE ERGÄNZENDE EINGRIFFE FÜR DIE ENTWICKLUNG DER SKIZONE "SCHNALS"

### INTERVENTI INTEGRATIVI PREVISTI PER LO SVILUPPO DELLA ZONA SCIISTICA "SENALES"



#### INHALT / CONTENUTO

## BERICHT

Juli 2021	DB	MP
Datum data	bearb. elab.	gepr. esam.
Anlage	Allegato	

1.1

#### AUFTRAGGEBER / COMMITTENTE

### SCHNALSTALER GLETSCHERBAHNEN AG

Kurzras / Maso Corto 111  
I-39030 Schnals / Senales

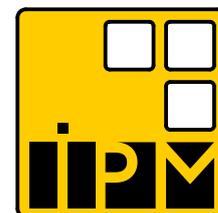


#### PROJEKTANT UND KOORDINATOR / PROGETTISTA E COORDINATORE

## 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



#### ARBEITSGRUPPE / GRUPPO DI LAVORO

### Dr. Geol. Konrad Messner

Dr. Geol. Konrad Messner  
I-39022 Algund, Alte Landesstraße 56  
t. 0473/222347 messner.geol@rolmail.net

### ARGENATURA

Mag/Dott.ssa Kathrin Kofler  
I-39052 Kaltern - Preyweg 13  
Tel. 333 8507794 www.arge-natura.com



# 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 Schnalstaler Gletscherbahnen möchten nun die Aufstiegsanlagen „Gletschersee“ durch eine neue Anlage ersetzen, welche an die zukünftigen Anforderungen angepasst wird und dadurch teilweise außerhalb der Skizone liegt. Daher handelt es sich gemäß DLH 3/2012 um einen „ergänzenden Eingriff“, 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

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>IV</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>VI</b>
<b>I Allgemeines</b>	<b>1</b>
1 Einleitung	2
2 Richtlinien	4
<b>3 Analyse Fachplan</b>	<b>6</b>
3.1 Erwägungen und Maßnahmen auf territorialer Ebene . . . . .	6
3.1.1 Der Skitourismus: eine Analyse der geografisch-funktionalen Systemgebiete	6
3.1.2 Klassifizierung der Skizonen aufgrund der maximal zulässigen Förderleistung	7
3.1.3 Touristische Entwicklung und Einkommen . . . . .	8
3.1.4 Die Entwicklung der Bettenanzahl . . . . .	10
3.1.5 Strategische Schlussfolgerung im Hinblick auf die allgemeine skitechnische Entwicklung . . . . .	12
3.1.6 Die Höhenstufen . . . . .	14
3.1.7 Klimatische Verhältnisse und Schneesicherheit . . . . .	15
3.1.8 Klimawandel . . . . .	17
3.1.9 Gletscher . . . . .	19
3.1.10 Ergänzende Strukturen und die potentiellen Faktoren für Synergieeffekte	20
3.1.11 Einige aktuelle Themen . . . . .	20
3.2 Analyse der Skizonen . . . . .	21
3.2.1 Die quantitative Entwicklung der Skizonen anhand der Anzahl der beför- derten Personen . . . . .	21
3.2.2 Die mittel- bis langfristige quantitative Entwicklung der Skizonen . . . .	24
3.2.3 Ergänzungen zum Thema Wasserressourcen . . . . .	25

3.3	Zusammenfassende Datenblätter . . . . .	27
3.4	Die Ampeltabelle . . . . .	30
3.4.1	Kiviat Diagramm . . . . .	31
3.4.2	SWOT Analyse . . . . .	32
<b>4</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>35</b>
4.1	Kurze historische Entwicklung . . . . .	35
4.2	Bestehende Infrastrukturen . . . . .	36
4.2.1	Aufstiegsanlage . . . . .	36
4.2.2	Skipisten . . . . .	36
4.2.3	Beschneigungsanlage . . . . .	37
4.2.4	Bahnbetrieb . . . . .	38
4.2.5	Erstzutritte . . . . .	38
4.2.6	Preise . . . . .	41
4.2.7	Skigebiete im engeren Einzugsgebiet . . . . .	41
4.2.8	Mobilitätskonzept . . . . .	41
4.3	Regionale Bedeutung und Tourismus . . . . .	42
4.3.1	Lokaler Arbeitsmarkt . . . . .	42
4.3.2	Betriebe und Betten . . . . .	43
4.3.3	Wintertourismus . . . . .	44
4.3.4	Sommertourismus . . . . .	45
4.4	Resümee zur Machbarkeitsstudie 2015 . . . . .	46
4.5	Bewertung Skizone Schnals 2021 . . . . .	49
<b>II</b>	<b>Entwicklungskonzept</b>	<b>53</b>
<b>5</b>	<b>Businessplan</b>	<b>54</b>
5.1	SWOT-Analyse . . . . .	54
5.2	Strategische Ausrichtung . . . . .	56
5.2.1	Trainingszentrum . . . . .	56
5.2.2	Erlebnis Gletscher . . . . .	57
5.2.3	Klimawandel . . . . .	57
<b>6</b>	<b>Geplante Investitionsvorhaben</b>	<b>60</b>
6.1	Erneuern der Gletscher-Skilifte Finail . . . . .	61
6.2	Speicherbecken und Ausbau der Beschneigungsanlage . . . . .	61

<b>7 Projektbeschreibung „Gletschersee“</b>	<b>63</b>
7.1 Ausgangslage / Projektziel . . . . .	63
7.2 Aufstiegsanlage . . . . .	65
7.3 Skipisten . . . . .	66
7.4 Belastung der Skipisten . . . . .	67
<b>8 Variantenanalyse</b>	<b>68</b>
<b>9 Bewertung Skizone Schnals 2025</b>	<b>71</b>
<b>III Machbarkeit und Auswirkungen</b>	<b>74</b>
<b>10 Skitechnische Eignung</b>	<b>75</b>
10.1 Naturgefahren . . . . .	75
10.1.1 Lawinen . . . . .	75
10.1.2 Massenbewegungen . . . . .	77
10.1.3 Wassergefahren . . . . .	78
10.2 Schneesicherheit . . . . .	78
<b>11 Wirtschaftlichkeit</b>	<b>82</b>
<b>12 Touristische Entwicklung</b>	<b>83</b>
<b>13 Sozioökonomische und regionalwirtschaftliche Auswirkungen</b>	<b>84</b>
<b>14 Umweltauswirkungen</b>	<b>85</b>
<b>IV Schlussteil</b>	<b>86</b>
<b>15 Zusammenfassung</b>	<b>87</b>
<b>16 Schlussbemerkung</b>	<b>89</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1	Die acht Systemgebiete . . . . .	6
Abbildung 3.2	Klassifizierung der Skizonen (Winter 2012-2013) . . . . .	8
Abbildung 3.3	Skizonen und touristische Entwicklung im Sinne des DLH 55/2007 . . . . .	9
Abbildung 3.4	Verteilung der Einkommen nach „Skigemeinden“ . . . . .	10
Abbildung 3.5	Entwicklung der Betten nach Gemeinden im Zeitraum 2000-2012 . . . . .	11
Abbildung 3.6	Skizonen und Höhenstufen . . . . .	14
Abbildung 3.7	Anpassungsstrategie für den Wintertourismus . . . . .	18
Abbildung 3.8	Skizonen und beförderte Personen im Zeitraum 2001-2013 . . . . .	22
Abbildung 3.9	Durchschnittswert für Aufstiegsanlagen je Skizone . . . . .	23
Abbildung 3.10	Index der Auslastung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 2001-2013 . . . . .	23
Abbildung 3.11	Quantitative Entwicklung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 1987-2013 (bergwärts) . . . . .	25
Abbildung 3.12	Klassifizierung der Skizonen unter dem Gesichtspunkt der technischen Beschneigung und der Wasserressourcen . . . . .	27
Abbildung 3.13	Skizone Schnals: Allgemeine Angaben . . . . .	28
Abbildung 3.14	Skizone Schnals: Aufstiegsanlagen und Skipisten . . . . .	28
Abbildung 3.15	Skizone Schnals: Natur, Landschaft, Umwelt . . . . .	29
Abbildung 3.16	Skizone Schnals: Sozioökonomische Aspekte . . . . .	29
Abbildung 3.17	Bewertungskriterien Ampeltabelle . . . . .	30
Abbildung 3.18	Ampeltabelle der Skizone Schnals gemäß Fachplan 2014 . . . . .	31
Abbildung 3.19	Kiviat-Diagramm gemäß Fachplan 2014 . . . . .	32
Abbildung 3.20	SWOT-Matrix für die Skizone Schnals gemäß Fachplan . . . . .	33
Abbildung 4.1	Erstzutritte und Fahrten je Wintersaison - Schnalstaler Gletscherbahnen	39
Abbildung 4.2	Fahrten Aufstiegsanlage Grawand je Wintersaison - Schnalstaler Glet- scherbahnen . . . . .	39
Abbildung 4.3	Fahrten Aufstiegsanlage Lazaun je Wintersaison - Schnalstaler Gletscher- bahnen . . . . .	40
Abbildung 4.4	Erstzutritte und Fahrten je Sommersaison - Schnalstaler Gletscherbahnen	40

Abbildung 4.5	Preise Schnalstaler Gletscherbahnen 2020/21 . . . . .	41
Abbildung 4.6	VerkeZudemhrsanbindung Skizone Schnals . . . . .	42
Abbildung 4.7	Auszug aus dem Projekt zur Erweiterung des Parkplatzes (ausgearbeitet von Dr. Ing. Ulrich Innerhofer) . . . . .	48
Abbildung 4.8	Ampeltabelle Skizone Schnals 2021 . . . . .	51
Abbildung 4.9	Kiviat-Diagramm Skizone Schnals 2021 . . . . .	52
Abbildung 5.1	SWOT-Matrix für die Skizone Schnals 2021 . . . . .	54
Abbildung 5.2	SWOT-Modell . . . . .	55
Abbildung 5.3	SWOT-Analyse Skizone Schnals 2021 . . . . .	56
Abbildung 5.4	Gletschervermessung - Ansicht aus Nord-Osten (oben: Gletscherdicke; Mitte: Geländemodell heute; unten: Geländemodell ohne Gletscher) . . .	58
Abbildung 5.5	Gletschervermessung - Ansicht Gipfelbereich (oben: Gletscherdicke; Mitte: Geländemodell heute; unten: Geländemodell ohne Gletscher) . . . . .	59
Abbildung 8.1	Variantenanalyse . . . . .	69
Abbildung 9.1	Ampeltabelle für die Skizone Schnals 2025 . . . . .	71
Abbildung 9.2	Kiviat-Diagramm Skizone Schnals - Vergleich 2021-2025 . . . . .	73
Abbildung 10.1	Lawinenkarte . . . . .	76
Abbildung 10.2	3d-Ansichten vom Bereich der geplanten Talstation . . . . .	77
Abbildung 10.3	Schneesicherheit in Abhängigkeit der Klimaerwärmung (Steiger 2015) . .	80
Abbildung 10.4	Skigebiete und deren Schneesicherheit bei Klimaerwärmung (correlate.at)	81
Abbildung 13.1	Ausgaben der Gäste in Südtirol (Quelle: WIFO & ASTAT) . . . . .	84
Abbildung 14.1	Zusammenfassung der Auswirkungen auf Schutzgüter und Schutzinteres- sen im unmittelbaren Projektgebiet und im Nahbereich . . . . .	85

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1	Bewertungskriterien Kiviat-Diagramm . . . . .	32
Tabelle 4.1	bestehende Aufstiegsanlagen Schnalstaler Gletscherskigebiet . . . . .	36
Tabelle 4.2	bestehende Skipisten Schnalstaler Gletscherskigebiet . . . . .	37
Tabelle 4.3	Derzeit erforderliche Wassermenge für die Beschneigung in der Skizone Schnals	37
Tabelle 4.4	Nutzbare Speicherkapazität - zufließende Wassermenge Speicher „Gletschersee“	38
Tabelle 4.5	Beherbergungsbetriebe und Betten nach Kategorien - gesamtes Einzugsgebiet Skizone Schnals (ASTAT) . . . . .	44
Tabelle 4.6	Verteilung des Beherbergungsangebots nach Gemeinden - gesamtes Einzugs- gebiet Skizone Schnals (ASTAT) . . . . .	44
Tabelle 4.7	Ankünfte und Nächtigungen nach Gemeinden - Winter 2018/19 (ASTAT) .	44
Tabelle 4.8	Herkunft der Gäste - Gemeinde Schnals - Winter 2018/19 (ASTAT) . . . .	45
Tabelle 4.9	Ankünfte und Nächtigungen nach Gemeinden - Sommer 2019 (ASTAT) . .	45
Tabelle 4.10	Herkunft der Gäste - Gemeinde Schnals - Sommer 2019 (ASTAT) . . . . .	46
Tabelle 4.11	Bewertung der Skizone Schnals 2021 . . . . .	50
Tabelle 6.1	Zukünftig beschneite Pistenfläche - Skizone Schnals . . . . .	61
Tabelle 6.2	Zukünftig erforderliche Wassermenge für die Beschneigung in der Skizone Schnals . . . . .	62
Tabelle 7.1	Belastung der Skipisten Skizone Schnals 2025 . . . . .	67
Tabelle 8.1	Variantenanalyse . . . . .	70
Tabelle 9.1	Bewertung der Skizone Schnals 2025 . . . . .	72

**Teil I**

**Allgemeines**

# 1 Einleitung

Das Skigebiet am Schnalstaler Gletscher liegt in der westlichen Landeshälfte, welche durch Skizonen kleineren Ausmaßes gekennzeichnet ist. Mit einer Förderleistung von 15.610 Personen pro Stunde betreibt die Schnalstaler Gletscherbahnen AG dabei das größte einzelne Skigebiet im ganzen Vinschgau und Burggrafenamt (mit Ausnahme von Schöneben - Haider Alm nach deren Zusammenschluss).

Die Klimaveränderung bedingt, dass die Skizone Kurzras/Schnalstaler Gletscher künftig an Bedeutung gewinnen wird, weil sie sich ab einer Höhe von 2.000 Metern bis auf über 3.200 Metern erstreckt. Diese Höhenlage, die zudem Südtirols einziges Gletscher- Skigebiet umfasst, gewährleistet Schneesicherheit von September bis Mai und ist somit für den Wintertourismus und den Wintersport in Südtirol sehr wichtig.

Die längste Skisaison Südtirols wird ergänzt durch die Sommersaison, in der von Juni bis September zuletzt rund 30.000 Berg- und Talfahrten verbucht wurden - Tendenz steigend. Nur im Mai steht der Betrieb wegen der Revisionsarbeiten an der Seilbahn still.

Zwischen 2010 und 2014 wurden in Schnals rund 175.000 Erstzutritte gezählt, die Bettenauslastung war ständig rückläufig und die Übernachtungen lagen weit unter den Zahlen, die noch in den 80er und 90er Jahren verbucht worden waren. Nach dem Einstieg von neuen Hauptgesellschaftern in die Schnalstaler Gletscherbahn AG im Jahre 2014 wurde daher eine erste Machbarkeitsstudie für die Skizone ausgearbeitet, welche umfangreiche Maßnahmen zur Erneuerung des Skigebiets beinhaltete. In der Zwischenzeit wurden die meisten Vorhaben bereits erfolgreich umgesetzt und die positive Entwicklung spiegelt sich auch bereits in den Besucherzahlen wider. So konnten die Erstzutritte auf etwa 240.000 pro Jahr gesteigert werden.

Aufbauend auf diesen ersten Erfolgen soll das Skigebiet weiter modernisiert werden und dabei vor allem auch ökologischen wie ökonomischen Gegebenheiten folgen. Als Leitfaden dienen den Betreibern in erster Linie die im Fachplan des Landes enthaltenen Vorgaben, die konsequent umgesetzt werden. Als nächster Schritt sollen die zwei veralteten Sessellifte „Gletschersee“ durch eine neue, moderne und leistungsfähige Anlage ersetzt werden. In der Planung wird dabei besonderes Augenmerk auf die künftige Entwicklung des Gletscher-Skigebiets gelegt, vor allem auch unter Berücksichtigung des Klimawandels. Die neue Anlage ist daher so konzipiert, dass

sie am Gletscher weiterhin den Skibetrieb garantiert, allerdings bereits unter Beachtung der möglichen künftigen Struktur der Felsregion und des Gletschers. Diese Überlegungen haben also dazu geführt, dass das Vorhaben teilweise außerhalb der Skizone liegt und demzufolge in dieser Studie als ergänzender Eingriff behandelt wird.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie beinhaltet somit die weiteren Entwicklungspläne für die Skizone Schnals, wobei hier in erster Linie das Vorhaben „Erneuerung der Anlagen Gletschersee“ und dessen wirtschaftliche, touristische und umwelttechnische Auswirkungen analysiert werden.

### **Unterlagen / Informationsquellen**

Die vorliegende Machbarkeitsstudie wurde in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und verschiedenen Fachleuten erstellt. Bestandsanalyse und Projektbeschreibungen wurden in enger Zusammenarbeit mit der Schnalstaler Gletscherbahnen AG als Auftraggeber erarbeitet. Die umwelttechnische Bewertung erfolgte durch Dott. Geol. Konrad Messner im Bereich Geologie und durch Mag/Dott.ssa Kathrin Kofler in den Bereichen Flora, Fauna, Landschaft und Luft. All diese Informationen werden in diesem Bericht zur Machbarkeitsstudie und im dazugehörigen Umweltbericht zusammengetragen.

## 2 Richtlinien

Skigebiete sind derzeit vom Landesgesetz Nr. 14 vom 23. November 2010 und der dazugehörigen Durchführungsverordnung (DLH vom 12. Januar 2012 Nr. 3) geregelt. Die Entwicklung der Skigebiete ist im aktuellen Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten (genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1545 vom 16. Dezember 2014) festgeschrieben.

Gemäß DLH vom 12. Januar 2012 Nr. 3 Art.9/bis Absatz 1 ist das geplante Vorhaben als ergänzender Eingriff 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 4 auf Seite 35), alle kurz-, mittel- und langfristig geplanten Investitionsvorhaben (Kapitel 6 auf Seite 60), sowie ein Businessplan (Kapitel 5 auf Seite 54 und Kapitel 11 auf Seite 82)
2. Ausführliche Begründung weshalb keine Alternative innerhalb der lt. Fachplan abgegrenzten Skizone möglich ist (siehe Kapitel 8 auf Seite 68) und wie sich der Eingriff in das Gesamtkonzept der Skizone integriert (Kapitel 7 auf Seite 63)
3. Der Nachweis der skitechnischen Eignung und Qualität des betroffenen Gebiets (Kapitel 10 auf Seite 75), insbesondere hinsichtlich der Schneesicherheit (Kapitel 10.2 auf Seite 78). Zudem ist das Vorhandensein von Gefahrensituationen zu überprüfen (Kapitel 10.1 auf Seite 75).

4. Die zu erwartenden sozioökonomischen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen (Kapitel 13 auf Seite 84)
5. Auflistung der mit dem Eingriff verbundenen zusätzlichen Infrastrukturen (Kapitel 7 auf Seite 63)
6. Erstellung eines Mobilitätskonzepts (Kapitel 4.2.8 auf Seite 41)
7. Thematisierung des Verhältnisses zwischen potentieller Förderleistung der Aufstiegsanlagen und Flächen der Skipisten (Kapitel 7.4 auf Seite 67)
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 Analyse Fachplan

### 3.1 Erwägungen und Maßnahmen auf territorialer Ebene

#### 3.1.1 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 3.1):

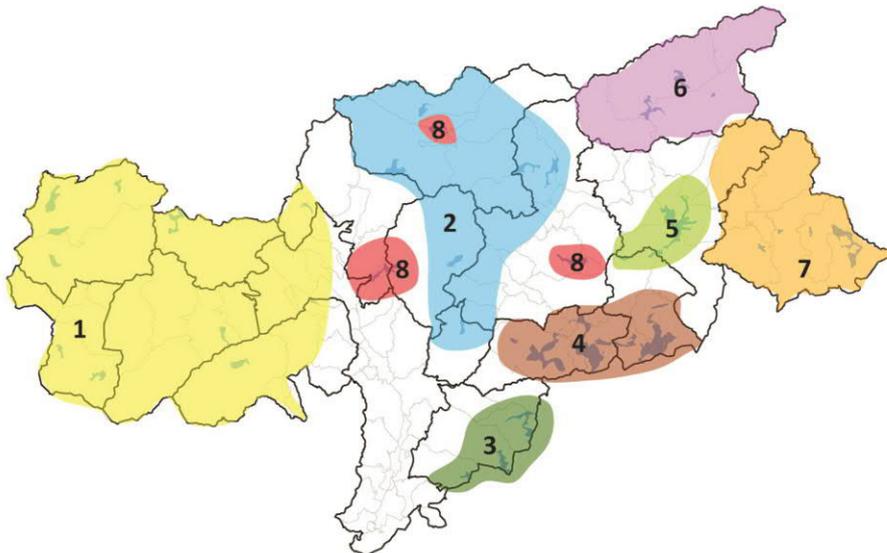


Abbildung 3.1: Die acht Systemgebiete

Die betroffene Skizone ist dem Systemgebiet „Vinschgau, Ultental und Nebentäler“ (Nr. 1) zuzuordnen.

### **1. Vinschgau, Ultental und Nebentäler**

*Es handelt sich geografisch um den westlichen Landesbereich, welcher sich vom oberen Vinschgau bis hin zur Skizone Pfelders erstreckt. Dieses Gebiet ist durch Skizone kleineren Ausmaßes charakterisiert, welche in erster Linie den Kategorien „Kleinstskigebiet“ und „mittlere Skizone“ zugeordnet werden können. Diese Skizone werden überwiegend von einem lokalen Publikum aufgesucht und sind durch „extensive“ Formen des Tourismus geprägt, wobei besonders die Skizone Schöneben, Sulden und Schnals hervorzuheben sind. Die räumlich angrenzenden Skizone Watles, Haider Alm und Schöneben waren bereits in der Vergangenheit Gegenstand mehr oder weniger detaillierter Studien, die alle darauf abzielten ein einziges Skikarussell im oberen Vinschgau zu realisieren. Diesen Einheiten wäre selbstverständlich auch die Skizone Nauders hinzuzufügen, welche sich unmittelbar jenseits der italienisch-österreichischen Grenze, ca. 5 km von Schöneben entfernt, befindet.*

*Auch die Hypothese einer Verbindung zwischen den Skizone Schwemmalm und Latsch war mehrmals Gegenstand von Debatten welche alle das Ziel verfolgten für beide dieser kleinen Zonen einen Aufschwung und Neustart zu lancieren.*

*Der rapide Rückgang der Gletscher hat die Skizone Schnals und Stilsfer Joch jeweils hart getroffen. Bis vor wenigen Jahren war noch auf beiden Gletschergebieten der Sommerskibetrieb für ein Publikum möglich, welches sich überwiegend aus Athleten und sehr guten Skifahrern zusammengesetzt hat.*

*Aufgrund der in kürzester Zeit sich stark verändernden Rahmenbedingungen durchleben ein paar Skizone seit etlichen Jahren eine sehr kritische Phase, insbesondere was ihre ökonomisch/finanzielle Situation anbelangt.*

#### **3.1.2 Klassifizierung der Skizone aufgrund der maximal zulässigen Förderleistung**

Das Skigebiet Schnals wird aufgrund seiner maximalen Förderleistung als mittlere Skizone klassifiziert. Somit ist es das einzige Skigebiet dieser Größenordnung im gesamten Burgrafenamt und unterem Vinschgau.

Nr.	Kodex	Skizone	FL (p/h)		Skizone	Anzahl	%
1	01.01	Langtaufers	1.440	bis 5.500 p/h	Kleinstskizone	19	45,2%
2	01.02	Schöneben	10.899	zw. 5.500 und 10.000 p/h	Kleinstskizone	5	11,9%
3	01.03	Haider Alm	4.753	zw. 10.000 und 20.000 p/h	mittlere Skizone	13	31,0%
4	01.04	Watles	4.007	über 20.000 p/h	große Skizone	5	11,9%
5	02.01	Trafoi	2.834				
6	02.02	Sulden	12.157				
7	03.01	Latsch	3.676				
8	04.01	Schnals	14.956				
9	05.01	Vigiljoch	1.590				
10	05.02	Schwemmalm	9.620				
11	06.01	Meran 2000	9.650				
12	06.02	Pfelders	4.300				
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				
<b>gesamt</b>						<b>42</b>	<b>100,0%</b>

Abbildung 3.2: Klassifizierung der Skizone (Winter 2012-2013)

### 3.1.3 Touristische Entwicklung und Einkommen

Werden die Skizone 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 2011 bei 14.624 €, im Vergleich zum Mittelwert von 14.107 € aller 116 Südtiroler Gemeinden (+517 € bzw. +3,7%). Die Gemeinde Schnals lag dabei mit 13.239 € lediglich auf Platz 33.

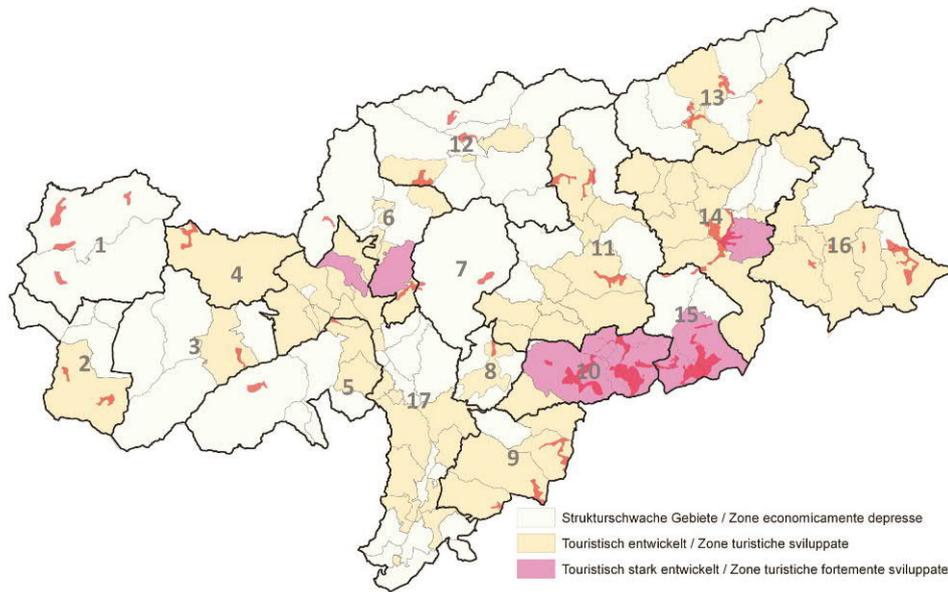


Abbildung 3.3: Skizonen und touristische Entwicklung im Sinne des DLH 55/2007

Tabelle 13 - Verteilung der Einkommen nach "Skigemeinden" (www.comuni-italiani.it, Bezugsjahr 2011)

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	Schnella	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	Stiils	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 Antholz	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**  
**SG**  
**AE**  
**EA**  
**% P**  
**DEE**  
**DEB**

absoluter Rang (alle Südtiroler Gemeinden)  
Systemgebiet  
Anzahl der Erklärenden  
Einwohneranzahl  
Verhältnis AE/EA  
durchschnittliches Einkommen der Erklärenden  
durchschnittliches Einkommen der Bevölkerung

Abbildung 3.4: Verteilung der Einkommen nach „Skigemeinden“

### 3.1.4 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 Schnals liegt mit -14,0 % am vorletzten Platz.

		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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>2.419</b>	<b>2.482</b>	<b>2.450</b>	<b>23,4</b>	<b>23,4</b>	<b>25,3</b>	<b>567</b>	<b>588</b>	<b>21</b>	<b>621</b>	<b>54</b>	<b>9,5</b>	<b>6</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>2.035</b>	<b>2.152</b>	<b>2.258</b>	<b>22,6</b>	<b>24,7</b>	<b>25,1</b>	<b>531</b>	<b>609</b>	<b>77</b>	<b>663</b>	<b>132</b>	<b>24,9</b>	<b>2</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>1.879</b>	<b>1.914</b>	<b>1.877</b>	<b>26,3</b>	<b>26,9</b>	<b>27,7</b>	<b>529</b>	<b>558</b>	<b>29</b>	<b>557</b>	<b>29</b>	<b>5,4</b>	<b>8</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>6.098</b>	<b>6.445</b>	<b>6.814</b>	<b>37,3</b>	<b>39,8</b>	<b>40,9</b>	<b>2.323</b>	<b>2.608</b>	<b>285</b>	<b>2.808</b>	<b>485</b>	<b>20,9</b>	<b>3</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>2.141</b>	<b>2.221</b>	<b>2.342</b>	<b>36,3</b>	<b>37,5</b>	<b>40,1</b>	<b>881</b>	<b>939</b>	<b>58</b>	<b>982</b>	<b>100</b>	<b>11,4</b>	<b>5</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>4.482</b>	<b>4.437</b>	<b>4.417</b>	<b>30,0</b>	<b>31,5</b>	<b>34,3</b>	<b>1.362</b>	<b>1.452</b>	<b>90</b>	<b>1.583</b>	<b>222</b>	<b>16,3</b>	<b>4</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>3.214</b>	<b>3.235</b>	<b>3.417</b>	<b>25,9</b>	<b>27,4</b>	<b>25,8</b>	<b>851</b>	<b>907</b>	<b>57</b>	<b>908</b>	<b>57</b>	<b>6,7</b>	<b>7</b>
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
	<b>Durchschnittswerte</b>		<b>3.605</b>	<b>3.614</b>	<b>3.719</b>	<b>25,0</b>	<b>29,2</b>	<b>29,2</b>	<b>741</b>	<b>862</b>	<b>121</b>	<b>956</b>	<b>215</b>	<b>29,1</b>	<b>1</b>
	<b>Gesamt</b>								<b>39.748</b>			<b>46.507</b>	<b>6.760</b>	<b>17,0</b>	

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

Abbildung 3.5: Entwicklung der Betten nach Gemeinden im Zeitraum 2000-2012

### 3.1.5 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 Aspekte 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 ältere 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.

Qualität ist aber vor allem auch im Hotelbereich gefordert. Die Kombination von Skisport und Wellness ist ein entscheidender Faktor. Gäste wollen nach einem Skitag entspannen und sich im Hotel erholen und wohlfühlen. Aus diesem Grund ist eine auf die Dimension des Skigebietes zugeschnittene Bettenanzahl in modernen Strukturen von entscheidender Bedeutung. Im Schnalstal war die quantitative und qualitative Entwicklung bis 2015 rückläufig, mit äußerst negativen Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft. Der Einstieg neuer Hauptgesellschafter und damit einhergehend erste getätigte Investitionen haben einen Sinneswandel bewirkt. So investierten Gastwirte in den qualitativen Ausbau ihrer Dienstleistungen, und es ist das Projekt für eine neue moderne alpine Tourismuszone in Kurzras auf den Weg gebracht, welche nicht nur den Qualitätsansprüchen Genüge tut, sondern vor allem für die nötige Auslastung der

bestehenden Pisten- und Aufstiegsanlagen sorgen wird. Vor allem auch aus diesem Grund muss in die Aufstiegsanlagen investiert werden; denn diese Gäste können veralteten und daher schlechten Anlagen nichts abgewinnen. Der Ausbau der Hotellerie und Gastronomie ist daher unmittelbar mit der künftigen Entwicklung des Skigebietes verknüpft.

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 Abreiservices, Kombitickets (ÖV + Skipass) und moderne Informationsmedien (App, Abfahrtszeiten, Umsteigemöglichkeiten, usw.) werden unerlässlich.

Was den Zielverkehr im Schnalstal betrifft, gibt es einen sehr gut funktionierenden Skibus, der die Hotelgäste aus den Ortschaften Katharinaberg, Karthaus, Unser Frau und Vernagt ins Skigebiet nach Kurzras und zurückbringt. In Kurzras selbst erreichen die Hotelgäste die Skipisten bequem zu Fuß. Daher wird im Zusammenhang mit der bereits erwähnten neuen Tourismuszone an einem Mobilitätskonzept für einen teilweise autofreien Ort gearbeitet.

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 Familienpackages, 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.

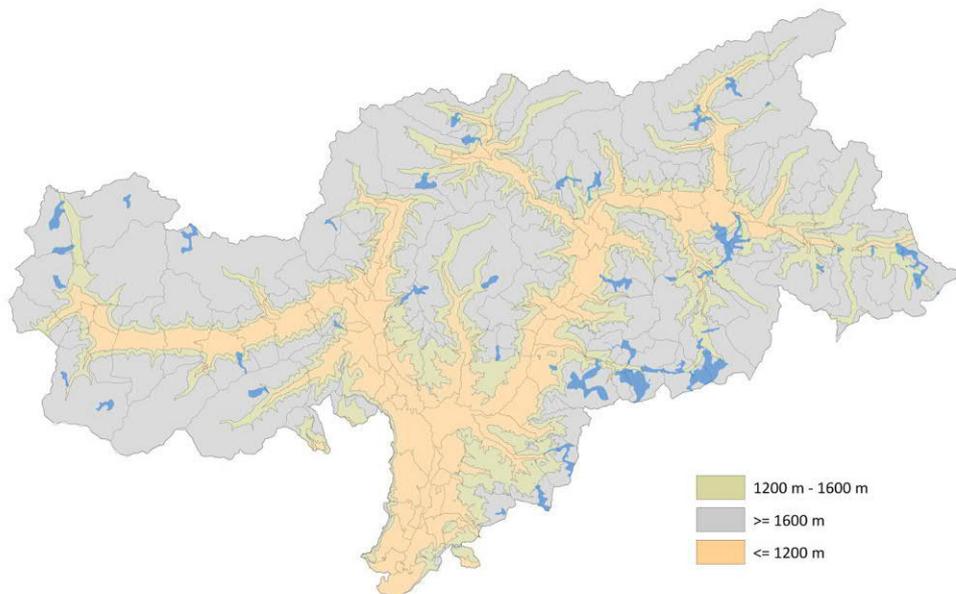
Damit Skifahren für alle „leistbar“ bleibt und wird, benötigt es spezielle Preispolitik für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen (z.B. Jugendliche, junge Familien, Immigranten).

Eine andere Strategie könnte auf spezielle Angebote in der Nähe von Ballungszentren abzielen um möglichst viele Kinder und Jugendliche zum Skifahren zu motivieren.

### 3.1.6 Die Höhenstufen

In Bezug zu den klimatischen Faktoren und insbesondere der Beschneigung 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 Erderwärmung nicht außer Acht gelassen werden. Für die Bewertung der Höhenlage der Skizonen wurde das Landesgebiet in drei Höhenstufen untergliedert:

- a) bis 1.200 m ü.d.M.
- b) von 1.200 bis 1.600 m ü.d.M.
- c) über 1.600 m ü.d.M.



**Abbildung 3.6:** Skizonen und Höhenstufen

Die 42 abgegrenzten Skizonen Südtirols haben sich in deutlich höheren Lagen entwickelt als beispielsweise die Zonen nördlich des Alpenhauptkammes. Es reicht ein Vergleich mit Nordtirol, wo von den insgesamt 134 Skigebieten des Landes (Quelle: skiresort.de) rund 36 unterhalb von 1.200m ü.d.M. liegen und davon etliche ihre Talstationen zwischen 600-700 m ü.d.M. errichtet haben.

In der Provinz Bozen existieren keine Skizonen die vollständig innerhalb der untersten Höhenstufe, d.h. unter 1.200 m ü.d.M. liegen. Selbst innerhalb der zweiten Höhenstufe zwischen 1.200 und 1.600 m ü.d.M. gibt es nur zwei Fälle: Kastelruth und Rienz. Demgegenüber existieren sechs Skizonen die vollkommen über 1.600 m ü.d.M. liegen. Nur 14 von 42 Skizonen reichen in die unterste Höhenstufen hinein. Prozentuell ausgedrückt entfallen rund 3,0% der Fläche der Skizonen auf die unterste Höhenstufe, 15,6% bzw. 81,3% auf die mittlere und obere Höhenstufe. Die Skizone Schnals liegt gänzlich im Bereich über 1.600 m ü.M.

### 3.1.7 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 Beschneigung, 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 gemäßigten 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.

- die Lage des Alpenhauptkamms führt zum Auftreten zweier 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 bringt.

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 Beschneigungssysteme 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.

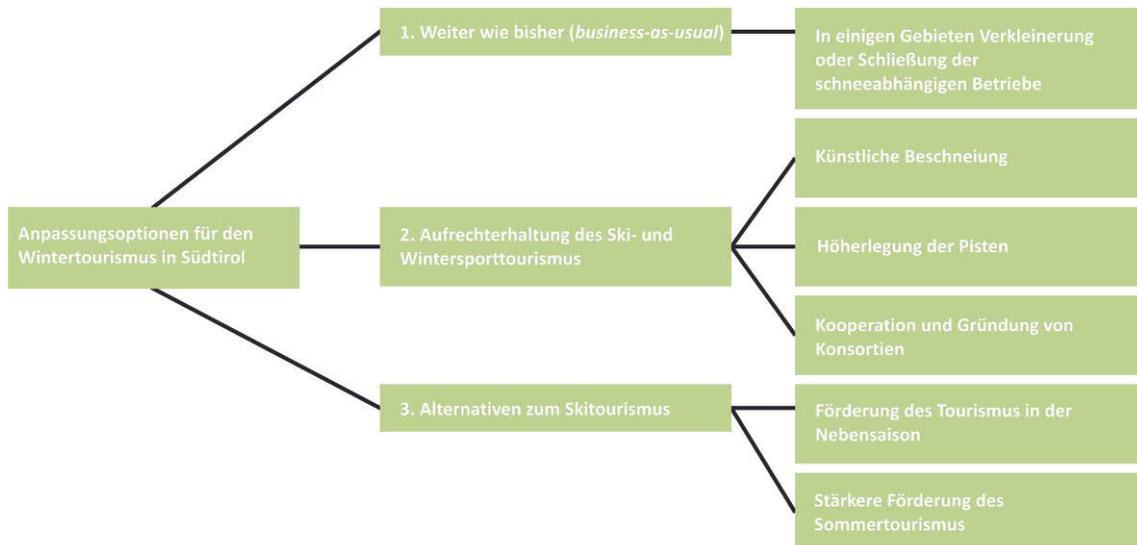
### 3.1.8 Klimawandel

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 3.7:** 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).

### 3.1.9 Gletscher

In Südtirol wird der Skibetrieb auf Gletschern in geringem Ausmaß praktiziert und findet nur noch an zwei Standorten statt, die sich im geografisch—funktionalen Systemgebiet Vinschgau, Ultental und Nebentäler befinden. Es handelt sich dabei um die Skigebiete Stilfserjoch und Schnalstal, welche beide über die regionalen und nationalen Grenzen hinaus, insbesondere als Sommerskigebiete, bekannt sind. Der durch den Klimawandel bedingte drastische und schnelle Rückgang der Gletscher hat dazu geführt, dass Sulden — das dritte Skigebiet welches sich zum Teil auf einem Gletscher entwickelt hat - in ein „konventionelles“ Skigebiet umgewandelt wurde. Nur mehr ein sehr marginaler Anteil der bestehenden Skipisten und Aufstiegsanlagen (im Bereich der Bergstationen der Lifte Des Alpes und Schöntauf) befindet sich am Rande des Gletschers. Auch der Schlepplift in der Nähe der Casati-Hütte am Fuße des Cevedale, deren Zeugen die noch verbliebenen Stützen auf dem Gletscher sind, zählt mittlerweile zur Vergangenheit.

[Auch das Gletscherskigebiet in Schnalstal hat inzwischen den Sommerbetrieb eingestellt, bietet jedoch eine aussergewöhnlich lange Skisaison, wobei vor allem die Herbstmonate für Trainingszwecke beliebt sind.](#)

Der Klimawandel hat den Sommerskibetrieb komplett verändert, vor allem durch negative Entwicklungen im ökonomischen Bereich. Die Sommerskisaison auf den Gletschern wurde in den letzten Jahren drastisch verkürzt, insbesondere aufgrund der mangelhaften Schneemenge und Schneequalität. Aus diesem Grund wurden die Anlagen nicht oder nur mehr teilweise in Betrieb genommen und es konnte ein Rückgang der beförderten Personen innerhalb der letzten zwanzig Jahre von fast 60% festgestellt werden. Gleichzeitig konnte aber auch eine Verdoppelung der beförderten Fußgänger und Wanderer beobachtet werden - eine Entwicklung die u. a. auch in den „traditionellen“ Skigebieten stattgefunden hat.

Der Fachplan verschreibt sich gänzlich dem Schutz der Gletscher, gleichzeitig soll aber auch das Überleben der letzten beiden Gletscherskigebiete, nämlich Stilfserjoch und Schnalstal, ermöglicht werden. Aus diesem Grund wurde in den Durchführungsbestimmungen Artikel 8 eingefügt, welcher ausdrücklich eine quantitative Erweiterung bestehender oder geplanter Aufstiegsanlagen und Skipisten verbietet.

Als Folge dieses Prinzips wird bei der kartographischen Darstellung der Skizone Schnals der Gletscherbereich vollständig ausgeklammert und bezieht sich nur auf jene Gebiete, die nicht als Gletscher definiert sind, während das Skigebiet Stilfserjoch gänzlich als Skizone ausgeklammert

wurde. Auf diesen Gletschergebieten wird es somit ausschließlich möglich sein, bestehende Aufstiegsanlagen auszutauschen oder zu modifizieren, unter der Bedingung, dass die Gesamtlänge der Anlage nicht zunimmt. Analog dazu dürfen Skipisten nur unter der Bedingung verändert werden, dass die Gesamtfläche der genehmigten Pisten unverändert bleibt oder abnimmt.

Als Folge des Klimawandels kann beobachtet werden, dass Skizonen in immer höhere Lagen oder Richtung Gletscher ausweichen. In diesen Fällen soll natürlich berücksichtigt werden, dass man sich hier in Bereiche begibt, in denen das Phänomen des Permafrostes mit all seinen dazugehörigen Schwierigkeiten auftritt.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der Schutz der Gletscher explizit im Anhang I der Habitat-Richtlinie 93/42/EWG aufgelistet ist und am 26. Januar 2001, auf Initiative des Landes Tirol, die Autonomen Provinzen Trient und Bozen—Südtirol eine Alpendeclaration unterzeichnet haben, welche auch den Schutz der Gletscher in einem stärkeren Ausmaß beinhaltet. Im Artikel 4 des Abkommens verpflichten sich die Vertragspartner zur Vermeidung zusätzlicher Skiverbindungen.

### 3.1.10 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.

Mit eingebunden werden können gerade in urtypischen Gegenden wie dem Schnalstal auch historische und andere besondere Eigenheiten, wodurch sich starke Synergieeffekte mit der heimischen Wirtschaft ergeben.

### 3.1.11 Einige aktuelle Themen

Unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Entwicklung des Skisports ist bereits seit einiger Zeit ein beunruhigender Rückgang der Anzahl der Kinder 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.

Das Skigebiet Schnalstal arbeitet seit mehreren Jahren eng mit dem Schulsprenkel Naturns zusammen und bietet allen Grundschulern des Einzugsgebietes eine kostenlose Saisonkarte an. Zudem hat das Skigebiet Schnalstal in Zusammenarbeit mit mehreren Einrichtungen und Verbänden die Initiative „Go Snow Südtirol“ ins Leben gerufen.

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.

Mit der Schaffung einer Aussichtsplattform auf der Grawand-Spitze und mit der Installation eines Werkes des weltberühmten Künstlers Olafur Eliasson am Grawand Grat bewegt sich die Schnalstaler Gletscherbahnen AG eindeutig in diese Richtung.

## 3.2 Analyse der Skizone

### 3.2.1 Die quantitative Entwicklung der Skizone anhand der Anzahl der beförderten Personen

Die Analyse der Anzahl der transportierten Skifahrer ist besonders wichtig um die Entwicklung der Skizone zu bewerten. Diese vertiefende Untersuchung wurde anhand von drei Erhebungen im Abstand von jeweils fünf Jahren durchgeführt und entspricht den Wintersaisonen 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.

Zusammen mit Schwemmalm, Obereggen und Speikboden sticht Schnals dabei mit einem starken Rückgang der beförderten Personen hervor.

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	Watles	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	Dantercepies-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	Plöse	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	Pedracces	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.
<b>Gesamt</b>			<b>93.923.319</b>	<b>288</b>			<b>109.960.490</b>	<b>305</b>			<b>114.795.248</b>	<b>312</b>		
<b>Durchschnitt</b>			<b>326.123</b>				<b>360.526</b>				<b>367.933</b>			
<b>Gesamt (ALLE Anlagen)</b>			<b>94.041.279</b>	<b>293</b>			<b>113.079.517</b>	<b>316</b>			<b>115.782.425</b>	<b>321</b>		
<b>Durchschnitt</b>			<b>320.960</b>				<b>357.847</b>				<b>360.693</b>			
<b>BP</b>	Beförderte Personen (bergwärts)		<b>%</b>	DA/Durchschnittswert Südtirol		<b>06</b>	Wintersaison 2006/2007							
<b>AA</b>	Anzahl der Anlagen		<b>k.A.</b>	keine Angabe		<b>12</b>	Wintersaison 2012/2013							
<b>DA</b>	Durchschnittswert pro Anlage		<b>01</b>	Wintersaison 2001/2002										

Abbildung 3.8: Skizone und beförderte Personen im Zeitraum 2001-2013

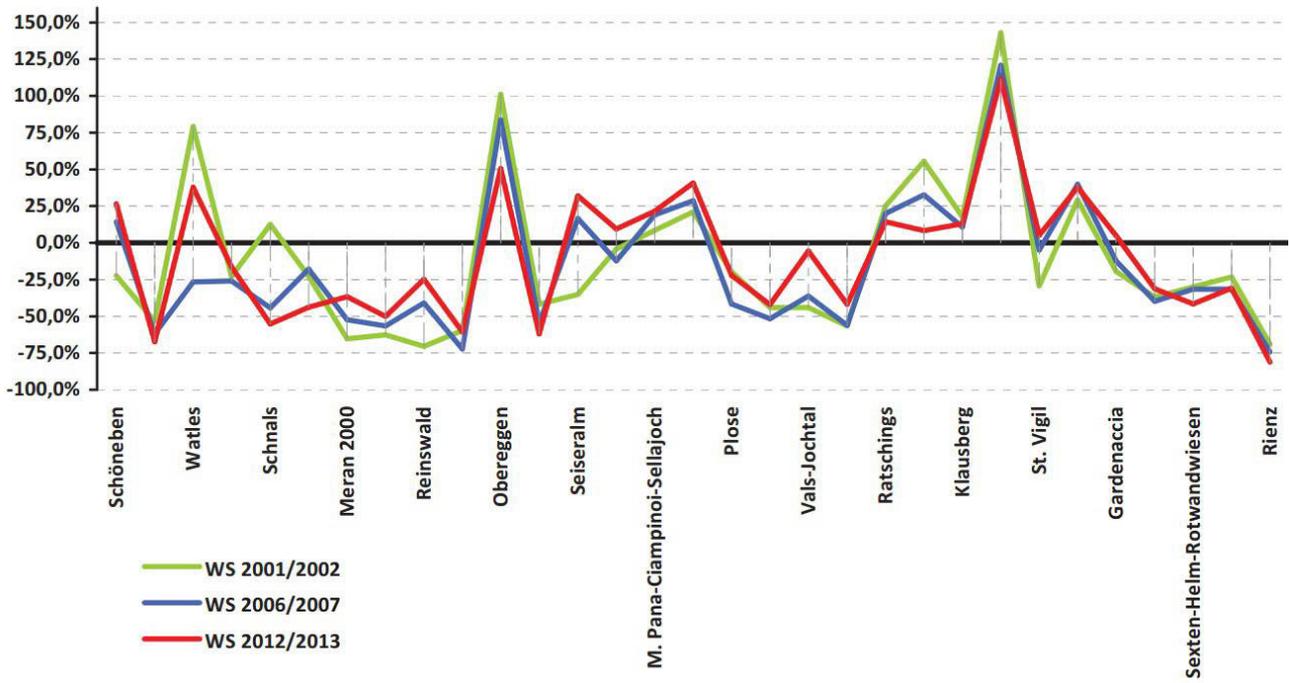


Abbildung 3.9: Durchschnittswert für Aufstiegsanlagen je Skizone

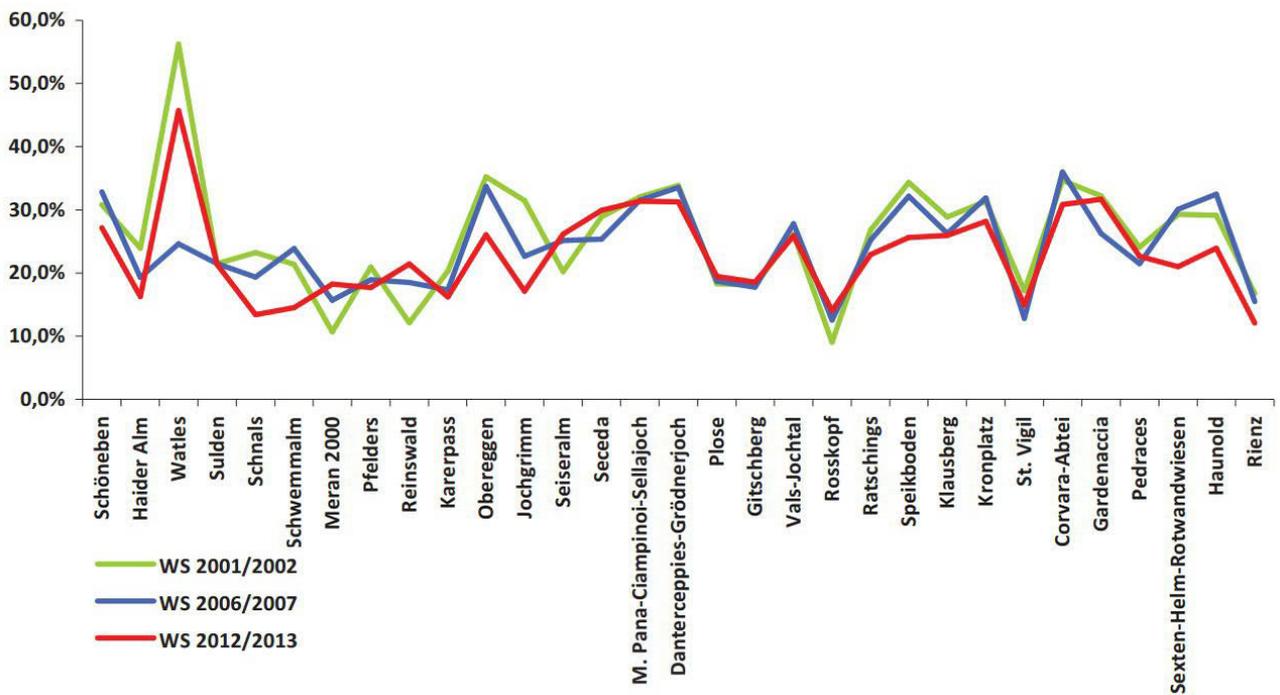


Abbildung 3.10: Index der Auslastung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 2001-2013

### 3.2.2 Die mittel- bis langfristige quantitative Entwicklung der Skizonen

Unter Berücksichtigung von Daten aus den 1980er Jahren ist es möglich die Entwicklung der Skizonen über vier Jahrzehnten zu verfolgen. Ausgangswert ist die Anzahl beförderter Personen in der Wintersaison 1987/1988 (0%), auf die sich in Folge die weiteren Erhebungen der Saison 1999/2000 und 2012/2013 beziehen.

Auch hier sticht das Skigebiet Schnals wiederum als eines der wenigen Skigebiete hervor, welches 2012/2013 weniger Personen beförderten, als 1987/1988.

Skizone	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				<b>540.739</b>	<b>1.362.215</b>	<b>1.568.861</b>	<b>251,9%</b>	<b>290,1%</b>						<b>1</b>	
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				<b>880.448</b>	<b>152.139</b>	<b>1.355.467</b>	<b>17,3%</b>	<b>154,0%</b>						<b>5</b>	
7 Latsch	1	3	1	594.969	434.739	k.A.	73,1%								
Durchschnittswerte PR				<b>594.969</b>	<b>434.739</b>	<b>k.A.</b>	<b>73,1%</b>								
8 Schnals	1	4	1	1.931.535	2.413.510	1.901.882	125,0%	98,5%						26	
Durchschnittswerte PR				<b>1.931.535</b>	<b>2.413.510</b>	<b>1.901.882</b>	<b>125,0%</b>	<b>98,5%</b>						<b>14</b>	
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				<b>554.002</b>	<b>634.742</b>	<b>637.059</b>	<b>114,6%</b>	<b>115,0%</b>						<b>13</b>	
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				<b>853.606</b>	<b>715.898</b>	<b>1.140.674</b>	<b>83,9%</b>	<b>133,6%</b>						<b>8</b>	
13 Reinswald	2	7	1	723.565	706.595	1.067.180	97,7%	147,5%						15	
Durchschnittswerte PR				<b>723.565</b>	<b>706.595</b>	<b>1.067.180</b>	<b>97,7%</b>	<b>147,5%</b>						<b>6</b>	
14 Ritten	2	8	1	387.008	322.881	454.336	83,4%	117,4%						21	
Durchschnittswerte PR				<b>387.008</b>	<b>322.881</b>	<b>454.336</b>	<b>83,4%</b>	<b>117,4%</b>						<b>12</b>	
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				<b>2.107.304</b>	<b>2.761.876</b>	<b>2.614.465</b>	<b>131,1%</b>	<b>124,1%</b>						<b>11</b>	
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				<b>3.260.994</b>	<b>4.747.122</b>	<b>9.199.128</b>	<b>145,6%</b>	<b>282,1%</b>						<b>2</b>	
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				<b>1.652.891</b>	<b>1.649.375</b>	<b>2.113.685</b>	<b>99,8%</b>	<b>127,9%</b>						<b>10</b>	
26 Ladurns	2	12	1	700.707	552.064	k.A.	78,8%								
27 Rosskopf	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				<b>1.541.523</b>	<b>1.568.180</b>	<b>2.036.002</b>	<b>101,7%</b>	<b>132,1%</b>						<b>9</b>	
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				<b>2.921.101</b>	<b>3.012.532</b>	<b>2.010.895</b>	<b>103,1%</b>	<b>68,8%</b>						<b>15</b>	
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				<b>4.080.372</b>	<b>7.863.976</b>	<b>8.808.282</b>	<b>192,7%</b>	<b>215,9%</b>						<b>3</b>	
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				<b>3.330.591</b>	<b>4.400.320</b>	<b>5.550.349</b>	<b>132,1%</b>	<b>166,6%</b>						<b>4</b>	
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				<b>1.159.069</b>	<b>1.435.560</b>	<b>1.578.285</b>	<b>123,9%</b>	<b>136,2%</b>						<b>7</b>	

**SG** Systemgebiet  
**PR** Planungsraum  
**SZ** Skizone

**WS** Wintersaison  
**k.A.** keine Angaben

Abbildung 3.11: Quantitative Entwicklung der Aufstiegsanlagen im Zeitraum 1987-2013 (bergwärts)

### 3.2.3 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 Skizone 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 3.12) 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, Klauseberg, St. Vigil, Altprags, Kreuzbergpass.
- C-rot (16 Zonen) Haider Alm, Latsch, Schnals, Reinswald, Kastelruth, Seceda, Monte Pana — Ciampinoi - Sellajoch, Danterceppies — Grödnerjoch, Plöse, Gitschberg, Roskopf, Untermoi, Corvara—Abtei, Gardenaccia, Pedraces, Haunold.

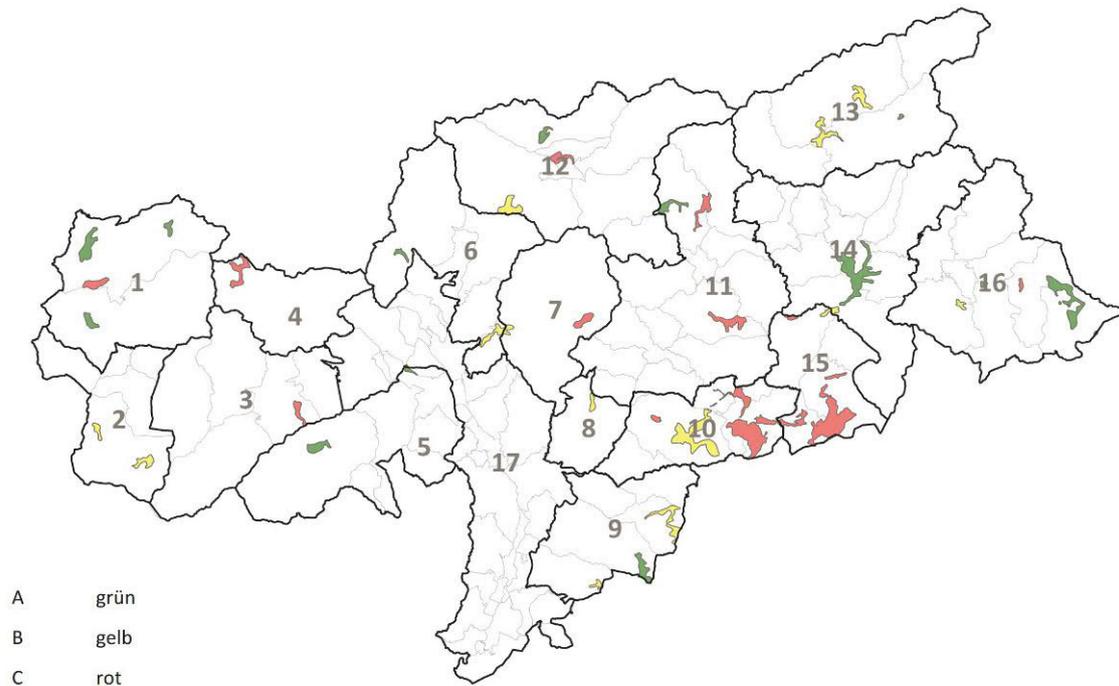
Als zufriedenstellende Situation werden in diesem Zusammenhang auch jene Skipisten bewertet, welche derzeit ausschließlich mit natürlichem Schnee, d.h. ohne technische Beschneigung, auskommen (Langtaufers, Vigil Joch).

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 Skizonen aufgelistet sind, eingehen und angemessene Lösungsansätze beinhalten.



**Abbildung 3.12:** Klassifizierung der Skizonen unter dem Gesichtspunkt der technischen Beschneidung und der Wasserressourcen

### 3.3 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>	<b>04</b>
<i>Zonenkodex</i>	<b>01</b>
<i>Name der Skizone</i>	<b>Schnals</b>
<i>Gemeinde/n</i>	Schnals
<i>Systemgebiet</i>	Vinschgau, Ultental und Nebentäler
<i>Fläche</i>	514,3 Ha
<i>Fläche bis 1.200 Hm, zw. 1.200 u. 1.600, ü. 1.600</i>	0% • 0% • 100%
<i>Höhe üdM (min./max.)</i>	1.987 / 3.266 m
<i>Ausrichtung</i>	überwiegend Südosthänge, Gletscher Nordhänge

Abbildung 3.13: Skizone Schnals: Allgemeine Angaben

<b>Aufstiegsanlagen und Skipisten</b>	
<i>Anzahl und Länge exist. Anlagen (FP 2010)</i>	12 • 13.129 m (inkl. Gletscher)
<i>Anzahl und Länge exist.+gepl. Anlagen (FP 2010)</i>	14 • 14.881 m (inkl. Gletscher)
<i>Fläche exist. Skipisten (FP 1999 und 2010)</i>	137,7 Ha bzw. 161,7 Ha (inkl. Gletscher)
<i>Fläche exist.+gepl. Skipisten (FP 1999 und 2010)</i>	170,6 Ha bzw. 168,2 Ha (inkl. Gletscher)
<i>Verhältnis exist. Skipisten/Fläche</i>	31,4 %
<i>Gesamtförderleistung exist. Anlagen (FP 2010)</i>	14.960 p/h (inkl. Gletscher)
<i>Kategorie</i>	mittlere Skizone
<i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Anlagen</i>	+ 3.632 p/h (+32,0%, inkl. Gletscher)
<i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten</i>	+ 24,0 Ha (+17,4%, inkl. Gletscher)
<i>Beförderte Personen 1988-2000-2011</i>	1.931.535 – 2.413.510 (+25,0%) – 2.100.229 (+8,7%) (inkl. Gletscher)
<i>Auslastung WS 2011/2012</i>	16,1% (Rang 25 von 31)
<i>Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)</i>	56,1 (Rang 27 von 42)
<i>Skipistenvielfalt</i>	blau: 6 • rot: 6 • schwarz: 4
<i>Energieverbrauch pro Person (kW/h)</i>	2,35 (Rang 28 von 28)
<i>Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche</i>	0,33 (Rang 27 von 31)
<i>Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m<sup>3</sup>/ha)</i>	k.A.

Abbildung 3.14: Skizone Schnals: 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	9, u.a. „Kurzasbach“, „Rossbodenbach“, „Schnalserbach“, Lazaunerbach
Quellen	7, davon alle ungenützt
Speicherbecken	0
Gewässerschutz	2 TWSG, Zone II und III
Feuchtgebiete	keine
Wald gemäß Bauleitplan	ca. 45,9 Ha (8,9% der Skizone)
Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan	1

Abbildung 3.15: Skizone Schnals: Natur, Landschaft, Umwelt

### Sozioökonomische Aspekte

Konsortium	Ortler Skiarena
Rodelbahnen	3 km
Langlaufloipen	ca. 18 Km
Skischulen und Skilehrer	1 – 25 (Schnals)
Snowparks	ja
Kindereinrichtung/Skigarten	ja
Sonstige Einrichtungen	keine
Entfernung zur nächstgelegenen Skizone	Tarscher Alm (Latsch) ca. 38,4 Km
Gebiet gem. DLH 55/2007	Touristisch entwickelt
Einkommen	13.118 € (Jahr 2010, Gemeinde Schnals. Rang 69 von 116)
Bettenanzahl	2.449 (WS 2010/2011, Gemeinde Schnals)
Einwohner	1.314 (Jahr 2011, Gemeinde Schnals)
Gemeindefläche	210,4 km <sup>2</sup>
Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)	6,2 Einw./Km <sup>2</sup> (Jahr 2011, Gemeinde Schnals)
Bettendichte (Betten/Einwohner)	1,86 (Jahr 2011, Gemeinde Schnals)
Beherbergungsdichte (Betten/Km <sup>2</sup> )	11,6 (WS 2010/2011, Gemeinde Schnals)
Bettendichte (Skifahrer/Betten)	857,6 (WS 2010/2011, Lazaun+Gletscher/Gem. Schnals)
Bettenauslastung (Brutto)	35,2% (WS 2010/2011, Gemeinde Schnals)
Entwicklungstrend Betten	+13,5% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Schnals)
Entfernung zur nächsten Ausfahrt	Ca. 24 Km bis zur SS38
Entfernung zum nächsten Zugbahnhof	Ca. 25 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Staben)
Skipass-Preise	205,50 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, ADAC SkiGuide 2013)
Verkehrsberuhigung (potential)	trifft nicht zu

Abbildung 3.16: Skizone Schnals: Sozioökonomische Aspekte

## 3.4 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 der nächsten Seite listet 22 Indikatoren für die Skizonen 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 <sup>2</sup> )
(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 <sup>3</sup> /ha Pistenfläche
(19)	grün: keine geschützte Gebiete; gelb: bis 3; rot: 4 und mehr
(20)	grün: trifft nicht zu; rot: trifft zu
(21)	grün: angemessen 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 3.17: Bewertungskriterien Ampeltabelle

Für die Skizone Schnals wurden 2014 vor allem die Bevölkerungsdichte und Erreichbarkeit sowie der Entwicklungstrend der Aufstiegsanlage und Energiebedarf negativ bewertet.

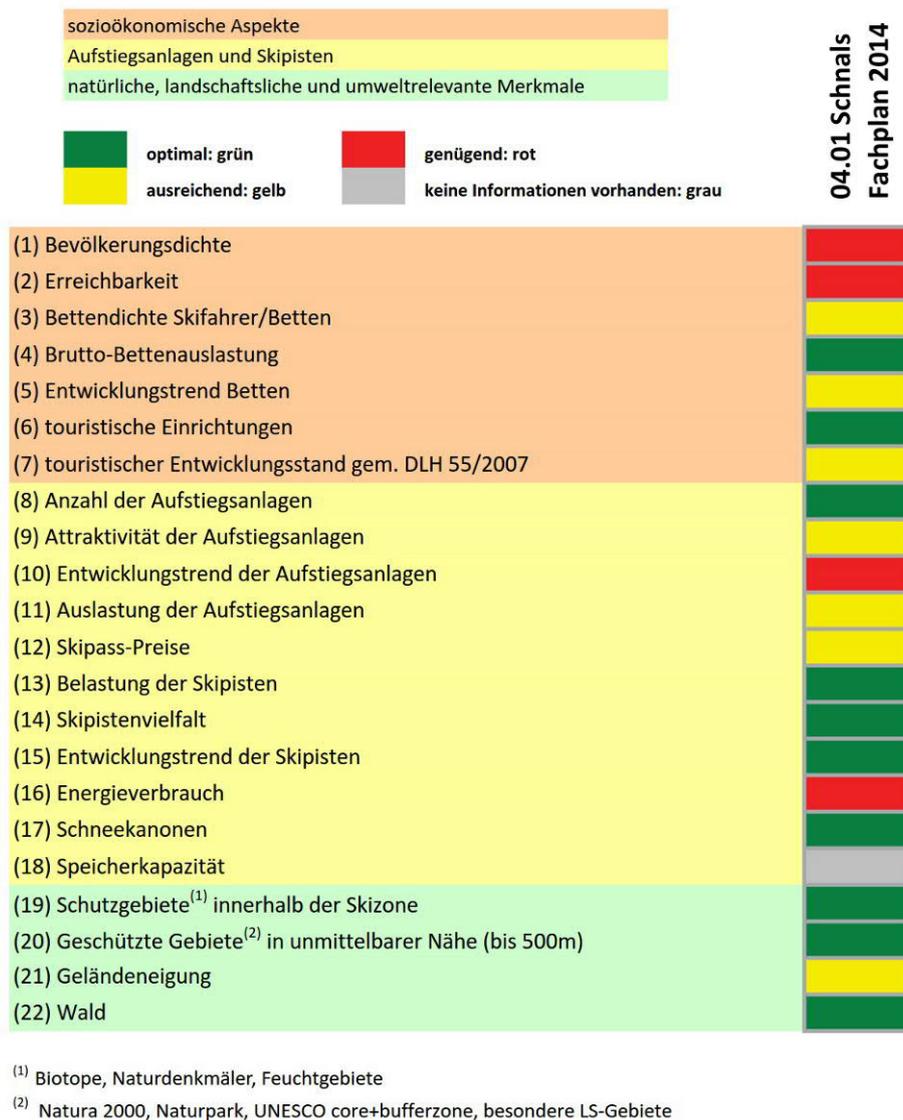


Abbildung 3.18: Ampeltabelle der Skizone Schnals gemäß Fachplan 2014

### 3.4.1 Kiviat Diagramm

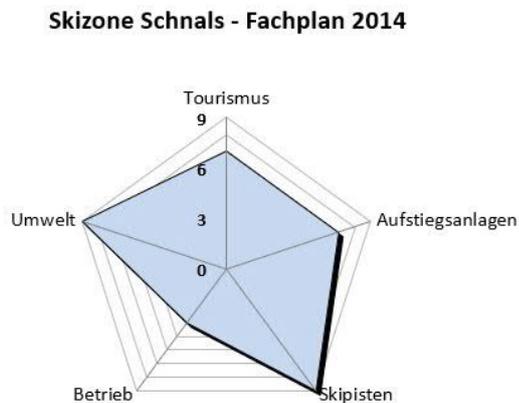
Jedes Datenblatt beinhaltet ein Diagramm, welches aus fünf Kategorien besteht und ein Pentagon bildet. Diese fünf Kategorien lassen sich wiederum in drei Unterkategorien gliedern und setzen sich aus Indikatoren zusammen, welche in der vergleichenden „Ampeltabelle“ wiedergegeben sind. Jeder Unterkategorie 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 3.1:** Bewertungskriterien Kiviat-Diagramm

Die Skizonen werden im neuen Skipistenfachplan anhand eines Kiviat-Diagrammes bewertet. Dazu werden die einzelnen Teilbereiche anhand der in Abbildung 3.18 auf der vorherigen Seite gezeigten Ampeltabelle bewertet und diese Ergebnisse im Kiviat-Diagramm zusammengefasst (siehe Abbildung 3.19).



**Abbildung 3.19:** Kiviat-Diagramm gemäß Fachplan 2014

### 3.4.2 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.



Abbildung 3.20: SWOT-Matrix für die Skizone Schnals gemäß Fachplan

### Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerung

Die Skizone Schnals ist derzeit die einzige im unteren Vinschgau und zu ihrem Einzugsgebiet zählen auch Meran und Umgebung. Durch den Ausbau der Schnalser Straße konnte die Erreichbarkeit erheblich verbessert werden, nichtsdestotrotz sind die Entfernungen innerhalb des Einzugsgebietes groß. Das Gletscherskigebiet punktet durch eine lange Saison, allerdings zählt der Klimawandel zu den größten Risiken der Zone, beispielsweise musste der Sommerskibetrieb bereits eingestellt werden. Viele Rennmannschaften nutzen aufgrund der Höhe (> 3.200m ü.d.M.) und der langen Saison den Gletscher für Trainingszwecke, was dem Skigebiet neben Ötzi internationale Bekanntheit verschafft hat. Allerdings machen in den Wintermonaten Höhe und Kälte die Zone wenig attraktiv für den Skifahrer. Umso mehr wären moderne, d.h. schnelle und geschützte Aufstiegsanlagen wichtig, denn bis auf eine neue Anlage sind die Infrastrukturen veraltet. Verbesserungspotential besteht auch in der Verbindung der einzelnen Pisten untereinander, gerade was die Gletscher- und Talpisten anbelangt.

In Schnals kann die Skizone in zwei Bereiche gegliedert werden, nämlich dem Gletscherbereich und dem übrigen Bereich, wobei lediglich der Zweite als Skizone im Fachplan ausgewiesen wird.

Auch in Schnals ist festzustellen, dass der Gletscher im Sommer nicht mehr für den Skibetrieb geeignet ist. Dieser kann in der warmen Jahreszeit im besten Fall an wenigen Morgenstunden ausgeübt werden. Schnals unterliegt tatsächlich seit Jahren einem Wandlungsprozess der dazu geführt hat, dass nur vom Herbst bis in den späten Frühling Ski gefahren wird. Andererseits kann die Auffassung des Sommerskis als Chance interpretiert werden denn die Kosten sinken erheblich und die Anzahl der Wanderer steigt. Bei weiteren Vorhaben ist zu beachten, dass sich in unmittelbarer Nähe der kartographisch abgegrenzten Skizone der Gletscher erstreckt, für welchen die Einschränkungen gemäß Artikel 8 der Durchführungsbestimmungen gelten.

*Der sog. Permafrost stellt ein wichtiges Phänomen dieser Höhenlagen dar und wirkt sich insbesondere auf die Infrastrukturen und Bauten aus, weshalb die neuen Betreiber eine passende Entwicklungsstrategie für die besondere Situation dieses Standortes erarbeiten sollten.*

*Direkt neben der Bergstation des Lazaun-Liftes befindet sich orographisch rechts das Naturdenkmal und Feuchtgebiet "Lazauner Moose", weshalb in diesem Bereich besondere Vorsicht geboten ist. Einige in die Jahre gekommenen Aufstiegsanlagen wären zu erneuern und an die klimatischen Verhältnisse dieser Höhenlagen anzupassen um einen entsprechenden Komfort zu bieten (z.B. Wind- und Schneehaube, Sitzheizung, Geschwindigkeit). Diese Modernisierungsmaßnahmen würden sich auf die Steigerung der Effizienz und die Auslastung und folglich auch auf den heute hohen Energieverbrauch pro Skifahrer auswirken. Die einzigartige Landschaft stellt allerdings eine enge, naturräumliche Begrenzung für etwaige, künftige Erweiterungen dar und setzt eine besondere Beachtung der landschaftlichen Aspekte voraus.*

*Unter dem Gesichtspunkt der technischen Beschneidung ist die Lage kritisch zu bewerten, denn es mangelt an Speichervolumen, insbesondere für jene Skipisten die sich nicht auf dem Gletscher befinden. Das nötige Wasser ist verfügbar, allerdings sollten geeignete Speichermöglichkeiten vorgesehen werden.*

*Die eigens erzeugte und direkt verwendete Energie stellt sicherlich einen wichtigen Faktor dar, welcher in der Zukunft eine immer wichtigere Rolle spielen wird. Der chronische Mangel an Betten kann durch die Entwicklung jener ca. 8.000 m<sup>2</sup> großen Zone für touristische Einrichtungen gelindert werden, die 2013 im Bereich Kurzras in den Bauleitplan eingetragen worden ist.*

## 4 Bestandsanalyse

### 4.1 Kurze historische Entwicklung

Im Folgenden kurz zusammengefasst die wichtigsten Meilensteine in der Geschichte der heutigen Gletscherbahnen.

**1951:** Gründung Ski-Club Schnalstal

**1956-64:** Entstehung der ersten Liftanlagen im Schnalstal

**1968:** Eröffnung des „Lazaun“-Liftes

**1970:** Eröffnung des „Glockenliftes“

**1972:** Gründung der Schnalstaler Gletscherbahnen AG

**1974:** Errichtung der Schleplifte am Gletscher

**1975:** Eröffnung der Schnalstaler Gletscherbahn mit Jungfernfahrt der Seilbahn

**1974:** Errichtung der zweiten Abfahrtsstrecke bei „Lazaun“

**1977:** Bau des „Gletschersee“-Liftes 1

**1979:** Erneuerung des „Lazaun“-Liftes und Verdoppelung des „Glockenliftes“ und „Finail“-Lifts

**1991:** Bau des „Hintereis“ Sessellifts

**1995:** Erneuerung der „Grawand“-Schleplifte durch einen Sessellift

**2001:** Errichtung Sessellift „Teufelsegg“

**2002:** Errichtung Vierer-Sessellift „Roter-Kofel“

**2004:** Bau der „Teufelsegghütte“

**2004-05:** Bau der Beschneiungsanlage Talabfahrt und an den „Glockenliften“

**2014:** Einstieg von neuen Hauptgesellschaftern in die Gletscherbahn AG

**2015:** Bau der neuen Trainingspiste „Leo Gurschler“

**2017:** Ersetzung des veralteten Sessellifts „Lazaun“ durch eine moderne Kabinenumlaufbahn

**2018:** Bau der neuen Talabfahrt

**2021:** Im sommer 2021 soll mit den Arbeiten zur Erneuerung der Seilbahn begonnen werden

## 4.2 Bestehende Infrastrukturen

### 4.2.1 Aufstiegsanlage

Die Schnalstaler Gletscherbahnen betreibt heute folgende Aufstiegsanlagen:

Name	Anlagen-Typ	Höhe Tal [m]	Höhe Berg [m]	Länge [m]	Förderleistung [Pers/h]	Baujahr	Sommerbetrieb
M217p - Hintereis	2er Sessellift	2.773	3.119	1.307	1.152	1991	nein
C79p - Teufelsegg	4er Sessellift	2.443	3.039	1.881	1.800	2001	nein
C87p - Roter Kofel	4er Sessellift	2.029	2.449	1.784	1.800	2002	nein
B42p - Kurzras-Grawand	Pendelbahn	2.022	3.212	2.154	800	1975	ja
M234p - Grawand	4er Sessellift	3.010	3.202	733	2.400	1994	nein
S429p - Kurzras	Skilift	2.006	2.081	346	900	2000	nein
S675p - Glockenlift	Skilift	2.006	2.081	335	900	1981	nein
S584p - Finail I	Skilift	3.015	3.221	1.006	615	1983	nein
S656p - Finail II	Skilift	3.015	3.221	1.010	615	1985	nein
M164p - Gletschersee I	2er Sessellift	2.775	3.014	532	1.028	1977	nein
M204p - Gletschersee II	3er Sessellift	2.775	3.014	522	1.800	1987	nein
C152p - Lazaun	10er Kabinenbahn	2.006	2.433	1.258	1.800	2017	ja

**Tabelle 4.1:** bestehende Aufstiegsanlagen Schnalstaler Gletscherskigebiet

### 4.2.2 Skipisten

In Register der Skipisten sind für die Skizone Schnals insgesamt 172,4 ha an Pistenfläche eingetragen. Derzeit werden davon jedoch nur insgesamt etwa 97 ha an Pistenfläche (27 Pistenkilometer) präpariert und effektiv genutzt. Dies ist dadurch zu begründen, dass verschiedene Pisten teils nicht vollständig genutzt werden können oder überhaupt nicht mehr betrieben werden können. Zudem wird nicht der gesamte Gletscherbereich als Piste genutzt, sondern ist dort z.B. auch die Höhenloipe untergebracht.

- Blaue Pisten: 6 km
- Rote Pisten: 16 km
- Schwarze Pisten: 5 km

Pistenname	Schwierigkeit	Länge [m]	Höhendifferenz [km]
Familienpiste Lazaun		2.340	430
Kinderland			
Piste Finail Nr. 1		1.050	210
Piste Finail Nr. 2		1.050	210
Piste Gletschersee 1		1.000	236
Piste Gletschersee 2		1.000	236
Piste Glocken Nr. 1		350	68
Piste Glocken Nr. 2		350	68
Piste Grawand Nr. 1		850	200
Piste Grawand Nr. 2		850	200
Piste Grawand Nr. 3		850	200
Piste Hasen-Abfahrt		920	127
Piste Hintereis 1		1.100	246
Piste Hintereis 2		1.250	246
Piste Leo Gurschler		550	200
Piste Teufelsegg 1		1.320	444
Piste Teufelsegg 2		2.500	528
Piste Teufelsegg 3		770	324
Rennpiste Lazaun		1.225	340
Schmugglerabfahrt		3.380	1200
Talabfahrt - Steilhang			
Talabfahrt - Transhumanz		1.560	303
Talabfahrt - Weg		2.400	423

Tabelle 4.2: bestehende Skipisten Schnalstaler Gletscherskigebiet

### 4.2.3 Beschneiungsanlage

Von den 97 ha an präparierter Pistenfläche sind etwa 40% im Gletschergebiet. Von den restlichen Pisten sind derzeit nur etwa 45 ha mit einer Beschneiungsanlage ausgestattet. Das Skigebiet verfügt über etwa 28 Schneekanonen und 49 Lanzen, womit die verschiedenen Pisten jeweils innerhalb weniger Tage eingeschneit werden können.

In einem durchschnittlichen Jahr hat das Skigebiet einen Wasserbedarf von etw 75.000 m<sup>3</sup> für die Erstbeschneigung und nochmals etwa 75.000 für die Nachbeschneigung.

30 cm Grundbeschneigung	45 ha * 30 cm	135.000 m <sup>3</sup>
25 % Zuschlag für Verfrachtung und Verdunstung		33.750 m <sup>3</sup>
Gesamte Schneemenge für 1. Grundbeschneigung		168.750 m <sup>3</sup>
<b>Erforderliche Wassermenge Grundbeschneigung</b>	<b>* 0,45</b>	<b>75.938 m<sup>3</sup></b>
Nachbeschneigung	50 %	37.969 m <sup>3</sup>
Ausbesserungsbeschneigung	50 %	37.969 m <sup>3</sup>
<b>Erforderliche Wassermenge im Normaljahr</b>		<b>151.875 m<sup>3</sup></b>
<b>Erforderliche Wassermenge im Extremjahr</b>	<b>120 %</b>	<b>182.250 m<sup>3</sup></b>

Tabelle 4.3: Derzeit erforderliche Wassermenge für die Beschneigung in der Skizone Schnals

Da sich das Skigebiet größtenteils über hochalpine Bereiche erstreckt (2.000 – 3.200 m ü.M.), kann die Beschneigung über einen außergewöhnlich langen Zeitraum erfolgen. In den hohen Gletscherbereichen beginnt die technische Beschneigung bereits Mitte September, in den tieferen Tallagen erst etwa Ende November. In diesem Zeitraum fließt eine erhebliche Wassermenge wieder in den Speicher zu, welche ebenfalls zur Beschneigung verwendet werden kann. Ebenso ist aufgrund der Höhenlage eine geringere Nachbeschneigung notwendig.

Für die Wasserentnahme stehen dem Skigebiet zwei Wasserkonzessionen zur Verfügung:

- Gletschersee: 1. September – 31. Dezember 25 l/s
- Kurzenkar: 1. November – 28. Februar 40 l/s

Der „Gletschersee“ bietet etwa 22.500 m<sup>3</sup> Speichervolumen, welches für Beschneigungszwecke genutzt werden kann. Bereits die Berücksichtigung der zufließenden Wassermenge aus der Wasserkonzession „Gletschersee“ reicht um den Speicher im Beschneigungszeitraum (Mitte September – Ende November) 4-mal neu zu füllen, wie aus folgender Tabelle ersichtlich:

Konzession	mittlere Wassermenge	Zeitraum	zufließende Wassermenge
Gletschersee	25 l/s	45 Tage	97.200 m <sup>3</sup>
Kurzenkar	40 l/s	15 Tage	51.840 m <sup>3</sup>

**Tabelle 4.4:** Nutzbare Speicherkapazität - zufließende Wassermenge Speicher „Gletschersee“

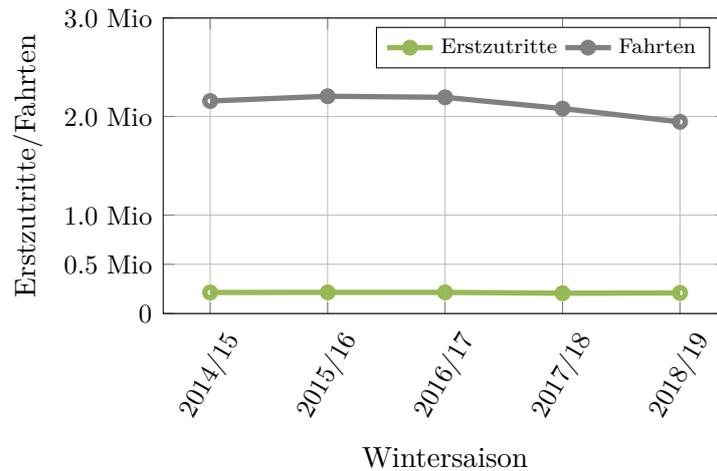
Somit stehen für die Beschneigung der bestehenden Pisten derzeit ausreichend Wasser und Speicherkapazität zur Verfügung. Für einen weiteren Ausbau der Beschneigungsanlage und auch unter Berücksichtigung, dass in Zukunft auch vermehrt am Gletscher mit Kunstschnee nachgebessert werden muss, ist in Zukunft ein zusätzlicher Ausbau des Speichervolumens auf jeden Fall empfehlenswert.

#### 4.2.4 Bahnbetrieb

In der Regel startet der Winterbahnbetrieb Mitte September und endet Anfang Mai. Im Sommer sind die Bahnen von Anfang Juni bis Ende Oktober geöffnet.

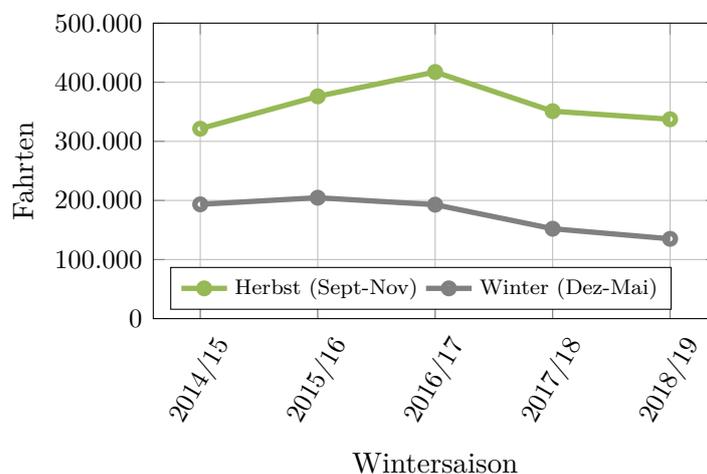
#### 4.2.5 Erstzutritte

Trotz verschiedenster Investitionen und Erneuerungen im Skigebiet ist bei den Erstzutritten im Winter noch kein Aufwärtstrend erkennbar. Diese stagnieren seit 2014/2015 auf etwa 210.000 Zutritten. Bei den getätigten Fahrten hingegen wurde sogar ein leichter Rückgang festgestellt.



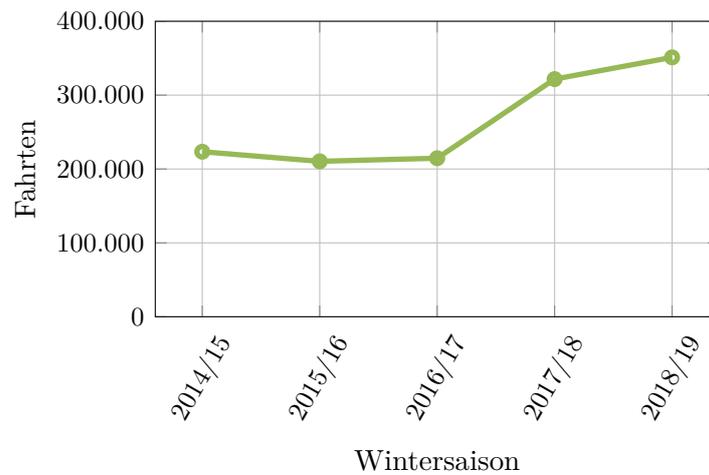
**Abbildung 4.1:** Erstzutritte und Fahrten je Wintersaison - Schnalstaler Gletscherbahnen

Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Fahrten am Grawandlift. Ein Großteil der Fahrten wird hier bereits in den Herbstmonaten von Trainingsgruppen getätigt. Sowohl bei diesen, als auch in der restlichen Wintersaison ist jedoch in den letzten Jahren ein Rückgang zu erkennen. Dies ist wahrscheinlich auf die fehlende Attraktivität bzw. auf ein nicht mehr zeitgemäßes Angebot am Gletscher zurückzuführen.



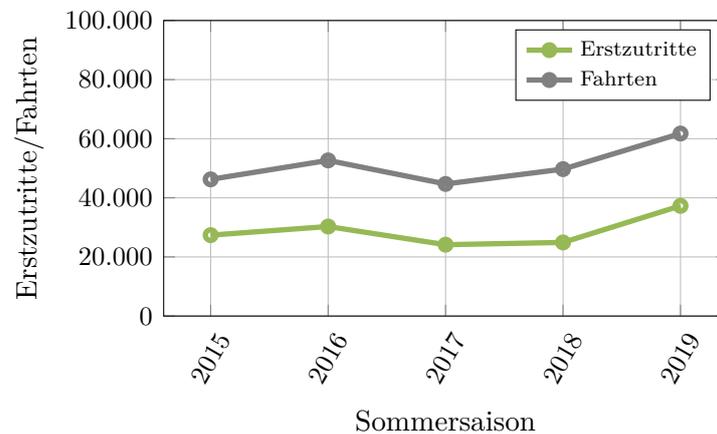
**Abbildung 4.2:** Fahrten Aufstiegsanlage Grawand je Wintersaison - Schnalstaler Gletscherbahnen

Dass sich eine Modernisierung der Anlagen positiv auf die getätigten Fahrten auswirkt, ist an den Zahlen des Lazaun-Lifts zu erkennen. Seit der Erneuerung 2018 ist ein wesentlicher Anstieg der von der Anlage bewältigten Fahrten zu erkennen. Dies unterstreicht die Wichtigkeit der geplanten Erneuerungen und Modernisierungen am Gletscher.



**Abbildung 4.3:** Fahrten Aufstiegsanlage Lazaun je Wintersaison - Schnalstaler Gletscherbahnen

Im Sommer konnten mit zusätzlichen Angeboten und Attraktionen wie der Aussichtsplattform die Fahrten hingegen wesentlich gesteigert werden. So konnte von 2017 bis 2019 eine Steigerung um mehr als 35% festgestellt werden.



**Abbildung 4.4:** Erstzutritte und Fahrten je Sommersaison - Schnalstaler Gletscherbahnen

### 4.2.6 Preise

SAISON   STAGIONE   SEASON A 16/11/2020 - 25/12/2020   10/04/2021 - 02/05/2021						SAISON   STAGIONE   SEASON B 09/01/2021 - 29/01/2021   27/02/2021 - 26/03/2021						SAISON   STAGIONE   SEASON C 18/09/2020 - 15/11/2020   26/12/2020 - 08/01/2021 30/01/2021 - 26/02/2021   27/03/2021 - 09/04/2021					
Tag Giorno Day	Erw. Adulti Adults	Jugend Giovani Youth 2002-2005	Kinder Bambini Children 2006-2019	Family** Senior (1967)	Snowkid* >2011	Tag Giorno Day	Erw. Adulti Adults	Jugend Giovani Youth 2002-2005	Kinder Bambini Children 2006-2019	Family** Senior (1967)	Snowkid* >2011	Tag Giorno Day	Erw. Adulti Adults	Jugend Giovani Youth 2002-2005	Kinder Bambini Children 2006-2019	Family** Senior (1967)	Snowkid* >2011
1	39,00 €	27,00 €	25,00 €	34,00 €	3,00 €	1	44,00 €	31,00 €	28,00 €	39,00 €	3,00 €	1	46,00 €	32,00 €	29,00 €	40,00 €	3,00 €
12.30	29,00 €	20,00 €	18,00 €	26,00 €	3,00 €	12.30	33,00 €	23,00 €	21,00 €	29,00 €	3,00 €	12.30	34,00 €	24,00 €	21,00 €	30,00 €	3,00 €
1+1/2	68,00 €	47,00 €	43,00 €	60,00 €	6,00 €	1+1/2	77,00 €	54,00 €	49,00 €	68,00 €	6,00 €	1+1/2	80,00 €	56,00 €	50,00 €	70,00 €	6,00 €
2	75,00 €	52,00 €	47,00 €	66,00 €	6,00 €	2	84,00 €	59,00 €	53,00 €	74,00 €	6,00 €	2	88,00 €	62,00 €	55,00 €	77,00 €	6,00 €
3	112,00 €	78,00 €	71,00 €	99,00 €	9,00 €	3	125,00 €	87,00 €	79,00 €	110,00 €	9,00 €	3	131,00 €	92,00 €	83,00 €	115,00 €	9,00 €
4	152,00 €	106,00 €	96,00 €	134,00 €	12,00 €	4	164,00 €	115,00 €	103,00 €	144,00 €	12,00 €	4	171,00 €	120,00 €	108,00 €	150,00 €	12,00 €
5	180,00 €	126,00 €	113,00 €	158,00 €	15,00 €	5	200,00 €	140,00 €	126,00 €	176,00 €	15,00 €	5	209,00 €	146,00 €	132,00 €	184,00 €	15,00 €
5 in 7	195,00 €	136,00 €	123,00 €	172,00 €	15,00 €	5 in 7	217,00 €	152,00 €	137,00 €	191,00 €	15,00 €	5 in 7	227,00 €	159,00 €	143,00 €	200,00 €	15,00 €
6	202,00 €	141,00 €	127,00 €	178,00 €	18,00 €	6	231,00 €	162,00 €	146,00 €	203,00 €	18,00 €	6	241,00 €	169,00 €	152,00 €	212,00 €	18,00 €
7	224,00 €	157,00 €	141,00 €	197,00 €	21,00 €	7	254,00 €	178,00 €	160,00 €	224,00 €	21,00 €	7	265,00 €	185,00 €	167,00 €	233,00 €	21,00 €
8	246,00 €	172,00 €	155,00 €	216,00 €	24,00 €	8	264,00 €	185,00 €	166,00 €	232,00 €	24,00 €	8	284,00 €	199,00 €	179,00 €	250,00 €	24,00 €
9	268,00 €	188,00 €	169,00 €	236,00 €	27,00 €	9	276,00 €	193,00 €	174,00 €	243,00 €	27,00 €	9	307,00 €	215,00 €	193,00 €	270,00 €	27,00 €
10	290,00 €	203,00 €	183,00 €	255,00 €	30,00 €	10	298,00 €	209,00 €	188,00 €	262,00 €	30,00 €	10	332,00 €	232,00 €	209,00 €	292,00 €	30,00 €
11	312,00 €	218,00 €	197,00 €	275,00 €	33,00 €	11	320,00 €	224,00 €	202,00 €	282,00 €	33,00 €	11	357,00 €	250,00 €	225,00 €	314,00 €	33,00 €
12	334,00 €	234,00 €	210,00 €	294,00 €	36,00 €	12	342,00 €	239,00 €	215,00 €	301,00 €	36,00 €	12	382,00 €	267,00 €	241,00 €	336,00 €	36,00 €
13	356,00 €	249,00 €	224,00 €	313,00 €	39,00 €	13	364,00 €	255,00 €	229,00 €	320,00 €	39,00 €	13	407,00 €	285,00 €	256,00 €	358,00 €	39,00 €
14	378,00 €	265,00 €	238,00 €	333,00 €	42,00 €	14	386,00 €	270,00 €	243,00 €	340,00 €	42,00 €	14	432,00 €	302,00 €	272,00 €	380,00 €	42,00 €
Talkarte (Glocken   Lazaun   Roter Kofel)						Talkarte (Glocken   Lazaun   Roter Kofel)						Talkarte (Glocken   Lazaun   Roter Kofel)					
1	35,00 €	24,00 €	22,00 €	31,00 €	3,00 €	1	39,00 €	27,00 €	25,00 €	34,00 €	3,00 €	1	41,00 €	29,00 €	26,00 €	36,00 €	3,00 €
12.30	26,00 €	18,00 €	16,00 €	23,00 €	3,00 €	12.30	29,00 €	20,00 €	18,00 €	26,00 €	3,00 €	12.30	30,00 €	21,00 €	19,00 €	26,00 €	3,00 €

Abbildung 4.5: Preise Schnalstaler Gletscherbahnen 2020/21

### 4.2.7 Skigebiete im engeren Einzugsgebiet

Das Skiegebiet am Schnalstaler Gletscher ist das einzige im unteren Vinschgau. Abgesehen vom Skiegebiet Meran-2000 und dem kleinen Skiegebiet am Vigiljoch gibt es im Meraner Raum noch die Skiegebiete im Ultental (Skiegebiet Schwemmalm) und in Passeier (Bergbahnen Pfelders).

Im oberen Vinschgau befinden sich zudem folgende Skiegebiete:

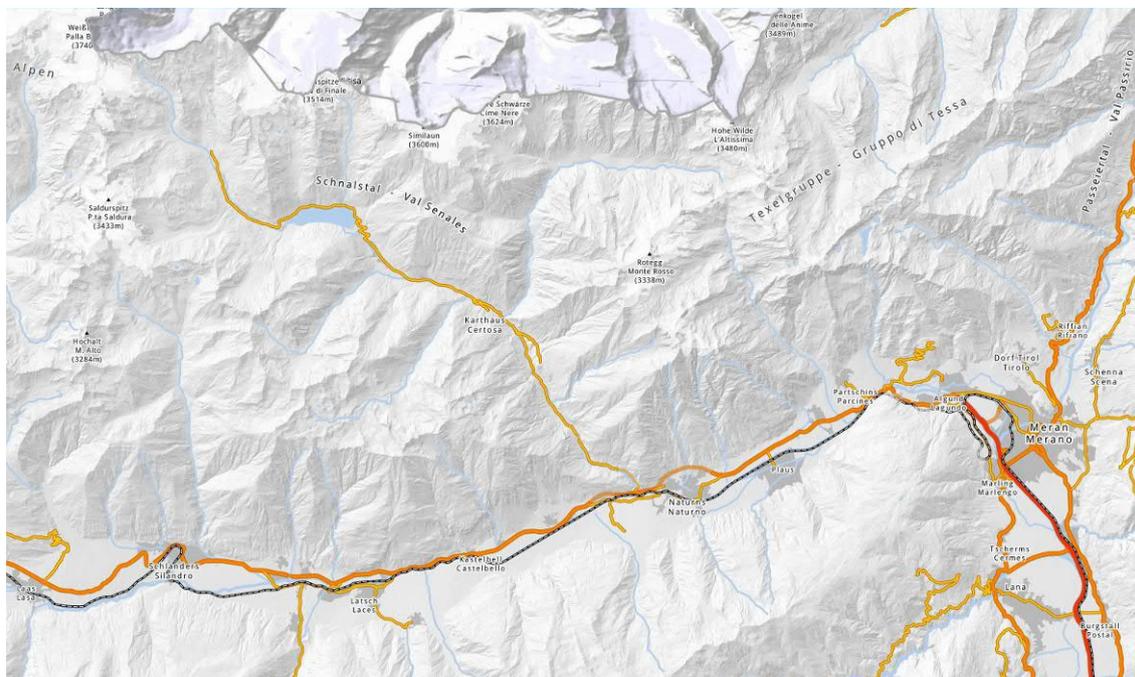
- Sulden, Trafoi und Stilsferjoch
- Watles
- Schöneben-Haideralm

Somit verfügt das Skiegebiet Schnals vom unteren Vinschgau über das Burggrafenamt bis hin zur Landeshauptstadt Bozen über ein relativ großes potentiellles Einzugsgebiet.

### 4.2.8 Mobilitätskonzept

Das Gletscherskiegebiet liegt am Ende des Schnalstales und ist von Kurzras aus zugänglich. Der direkte Zubringer (Seilbahn) von Kurzras auf den Gletscher - 1.201 Höhenmeter in sechs

Minuten - wird allgemein als Alleinstellungsmerkmal und absoluter Pluspunkt angesehen. Die Örtlichkeit Kurzras liegt etwa 24km von der nächsten Hauptverkehrsstraße (S338) und ca. 27 km vom nächsten Zugbahnhof (Naturns) entfernt.



**Abbildung 4.6:** VerkeZudemhrsranbindung Skizzone Schnals

Das Skigebiet ist von Naturns aus über die Landesstraße LS.3 erreichbar. Zudem verkehren im Winter bis zu 19 kostenlose Skibusse im Schnalstal von Katharinaberg bis nach Kurzras und zurück.

In Kurzras gibt es derzeit rund 530 öffentlich zugängliche Parkplätze für Pkw, die im Eigentum der Schnalstaler Gletscherbahnen sind und mittels Konvention mit der Gemeinde Schnals bewirtschaftet werden. Die Parkplätze befinden sich unmittelbar vor Kurzras an der Landesstraße. Es liegt bereits ein Projekt zum Ausbau des Parkplatzes um rund 150 weitere Pkw vor. Auf den heutigen Flächen können auch 7 große Busse parken. Ebenso befindet sich dort die Haltestelle samt Wendeplatz für den öffentlichen Busdienst.

## 4.3 Regionale Bedeutung und Tourismus

### 4.3.1 Lokaler Arbeitsmarkt

Im Sommer beschäftigen die Schnalstaler Gletscherbahnen durchschnittlich etwa 34 Personen, wovon etwa 90% direkt aus der Gemeinde Schnals stammen. Zuzüglich zu diesen, arbeiten etwa

10 Personen im Glacier Hotel Grawand. Im Winter haben die Schnalstaler Gletscherbahnen durchschnittlich 45 Angestellte, davon sind etwa 70% aus der Gemeinde Schnals. Im Glacier Hotel Grawand arbeiten im Winter insgesamt 20 Personen (wiederum alle von außerhalb der Gemeinde).

Weitere vom Tourismus und Skibetrieb abhängige Arbeitsplätze befinden sich im örtlichen Skiverleih, in der Skischule, in den verschiedenen gastronomischen Betrieben im Skigebiet, im Schwimmbad, der Sportboutique und der Bank. Zusätzlich leben natürlich auch die umliegenden Hotels und andere Beherbergungsbetriebe vom örtlichen Tourismus. Insgesamt sind etwa 50% der unselbstständigen Beschäftigten im Schnalstal im Gastgewerbe tätig.

### 4.3.2 Betriebe und Betten

In der Gemeinde Schnals waren im Jahr 2020 138 Beherbergungsbetriebe mit 2357 Betten registriert. Im weiteren Einzugsgebiet (Latsch, Plaus, Naturns, Partschins, Kastellbell, Meran, Algund, Tirol, Marling) waren es 1.070 Betriebe mit insgesamt 24.270 Betten.

- 76,5% der Gesamtbetten befinden sich in gewerblichen Betrieben
- 62,6% in Hotels
- 13,8% in Residenzen
- 3,9% auf Campingplätzen
- 8,1% in Privatquartieren
- 8,1% in Ferienwohnungen Urlaub am Bauernhof
- 3,4% in sonstigen Unterkünften

Die mittlere Betriebsgröße liegt bei 24 Betten/Betrieb bzw. bei 36 Betten bei gewerblichen Betrieben

In der Vergleichsperiode 2011 - 2020 sind die Beherbergungsbetriebe in Schnals um 9,2% zurückgegangen, die Betten um 3,7 %. Auch in den umliegenden Gemeinden wurde ein Rückgang der Betriebe und Betten verzeichnet. Lediglich im Bereich um Meran konnten die Beherbergungsbetriebe ausgebaut werden.

	Betriebe	Betten	in %
4-5*	90	6.156	23,1
3*	225	8.124	30,5
1-2*	118	2.400	9,0
Residences	129	3.680	13,8
<b>Gewerblich</b>	<b>562</b>	<b>20.360</b>	<b>76,5</b>
Camping	8	1.034	3,9
Privatquartiere	288	2.159	8,1
U. am Bauernhof	241	2.170	8,1
Andere Betriebe	30	904	3,4
<b>Gesamt</b>	<b>1.129</b>	<b>26.627</b>	<b>100,0</b>

**Tabelle 4.5:** Beherbergungsbetriebe und Betten nach Kategorien - gesamtes Einzugsgebiet Skizone Schnals (ASTAT)

	Betriebe	in %	Betten	in %
Schnals	59	5,2	2.357	8,9
Latsch, Naturns, Plaus, Partschins, Kastelbell	355	31,4	7.778	29,2
Meran, Algund, Tirol, Marling	715	63,3	16.492	61,9

**Tabelle 4.6:** Verteilung des Beherbergungsangebots nach Gemeinden - gesamtes Einzugsgebiet Skizone Schnals (ASTAT)

### 4.3.3 Wintertourismus

Die Gemeinde Schnals verzeichnete im Winter 2018/19 insgesamt 35.590 Ankünfte mit 176.772 Nächtigungen. Im weiteren Einzugsgebiet waren es 222.329 Ankünfte mit 782.639 Übernachtungen.

	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %	VBT	AD
Schnals	35.590	13,8	176.772	18,4	75,0	5,0
Latsch, Naturns, Plaus, Partschins, Kastelbell	52.062	20,2	208.916	21,8	26,9	4,0
Meran, Algund, Tirol, Marling	170.267	66,0	573.723	59,8	34,8	3,4
<b>Gewerblich</b>	<b>257.919</b>	<b>100,0</b>	<b>959.411</b>	<b>100,0</b>	<b>36,0</b>	<b>3,7</b>

**Tabelle 4.7:** Ankünfte und Nächtigungen nach Gemeinden - Winter 2018/19 (ASTAT)

Die mittlere Aufenthaltsdauer (AD) der Gäste betrug in Schnals 5,0 Tage, in Meran und Umgebung hingegen lediglich 3,4 Tage (landesweiter Durchschnitt 4,3), die Bettenauslastung lag in Schnals im Mittel bei etwa 75,0 Vollbelegtagen (VBT), im gesamten Einzugsgebiet hingegen nur bei 36,0 Vollbelegtage.

In der Vergleichsperiode Winter 2010/11 - Winter 2018/19 sind die Ankünfte in Schnals um 15,8% und die Nächtigungen um 13,2% gestiegen.

33,2% der Ankünfte und 21,7% der Nächtigungen in Schnals sind Gäste aus Italien (inkl. Südtirol), 30,3% der Ankünfte und 34,3% der Nächtigungen sind deutsche Staatsbürger. Eine wesentliche Rolle spielen jedoch auch die internationalen Gäste.

	Winter 2018/19			
	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %
Italien	11.820	33,2	38.342	21,7
Deutschland	10.780	30,3	60.584	34,3
Österreich	1.079	3,0	4.001	2,3
Schweiz und Liechtenstein	728	2,0	3.800	2,1
Beneluxstaaten	478	1,3	2.966	1,7
Andere Länder	10.705	30,1	67.079	37,9

**Tabelle 4.8:** Herkunft der Gäste - Gemeinde Schnals - Winter 2018/19 (ASTAT)

#### 4.3.4 Sommertourismus

Im Sommer 2016 verzeichnete Schnals 37.210 Ankünfte mit 152.725 Nächtigungen. In weiteren Einzugsgebiet wurden zusätzlich 670.768 Ankünfte mit 3.202.060 Übernachtungen registriert.

	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %	VBT	AD
Schnals	37.210	5,3	152.725	4,6	64,8	4,1
Latsch, Naturns, Plaus, Partschins, Kastelbell	193.194	27,3	984.663	29,4	126,6	5,1
Meran, Algund, Tirol, Marling	477.574	67,4	2.217.397	66,0	134,5	4,6
<b>Gewerblich</b>	<b>707.978</b>	<b>100,0</b>	<b>3.354.785</b>	<b>100,0</b>	<b>126,0</b>	<b>4,7</b>

**Tabelle 4.9:** Ankünfte und Nächtigungen nach Gemeinden - Sommer 2019 (ASTAT)

Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste im Sommer betrug 4,7 Tage, die Bettenauslastung lag im Mittel bei etwa 126,0 Vollbelegtagen, wobei die Gemeinde Schnals im Sommer aber wesentlich schlechter ausgelastet ist.

In der Vergleichsperiode Sommer 2011- Sommer 2019 sind die Ankünfte in Schnals um 12,0% und die Nächtigungen um 8,3% gesunken.

36,9% der Ankünfte und 32,7% der Nächtigungen in Schnals sind Gäste aus Italien (inkl. Südtirol), 51,4% der Ankünfte und 39,5% der Nächtigungen sind deutsche Staatsbürger. Die restlichen Länder und auch internationale Gäste spielen im Sommer nur eine untergeordnete Rolle.

	Sommer 2019			
	Ankünfte	in %	Nächtigungen	in %
Italien	13.123	36,9	57.836	32,7
Deutschland	18.309	51,4	69.744	39,5
Österreich	1.395	3,9	3.792	2,1
Schweiz und Liechtenstein	1.300	3,7	5.057	2,9
Beneluxstaaten	654	1,8	3.001	1,7
Andere Länder	2.429	6,8	13.295	7,5

**Tabelle 4.10:** Herkunft der Gäste - Gemeinde Schnals - Sommer 2019 (ASTAT)

## 4.4 Resümee zur Machbarkeitsstudie 2015

2015 wurde bereits eine erste Machbarkeitsstudie für die Entwicklung der Skizone Schnals ausgearbeitet und genehmigt. Darin vorgesehen war die Errichtung einer neuen Talabfahrt außerhalb und weitere verschiedene Vorhaben innerhalb der Skizone. Insgesamt waren folgende 9 Vorhaben Inhalt der Studie:

1. Errichtung einer neuen Trainingspiste
2. Errichtung einer neuen Talabfahrt
3. Verbindung der Gebiete „Lazaun“ und „Roter-Kofel“ mittels Skiwegen
4. Erweiterung des bestehenden Parkplatzes
5. Adaptierung und Erweiterung der Skipisten im Gebiet „Lazaun“
6. Verbindung der Gebiete „Roter-Kofel“/„Teufelsegg“ und „Gletscher“ mit der neuen Kabinenbahn „Gletscher-Express“
7. Ersetzen des Sessellifts „Lazaun“
8. Ausbau der Skihütte „Teufelsegg“
9. Ausbau des bestehenden Speichers „Gletschersee“

Nachstehend ein kurzer Überblick über die seit 2015 tatsächlich umgesetzten Projekte und deren Auswirkungen auf das Skigebiet.

### **Neue Trainingspiste „Leo Gurschler“**

Noch im selben Jahr der ersten Machbarkeitsstudie wurde die neue Trainingspiste „Leo Gurschler“ realisiert. Inzwischen ist diese Trainingsstrecke im Bereich der beiden alten Gletschersee-Sessellifte, die Gegenstand dieser Machbarkeitsstudie sind, aufgrund des dort möglichen führen

Saisonbeginns bei allen führenden Ski-Teams der Welt sehr geschätzt und wird äußerst gut angenommen, was die Zahlen der Aufstiegsanlagen Grawand im Herbst verdeutlichen. Die Piste hat im weiten Umfeld in der für Trainings so wichtigen Vorsaison beinahe ein Alleinstellungsmerkmal.

### **Neue Talabfahrt und Verbindung der beiden Gebiete „Lazaun“ und „Roter Kofel“**

Nach ausführlicher Planung, UVS und zwei Jahren Bauphase, konnte 2018 die neue Talabfahrt „Transhumanz“ samt Skiweg zur Anbindung an das Gebiet „Lazaun“ in Betrieb genommen werden. Die neue Trasse der Talabfahrt stellt für weniger geübte Skifahrer eine etwas leichter zu befahrende Alternative zur bisherigen steilen und engen Talabfahrt dar. Außerdem ist es nun möglich, von der neuen Talabfahrt aus direkt über einen Skiweg die Talstation der neuen Kabinenumlaufbahn „Lazaun“ zu erreichen. Eine im Fachplan aufgezeigte Schwachstelle ist damit überwunden.

### **Erneuerung Gebiet „Lazaun“**

2017 wurde der veraltete Sessellift „Lazaun“ durch eine moderne Kabinenumlaufbahn ersetzt. Bereits in der ersten Saison wurde die neue Bahn von den Gästen sehr gut angenommen. In den folgenden Jahren stieg die Zahl der beförderten Personen weiter an, sowohl im Winter als auch im Sommer. 2020 wurde zudem die direkt zur Talstation führende Skipiste neu angelegt und mit einer neuen Schneeanlage versehen. Im Schlussteil mündet die Piste nicht mehr in die sog. Familienabfahrt, wodurch eine gefährliche Kreuzung eliminiert werden konnte. Der neue Schlusshang eignet sich zudem hervorragend für Ski-Trainings; während die gesamte Strecke nun über eine FIS-Homologierung verfügt und somit internationale Rennen ausgerichtet werden können. Zuletzt verfügte das Skigebiet über keine renntauliche Piste.

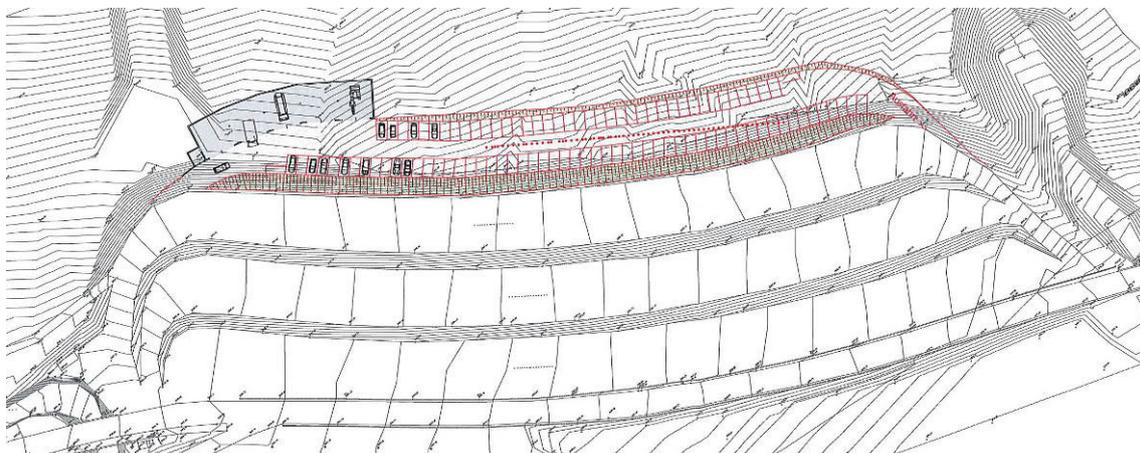
### **Erneuerung der Seilbahn „Kurzas-Grawand“**

Im Frühjahr 2022 soll mit den ersten Arbeiten zur Erneuerung der Seilbahn „Kurzas-Grawand“ begonnen werden. Die neue Seilbahn wird als Zweiseil-Pendelbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu 10 m/s und größeren Kabinen mit mehr Fahrkomfort ausgestattet. Die Förderleistung bleibt bei 800 Pers/h, wobei diese von der bestehenden Anlage in der Praxis bei weitem nicht mehr erreicht wurde. Im Gegensatz zur heutigen Pendelbahn wird die neue Anlage wesentlich windresistenter sein. Durch die neue leistungsstarke und windsichere Anlage, kann auf die in der Machbarkeitsstudie von 2015 vorgesehene neue Kabinenbahn „Gletscher-Express“ vorerst verzichtet werden.

### **Erweiterung Parkplatz**

Zur geplanten Erweiterung des Parkplatzes gibt es bereits einen Vorschlag, welcher demnächst genehmigt und umgesetzt werden soll. Das Projekt ist dabei Teil eines neuen Mobilitätskonzeptes

für Kurzras und soll dazu beitragen, dass der kleine Ort selbst möglichst autofrei bleibt. Die Zufahrt wird auf jeden Fall beschränkt; der Parkplatz wird nicht mehr frei genutzt werden können.



**Abbildung 4.7:** Auszug aus dem Projekt zur Erweiterung des Parkplatzes (ausgearbeitet von Dr. Ing. Ulrich Innerhofer)

### **Ausbau des Speichers „Gletschersee“**

Der Name erklärt die Entstehungsgeschichte. Als sich der Hochjochferner ab Ende der Siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts nach und nach zurückzog, bildete sich in einer natürlichen Senke unterhalb des Schutzhauses Schöne Aussicht der „Gletschersee“. 1989 erhielt die Schnalstaler Gletscherbahnen AG die behördliche Erlaubnis (Nr. 4528), das Wasser zur Schneeproduktion zu verwenden. 2012 wurde eine Staumauer errichtet, um den Wasserhaushalt besser steuern zu können. So darf im Sommer im „Gletschersee“ relativ wenig Wasser gespeichert werden, um möglichen Gefahren wie Felsrutschungen vorzubeugen. Das Fassungsvermögen des „Gletschersees“ schwankt zwischen weniger als 20.000 und maximal 22.500 Kubikmeter - je nach Volumen der Ablagerungen. In regelmäßigen zeitlichen Abständen wird Gletschersand aus dem natürlichen Becken entfernt, weil der See andernfalls versanden würde.

Im Herbst wird das Wasser gestaut und seit über 30 Jahren für die Schneeproduktion verwendet. Wurde in den ersten beiden Jahrzehnten nur die Gletschersee-Piste mit Wasser aus dem „Gletschersee“ beschneit, ergab sich später der Bedarf, auch Teile der Talabfahrt zu beschneien. Seit fünf Jahren wird auch am Gletscher selbst Schnee produziert, um vor allem den frühen Trainingsbetrieb im Herbst abzusichern. Die Wassermenge reicht aber nicht aus und so wird das Wasser vom Talboden bis zum „Gletschersee“ hochgepumpt. Das ist mit hohem Energieaufwand verbunden und erscheint ökologisch wenig sinnvoll.

Aus diesem Grund wird geprüft, wie die natürlichen Wasserressourcen im Einzugsbereich des

Hochjochfernern sinnvoll genutzt werden können. Von einer großen, ursprünglich angedachten Erweiterung des bestehenden „Gletscherssees“ wurde aus Sicherheitsgründen wieder Abstand genommen. Nun sollen zusätzliche, von der Natur vorgegebene Senken verwednet werden, um das Schmelz-, teils auch das Quellwasser zu sammeln. Mit Hilfe der miteinander verbundenen Becken könnten Sandfang und in der Folge die Wassernutzung optimiert werden.

### Zusammenfassung

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein Großteil der in der Machbarkeitsstudie von 2015 vorgesehenen Maßnahmen bereits erfolgreich umgesetzt wurde und dass für weitere Punkte die Voraussetzungen geschaffen werden konnten. Diese positive Entwicklung ist auch an den Zahlen ablesbar und wird sich in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter steigern.

In dem Zusammenhang muss erneut auf die neue Tourismuszone in Kurzras hingewiesen werden. In den letzten Jahren wurde dazu das Tourismus-Leitbild der Gemeinde Schnals überarbeitet und der Bauleitplan abgeändert. Zum Jahresende 2020 dann genehmigte die Gemeinde den Durchführungsplan für die neue Hotelanlage mit den in der Endstufe 600 zusätzlichen Betten. Das Vorhaben, begleitet von Infrastrukturen wie einer Trainingshalle für Indoor-Sportarten, wertet die Destination Kurzras auf und wird zudem für die nötige Auslastung der bestehenden Pisten und Aufstiegsanlagen sorgen.

## 4.5 Bewertung Skizone Schnals 2021

Anlehnend an den Fachplan wurde für die derzeitige Skizone Schnals wiederum die Vergleichstabelle bzw. Ampeltabelle erstellt (siehe Abbildung 4.8). Dazu wurden die einzelnen Faktoren auf Basis der Bestandsanalyse neu berechnet und bewertet. Wichtig zu erwähnen ist hierbei, dass die effektive Pistenfläche anhand von Vermessungen festgestellt wurde. Diese unterscheidet sich, wie in den allermeisten Skizonen, jedoch wesentlich von den im Register ausgewiesenen Flächen, welche ursprünglich für die Bewertungen verwendet wurde.

Ebenfalls wurde für das derzeitige Skigebiet das zusammenfassende Kiviat Diagramm erstellt (Abbildung 4.9).

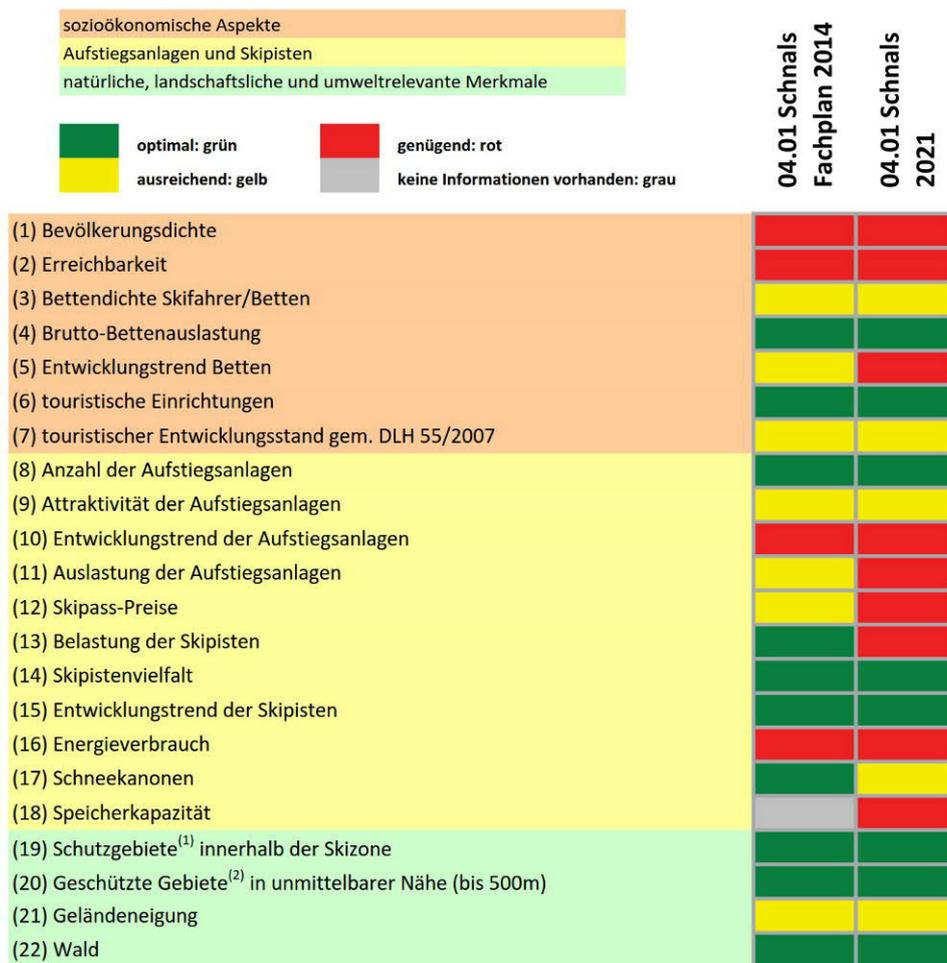
Thema	Berechnung	Bewertung
Bevölkerungsdichte:	$\frac{1.245 \text{ Personen}}{210,35 \text{ km}^2} = 5,92$	genügend
Erreichbarkeit:	> 40km	genügend
Bettendichte Skifahrer/Betten:	$\frac{1.945.741 \text{ Fahrten}}{2.337 \text{ Betten}} = 832$	ausreichend
Brutto-Bettenauslastung:	$\frac{326.406 \text{ Übernachtungen}}{2.337 \text{ Betten} * 365} = 38,3\%$	optimal
Entwicklungstrend Betten:	$\frac{0,383 * 2.337 - 0,359 * 2.484}{0,359 * 2.484} = 0,4\%$	genügend
Touristische Einrichtungen:	Rodelbahn, Langlaufloipe, Kinderland, Skischule, Panorama Plattform, Skitouren	optimal
Anzahl der Aufstiegsanlagen:	12 Anlagen	optimal
Attraktivität der Aufstiegsanlagen:	Berechnung anhand aktueller Daten -> 63	ausreichend
Entwicklungstrend der Aufstiegsanlagen:	$\frac{1.945.741 - 1.931.535}{1.931.535} = +0,7\%$	genügend
Auslastung der Aufstiegsanlagen:	$\frac{1.167.588}{1.688.644 * 7,5} = 9,2\%$	genügend
Skipass-Preise:	241,0 €	genügend
Belastung der Skipisten:	$\frac{15.610 \text{ Pers/h}}{97 \text{ ha}} = 161$	genügend
Skipistenvielfalt:	$\frac{5 \text{ schwarze Pisten}}{23 \text{ Pisten}} = 21,7\%$	optimal
Entwicklungstrend der Skipisten:	$\frac{2,9 + 4,4}{(97 - 4,4 - 2,9)} = +8,1\%$	optimal
Energieverbrauch:	$\frac{1.239.732 \text{ kWh}}{1.167.588 \text{ Pers}} + \frac{1.513.350 \text{ kWh}}{1.945.741 \text{ Pers}} = 1,8 \text{ kWh/Pers}$	genügend
Schneekanonen:	$\frac{28 \text{ Kanonen} + 49 \text{ Lanzen}}{97 \text{ ha}} = \text{ca. } 0,8$	ausreichend
Speicherkapazität:	$\frac{22.500 \text{ m}^3}{97 \text{ ha}} = 231$	genügend
Schutzgebiet innerhalb der Skizone:		optimal
Geschützte Gebiet in unmittelbarer Nähe:		optimal
Geländeneigung:		ausreichend
Wald:		optimal

**Tabelle 4.11:** Bewertung der Skizone Schnals 2021

Obwohl bereits viel in die Modernisierung und attraktivere Gestaltung des Skigebiets investiert wurde, konnten keine wesentlichen Verbesserungen in der Bewertung der Skizone erreicht werden. Der Entwicklungstrend bei der Bettenanzahl sowie die Auslastung der Aufstiegsanlagen haben sich sogar verschlechtert. Was die Anzahl der Betten betrifft, wurde bereits angeführt, dass eine neue in Planung befindliche Hotelzone in Kurzras eine Wende herbeiführen wird. Die Verschlechterung im Hinblick auf Belastung der Skipisten hingegen ist lediglich auf die Berechnung anhand der effektiven Pistenfläche zurückzuführen. Es konnte in den letzten Jahren durch die Realisierung der neuen Trainingspiste „Leo Gurschler“, der neuen Talabfahrt „Transhumanz“ und der neuen Rennpiste „Lazaun“ eine positive Entwicklung eingeleitet werden. Die Speicherkapazität konnte, wie bereits beschrieben, trotz intensiver Bemühungen noch nicht erweitert werden. Es wird jedoch weiterhin an einer geeigneten und vor allem ökologisch sinnvollen Lösung gearbeitet. Auch die Bewertung der Skipass-Preise fällt inzwischen negativ bzw. nur genügend aus. Der

Fachplan bewertet dabei Preise von über 220 € für 6 Tage bereits nur mehr als genügend. Die Schnalstaler Gletscherbahnen liegen mit derzeit 241 € nur knapp darüber. Die Preise sind, obwohl Gletscher-Skigebiet, im Vergleich zu den restlichen Skigebieten in Südtirol noch relativ günstig. Auch in den bekannten Skigebieten in Österreich und der Schweiz ist mit höheren Preisen zu rechnen. Im internationalen Vergleich können die Schnalstaler Gletscherbahnen also noch Dank relativ geringer Preise mithalten.

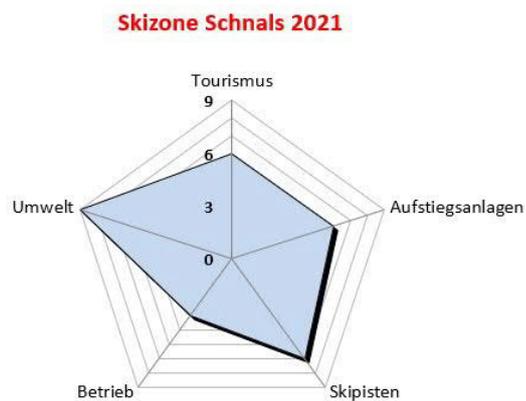
In der Gesamtbewertung der Skizone konnte durch die Realisierung der verschiedenen Projekte noch keine wesentliche Verbesserung erreicht werden. Die Zahlen der letzten Jahre belegen jedoch, dass die attraktive Trainingspiste, die Talabfahrt samt Verbindungsweg nach Lazaun, die Erneuerung der Anlage Lazaun und die neue Rennpiste Lazaun doch zu einem Aufschwung und zu einer positiven Entwicklung führen konnten. Die Erneuerung der Gletscherbahn selbst und ein neues, sicheres Konzept am Gletscher sind die nächsten Schritte.



<sup>(1)</sup> Biotope, Naturdenkmäler, Feuchtgebiete

<sup>(2)</sup> Natura 2000, Naturpark, UNESCO core+bufferzone, besondere LS-Gebiete

Abbildung 4.8: Ampeltabelle Skizone Schnals 2021



**Abbildung 4.9:** Kiviat-Diagramm Skizone Schnals 2021

**Teil II**

**Entwicklungskonzept**

## 5 Businessplan

### 5.1 SWOT-Analyse

Im Fachplan wurden die einzelnen Skizone anhand verschiedener Kriterien analysiert und verglichen. Für die Strategiefindung für die Skizone Schnals wurde diese Analyse herangezogen, um eine nachhaltige Positionierung für das Gebiet festzusetzen.

Die Analyse aus dem Fachplan von 2014 kann für das Skigebiet Schnals auch heute fast zur Gänze übernommen werden. Bei vielen Punkten, z.B. Verbindung der Skigebiete oder Ersetzung veralteter Aufstiegsanlagen, konnten zwar schon Verbesserungen vorgenommen werden, es sind aber sicherlich weitere Maßnahmen in diesen Bereichen notwendig. Auf jeden Fall konnte der negative Trend inzwischen abgefangen bzw. sogar in einen Aufschwung umgewandelt werden.

In der SWOT-Matrix in Abbildung 5.1 werden die verbleibenden und auch neuen Stärken und Schwächen des Skigebiets aufgezeigt.



Abbildung 5.1: SWOT-Matrix für die Skizone Schnals 2021

Anhand dieser Punkte wurde die SWOT-Analyse gemäß Fachplan (siehe Abbildung 5.2) durchgeführt. Dabei wurden folgende Strategien verfolgt:

**Matching-Strategie:** Verfolgen von neuen Chancen, die gut zu den Stärken passen

**Umwandlungsstrategie:** Schwächen eliminieren, um neue Chancen zu nutzen, also Risiken in Chancen umwandeln

**Neutralisierungsstrategie:** Stärken nutzen, um Risiken bzw. Gefahren abzuwehren

**Verteidigungsstrategien** entwickeln, um vorhandene Schwächen nicht zum Ziel von Risiken werden zu lassen

SWOT-Analyse		Interne Analyse	
		Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
E x t e r n e  A n a l y s e	<b>Chancen (Opportunities)</b>	Strategische Zielsetzung für S-O: Verfolgen von neuen Chancen, die gut zu den Stärken passen (Matching-Strategie).	Strategische Zielsetzung für W-O: Schwächen eliminieren, um neue Chancen zu nutzen, also Risiken in Chancen umwandeln (Umwandlungsstrategie).
	<b>Risiken (Threats)</b>	Strategische Zielsetzung für S-T: Stärken nutzen, um Risiken bzw. Gefahren abzuwehren (Neutralisierungsstrategie).	Strategische Zielsetzung für W-T: Verteidigungsstrategien entwickeln, um vorhandene Schwächen nicht zum Ziel von Risiken werden zu lassen.

Abbildung 5.2: SWOT-Modell

Die Ergebnisse dieser Analyse bzw. die unterschiedlichen Strategien für das Skigebiet werden in der Abbildung 5.3 aufgezeigt.

SWOT-Analyse	Stärken (strengths)	Schwächen (Weaknesses)
Chancen (Opportunities)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der in den letzten Jahren erreichte positive Aufschwung soll für die weitere Entwicklung des Skiegebiets genutzt werden.</li> <li>• Durch die Erneuerung der Seilbahn und der Anlagen am Gletscher soll das Gletscherskigebiet für Trainingszwecke und die Höhenloipe attraktiver werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Gletscherskigebiet sollen die Anlagen und die Verbindungen verbessert werden um das Gletscherskigebiet und somit die langen Saison zu fördern.</li> <li>• Durch eine strategische Positionierung der neuen Liftstationen, kann der Zugang zum Gletscher auch noch in Zukunft, bei weiterem Rückgang des Gletschers, gewährleistet werden.</li> </ul>
Risiken (Threats)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Investitionen in den letzten Jahren zeigen bereits einen positiven Entwicklungstrend, sowohl beim Skigebiet, als auch im Tourismus. Durch die Realisierung von zusätzlichen Betten in der neuen Tourismuszone vor Ort, soll diese Entwicklung zusätzliche gestärkt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der Erneuerung der Anlagen soll gleichzeitig dem Klimawandel und dem rückläufigem Gletscher Rechnung getragen werden.</li> </ul>

Abbildung 5.3: SWOT-Analyse Skizone Schnals 2021

## 5.2 Strategische Ausrichtung

Ausgehend von der aktualisierten SWOT-Analyse wurden ein strategisches Profil und die Entwicklungsschwerpunkte für die Skizone Schnals abgeleitet.

### 5.2.1 Trainingszentrum

Nicht nur durch die neue Leo-Gurschler-Piste wurde Schnals wieder zum Trainingsziel von internationalen Ski-Teams. Auch ein neues Management der Ski-Trainings hat dazu beigetragen. Die nach sportlicher Leistungsstärke zugewiesenen Pisten müssen reserviert werden, an die Zuweisung der gestaffelten Trainingsstrecken zeitlich gekoppelt sind die Auffahrten mit der Gletscherbahn. Der italienische und österreichische Skiverband haben das Skigebiet am Schnaltaler Gletscher über eine Vereinbarung jeweils zu offiziellen Trainings-Skigebieten von FISU und ÖSV erklärt. In der Vorsaison können die ab Mitte September und bis nach Allerheiligen am Gletscher laufenden Ski-Trainings und eventuell damit verbundene Rennen bereits Mitte/Ende November auf der neuen Rennpiste in Lazaun fortgeführt werden.

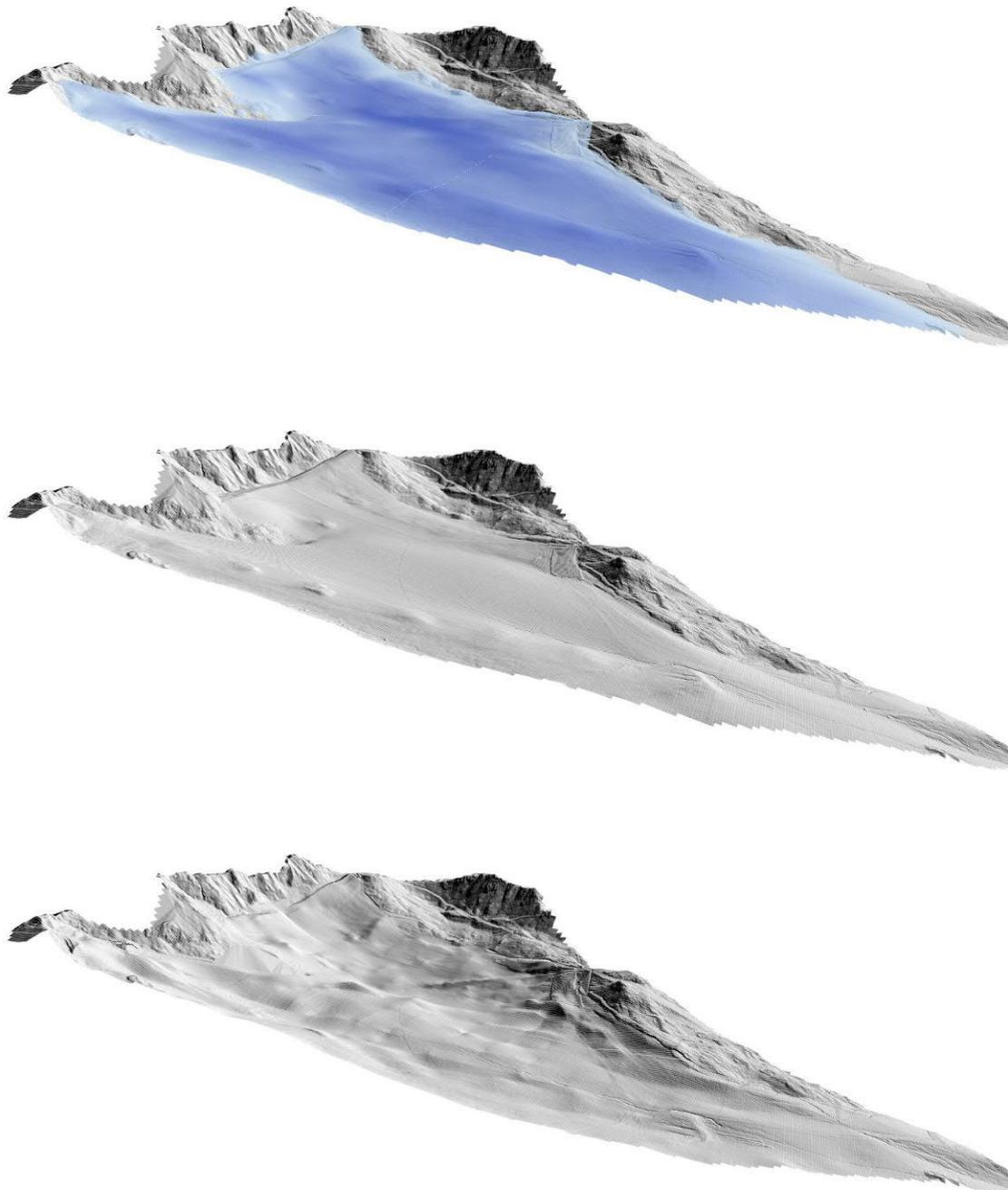
### 5.2.2 Erlebnis Gletscher

Ausflugsgäste können von Juni bis Oktober mit der Seilbahn die Bergstation erreichen, die im höchst gelegenen Hotel Europas integriert ist. Von Grawand (3.212 m) aus können Besucher die Gletscherwelt beobachten oder erwandern. Die Errichtung einer sicher und bequem erreichbaren Aussichtsplattform auf der Grawand-Spitze mit einem tollen Rundblick auf die Dreitausender wird die Zahl der Gäste in den Sommermonaten noch weiter steigern, ebenso wie die erst im Oktober 2020 fertiggestellte ebenfalls begehbare Installation des weltberühmten Künstlers Olafur Eliasson auf dem Grawand Grat. Im Frühjahr bilden sich alljährlich Gletscherhöhlen, die unter gebotener Vorsicht und mit professioneller Führung besichtigt werden können und so auch in der Wintersaison für ein einmaliges hochalpines Abenteuer abseits der Skipisten sorgen.

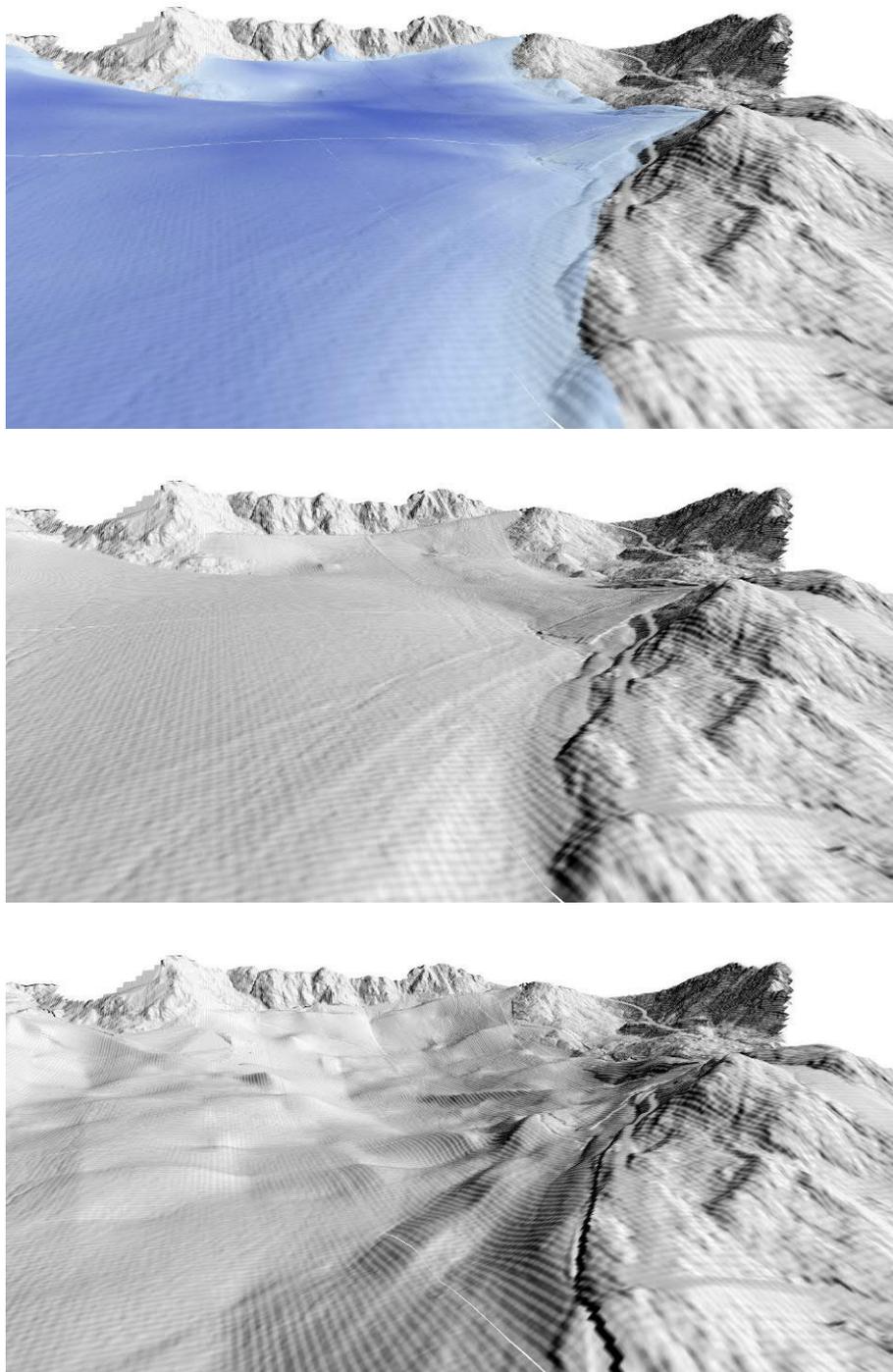
### 5.2.3 Klimawandel

Die Schnalstaler Gletscherbahnen AG betreibt seit einigen Jahren ein aufwändiges Programm zum Schutz des Gletschers, das unter anderem die Sicherung und Lagerung von Naturschnee, die Produktion von großen Mengen Technischem Schnee und das Abdecken sensibler Stellen umfasst. Die Schutzmaßnahmen entfalten durchaus ihre Wirkung und sollen künftig – unter Einbeziehung von spezialisierten Unternehmen - den Ausflugsgästen erläutert und somit näher gebracht werden.

Dennoch ist auch in Zukunft mit einem stetigen Rückgang des Gletschers zu rechnen. Anhand von Gletschervermessungen konnte festgestellt werden, wie dick der Eisanspanzer heute noch ist und wie sich der Gletscher entwickeln wird. Diese wichtigen Informationen dienen als Grundlage für die weitere Entwicklung des Skigebiets und Planung von neuen Anlagen.



**Abbildung 5.4:** Gletschervermessung - Ansicht aus Nord-Osten (oben: Gletscherdicke; Mitte: Geländemodell heute; unten: Geländemodell ohne Gletscher)



**Abbildung 5.5:** Gletschervermessung - Ansicht Gipfelbereich (oben: Gletscherdicke; Mitte: Geländemodell heute; unten: Geländemodell ohne Gletscher)

## 6 Geplante Investitionsvorhaben

Aufbauend auf die vorliegende Strategie wurde von den Schnalstaler Gletscherbahnen ein Investitionsplan bzw. Entwicklungskonzept erarbeitet..

Ziel ist die strategische Ausrichtung zu festigen und eine nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung der SWOT Analyse um langfristig bestehen zu können.

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

### Kurzfristige Investitionsvorhaben:

- Erneuerung der Seilbahn Kurzras-Grawand
- Realisierung eines Erlebnis-Klettersteigs
- Erweiterung des Parkplatzes und Errichtung eines neuen Lawinenschutzdamms
- Adaptierung des bestehenden und Errichtung eines neuen Speichers
- Austausch der bestehenden Sessellifte „Gletschersee“ durch einen neuen modernen Sessellift (Ergänzender Eingriff - Schwerpunkt dieser Studie)
- Kleinere Anpassungen bzw. Erweiterungen der best. Pisten
- Modernisierung der Beschneiungsanlage

### Mittelfristige Investitionsvorhaben:

- verschiedene Investitionen für den Sommertourismus (z.B. Wanderwege, Gletscher-Welt)

### Langfristige Investitionsvorhaben:

- Austausch der „Finail“-Skilifte durch neue Anlagen

## 6.1 Erneuern der Gletscher-Skilifte Finail

Die zwei Finail Schlepplifte sind noch mit Dieselantrieb ausgestattet und inzwischen bereits veraltet. Daher wird in den nächsten Jahren ein Austausch der Anlagen erforderlich werden.

Die Lifte sollen durch einen modernen Schlepplift mit Elektroantrieb ersetzt werden. Ob wiederum die Errichtung von zwei Anlagen notwendig ist oder zukünftig eine Anlage ausreicht, soll in den nächsten Jahren und vor allem nach Realisierung des neuen Sessellifts „Gletschersee“ beobachtet und entschieden werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch einen neuen attraktiven Sessellift „Gletschersee“ die Wichtigkeit der Finail-Lifte abnimmt und dessen Förderleistung reduziert werden kann.

Die neue Trasse soll zudem leicht nach Westen versetzt werden, womit die Talstation und Bergstation auf inzwischen bzw. bis dahin eisfreiem Felsen realisiert werden können. Somit können die wartungsaufwändigen Stützen und Stationen am Gletscher reduziert werden.

## 6.2 Speicherbecken und Ausbau der Beschneiungsanlage

Für das zukünftige Beschneungskonzept bzw. die Wasserbewirtschaftung der Skizone Schnals werden folgende Annahmen getroffen

- die Pistenfläche wird in den nächsten Jahren noch geringfügig ausgebaut bzw. optimiert (Erweiterung ca. 10%)
- es erfolgt ein Ausbau der Beschneiungsanlage für die gesamten Pisten abseits des Gletschers
- auch am Gletscher selbst ist teilweise eine Beschneigung notwendig um den frühen Saisonsstart und die lange Saison zu ermöglichen.

Dadurch ergibt sich folgende theoretische in zukunft zu beschneidende Pistenfläche:

bestehende Pistenfläche abseits des Gletschers	ca. 60 ha
zukünftige Erweiterung der Pistenfläche (ca. 10%)	ca. 6 ha
Beschneigung am Gletschergebiet (ca. 25% der Pistenfläche)	ca. 10 ha
gesamte zukünftig beschneite Pistenfläche	ca. 76 ha

**Tabelle 6.1:** Zukünftig beschneite Pistenfläche - Skizone Schnals

Dies entspricht einem Wasserbedarf von durchschnittlich etwa 128.000 m<sup>3</sup> für die Grundbeschneigung und nochmals etwa dieselbe Menge für die Nachbeschneigung.

30 cm Grundbeschneigung	76 ha * 30 cm	228.000 m <sup>3</sup>
25 % Zuschlag für Verfrachtung und Verdunstung		57.000 m <sup>3</sup>
Gesamte Schneemenge für 1. Grundbeschneigung		285.000 m <sup>3</sup>
<b>Erforderliche Wassermenge Grundbeschneigung</b>	<b>* 0,45</b>	<b>128.250 m<sup>3</sup></b>
Nachbeschneigung	50 %	64.125 m <sup>3</sup>
Ausbesserungsbeschneigung	50 %	64.125 m <sup>3</sup>
<b>Erforderliche Wassermenge im Normaljahr</b>		<b>260.500 m<sup>3</sup></b>
<b>Erforderliche Wassermenge im Extremjahr</b>	<b>120 %</b>	<b>307.800 m<sup>3</sup></b>

**Tabelle 6.2:** Zukünftig erforderliche Wassermenge für die Beschneigung in der Skizzone Schnals

Die derzeitigen Wasserkonzessionen ermöglichen die Entnahme von maximal etwa 678.240 m<sup>3</sup>, was aus in Zukunft für die gesamte Beschneigung ausreichend ist.

Laut Wassernutzungsplan der Provinz sowie auch dem neuen Skipistenfachplan ist im Sinne einer rationalen Nutzung der Wasserressourcen ein von Speichervolumen 700m<sup>3</sup> pro Hektar beschneite Fläche anzustreben. Derzeit verfügt das Skigebiet mit dem „Gletschersee“ lediglich über 22.500 m<sup>3</sup> an Speichervolumen. Dieses reicht aufgrund des außergewöhnlich langen Beschneigungs-Zeitraums zwar aus, die gesamte Beschneigung zu ermöglichen, um jedoch die Wasserentnahme in den Wintermonaten zu reduzieren, wird die Errichtung eines zusätzlichen Speicherbeckens angestrebt.

Da sich eine Erweiterung des bestehenden Gletschersees als nicht realisierbar bzw. nicht zielführend erwies, soll nun der Standort etwas östlich der Talstation „Hintereis“ genauer untersucht werden. Erste Entwürfe zeigen, dass dort die Realisierung von bis zu 50.000 m<sup>3</sup> an Speichervolumen möglich wäre. Zusammen mit dem bestehenden „Gletschersee“ wäre somit ein Speichervolumen von etwa 70.000 m<sup>3</sup> möglich, was etwa 900 m<sup>3</sup> je ha beschneiter Pistenfläche entsprechen würde.

## 7 Projektbeschreibung „Gletschersee“

### 7.1 Ausgangslage / Projektziel

Die Schnalstaler Gletscherbahnen AG plant die kontinuierliche Erneuerung der teilweise stark veralteten Aufstiegsanlagen durch neue, moderne und leistungsfähige Anlagen. Nach dem Austausch des Lazaun-Sessellifts 2017 soll im Frühjahr 2022 mit den Arbeiten zur Erneuerung der Seilbahn von Kurzras auf Grawand begonnen werden. In den nächsten Jahren folgen dann noch weitere Anlagen direkt am Gletscher.

Um die Skifahrer vom Gletschersee bzw. von Hintereis zurück ins Gletschergebiet zu bringen, werden derzeit zwei Sessellifte (davon einer noch mit Dieselmotor) betrieben. Die Anlagen verlaufen parallel, startend vom Gletschersee, entlang einer Geländemulde bis hoch zu einer kleinen Gastro-Hütte, genannt Ötzi-Biwak. Diese Trasse weist jedoch einige Schwachstellen auf:

- Entlang der Geländemulde herrscht sehr hohe Lawinengefahr. So müssen die Anlagen bei starken Schneefällen geschlossen werden und waren auch wiederholt Schauplatz von Lawinenabgängen; zuletzt im November 2019. Dabei wurden die Anlagen teilweise beschädigt.
- Durch den vorangeschrittenen Rückgang des Gletschers ist die derzeitige Talstation relativ abgelegen vom Gletscher und nur über einen langen, sehr flachen Pistenabschnitt erreichbar, wobei zudem immer auch die Trainingspiste gequert werden muss, was mit Gefahren verbunden ist.
- Von der derzeitigen Bergstation wird das Gletscherskigebiet in Zukunft, bei fortschreitendem Rückgang des Gletschers, nur mehr schwer erreichbar sein. Vermessungen haben gezeigt, dass der Untergrund in diesem Bereich relativ steil abfällt und nach dem Abschmelzen des Eises nicht mehr wie bisher genutzt werden kann.

Entsprechend der Entwicklungsstrategie soll nun anstelle dieser zwei veralteten und gefährlichen Anlagen ein neuer, moderner, kuppelbarer 6-er Sessellift errichtet werden, wobei die Stationen neu positioniert werden.

Vor allem sollen die Schwachpunkte nicht nur der beiden Anlagen, sondern im ganzen Gletscher-Skigebiet beseitigt werden. Die Talstation des neuen Sesselliftes „Gletschersee“ ist unterhalb der

zwei bestehenden Sandfangbecken vorgesehen und damit leicht erreichbar, die Bergstation soll hingegen etwas weiter oberhalb der bisherigen beiden Stationen der alten „Gletschersee“-Lifte errichtet werden. Damit gibt es auch eine neue Trassierung und diese bietet folgende wesentlichen Vorteile:

- Die neue Anlage wird aus dem stark lawinengefährdetem Lawinengraben verlegt bzw. quert diesen Graben nur mehr im oberen Bereich / im Abbruchgebiet. Dadurch können die Lawinengefahr für die Anlage und somit auch für die Skifahrer wesentlich reduziert und ein durchgängiger Betrieb gewährleistet werden.
- Die neue Talstation ist sowohl vom Gletscherskigebiet, als auch von der Trainingspiste und der Hintereis-Piste bequem und ohne Flachstück oder Kreuzungspunkte erreichbar. Dadurch kann die Verbindung zwischen den verschiedenen Gebieten bzw. Pisten wesentlich verbessert und die Sicherheit für Skifahrer erhöht werden. Bestehende Skipisten können quasi auf natürliche Art verlängert und bis an die neue Talstation des „Gletschersee“-Sessellifts verlängert werden.
- Von der neuen Bergstation ist das Gletschergebiet auch in Zukunft, bei fortschreitendem Rückgang des Gletschers, noch erreichbar. Zudem ist weiterhin eine direkte Anbindung an die äußerst gut frequentierte Trainingspiste gewährleistet.

Im Einzelnen sind folgende Anlagen und Skipisten vorgesehen:

#### **Aufstiegsanlagen:**

- Aufstiegsanlage „Gletschersee“ (Automatisch kuppelbarer 6er-Sessellift, 1.800-2.400 p/h, 5,0 m/s)

#### **Skipisten:**

- Anbindung der Talstation an den Gletscher, die Trainingspiste „Leo Gurschler“ und die Hintereis-Piste (Pistenfläche ca. 2,2 ha)
- Anbindung der neuen Bergstation an den Gletscher und die Trainingspiste „Leo Gurschler“ (Pistenfläche ca. 0,4 ha)

Gemäß der neuen rechtlichen Grundlage für die UVP sind laut Anhang IV des Staatsgesetzes folgende Schwellenwerte für das vorliegende Projekt zu berücksichtigen:

- Aufstiegsanlagen mit einer Förderleistung von mehr als 1.800 P/h;
- Neue Skipisten mit einer Länge von über 1.500 m und einer Fläche von mehr als 5 ha.

Für Berggebiete oberhalb von 1.600 m ü.M. oder in Gebieten mit forstlich-hydrogeologischer Vinkulierung, wie es auf das Projektvorhaben zutrifft, müssen diese Schwellenwerte zudem nochmals halbiert werden.

Folglich ist für das geplante Vorhaben das Verfahren für die Festlegung der UVP-Pflicht durchzuführen. Die entsprechende Umweltvorstudie wurde bereits beim zuständigen Amt eingereicht.

## 7.2 Aufstiegsanlage

Bei der neuen Anlage handelt es sich um einen kuppelbaren 6er Sessellift (die exakte Ausführung der Anlage wird jedoch erst bei Angebotseinholung definiert). Diese Anlage soll die zwei bestehenden Sessellifte „Gletschersee“ ersetzen.

Die Antriebseinheit wird in der Bergstation vorgesehen und die Zylinderspannvorrichtung in der Talstation. Die Anlage hat eine Länge von etwa 1.030 m und überwindet rund 300 Höhenmeter. Die Förderleistung der neuen Anlage beträgt etwa 1.800 P/h (Endausbau 2.400).

Entlang der Linie sind 11 Stützen notwendig.

Beide Stationen werden als oberirdische „offene“ Stationen ausgeführt. Die Überdachung besteht aus einem Hochdach, verkleidet mit Aluminiumpaneelen. Die Tragstruktur aus Stahl stützt die gesamte Mechanik und den Laufsteg der Station.

Die erforderlichen Bauwerke beschränken sich jeweils auf eine kleine Kommandokabine. Es ist kein eigenes Bauwerk als Magazin erforderlich. Die Garagierung der Sessel erfolgt direkt in den Stationen und auf einem Stumpfgleis.

Für die Stationen sind daher lediglich Flächen von etwa 350-400 m<sup>2</sup> erforderlich. Die Erdarbeiten beschränken sich auf den Aushub zur Errichtung der Fundamente. Das Aushubmaterial kann anschließend zur Einbindung der Station in das umliegende Gelände direkt vor Ort wiederverwendet werden.

### Vorgesehene Arbeiten:

Es sind folgende Arbeiten vorgesehen:

- Abbruch der beiden bestehenden Anlagen
- Aushub für Stations- und Stützenfundamente
- Errichtung der Linie und der Sockel für die Stützen und Stationen
- Verlegung der Infrastrukturleitungen entlang der Trasse
- Montage der neuen Anlage

Sowohl der Abbruch der alten als auch die Montage der neuen Anlage erfolgt, wo immer möglich, mit Lastwagen, ansonsten mit Hilfe von Hubschraubern.

Die bestehende Anlage wird gänzlich abgebrochen. Dabei werden die Stahlteile abmontiert und einer Alteisenaufbereitungsanlage zugeführt. Die restlichen Materialien werden zerkleinert und in der nächstgelegenen Bauschutt-Recyclinganlage fachgerecht entsorgt.

## 7.3 Skipisten

### Verbindung Hintereis-Gletscher / Anbindung der Talstation

Die Skipisten vom Gletscher, die Trainingspiste „Leo Gurschler“ und die Hintereis-Piste sollen bis zur Talstation des neuen „Gletschersee“-Liftes verlängert werden. Dadurch kann die Verbindung zwischen den Bereichen Hintereis und Gletschergebiet wesentlich erleichtert bzw. verbessert werden. Das Erreichen der neuen Talstation ist ohne Kreuzungsbereich und Flachstücke möglich.

Die zusätzliche Pistenfläche beträgt in etwa 2,2 ha. Die Pisten verlaufen entlang eines relativ flachen und gleichförmigen Geländes. Der Pistenverlauf soll möglichst an das natürliche Gelände angepasst werden, wodurch nur geringfügige Erdarbeiten, vor allem nur an der Oberfläche notwendig sind. Das heutige Landschaftsbild wird somit nahezu vollständig erhalten.

### Anbindung der Bergstation an den Gletscher und an die Trainingspiste

Die Bergstation wird etwas weiter nach oben verlegt. Dadurch wird, wie bereits erläutert, der Zugang zum Gletscher auch in Zukunft gewährleistet.

Aus diesem Grund sind zwei Verbindungspisten, je eine zum Gletscher und in Richtung Süd-Osten und eine zur Trainingspiste „Leo Gurschler“ in Richtung Norden vorgesehen. Die Skipisten sollen wiederum möglichst dem natürlichen Geländeverlauf angepasst werden, wodurch Geländeanpassungen auf ein Minimum reduziert werden können. Insgesamt sind für diese Anbindung etwa 0,4 ha zusätzliche Pistenfläche vorgesehen. Die Pisten verlaufen relativ flach und können als blaue und somit leichte Pisten ausgeführt werden, womit auch den Skianfängern der Zugang zum Gletscher erhalten bleibt.

## 7.4 Belastung der Skipisten

Die Belastung einer Skipiste ergibt sich aus dem Verhältnis der Transportkapazität aller Aufstiegsanlagen (Personen/Stunde) zur Gesamtfläche der Skipisten (ha). Die Belastung der Skipisten ist ein wichtiger Indikator für die Benutzerfreundlichkeit der Skizone. Sie gibt Auskunft darüber, ob Pisten überfüllt sind oder die Aufstiegsanlagen eine unzureichende Förderkapazität haben und dient somit als Entscheidungsgrundlage für zukünftige Investitionen. Je geringer die Belastung der Piste, desto attraktiver die Skizone.

Das vorliegende Projekt zielt nicht darauf aus, zusätzliche neue Pistenfläche zu gewinnen, sondern vor allem darauf die bereits vorhandenen Pisten attraktiver und besser nutzbar zu gestalten. Die Zugänglichkeit und Verbindungen zwischen den einzelnen Anlagen und zum Gletschergebiet können wesentlich verbessert werden. Auf die Belastung der Skipiste hat das Projektvorhaben jedoch nur geringe Auswirkungen.

Skizone / Erweiterung	Pistenfläche	Pistenkilometer	Beförderungskapazität	Belastung
Skigebiet Schnals 2021	ca. 97 ha	27 km	15.610 Pers/h	161 Pers/h je ha
Neuer Sessellift „Gletschersee“	+ 2,6 ha	-	-1.028 - 1.800 + 2.400 Pers/h	
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 99,6 ha</b>	<b>ca. 30 km</b>	<b>ca. 15.182 Pers/h</b>	<b>ca. 152 Pers/h je ha</b>

**Tabelle 7.1:** Belastung der Skipisten Skizone Schnals 2025

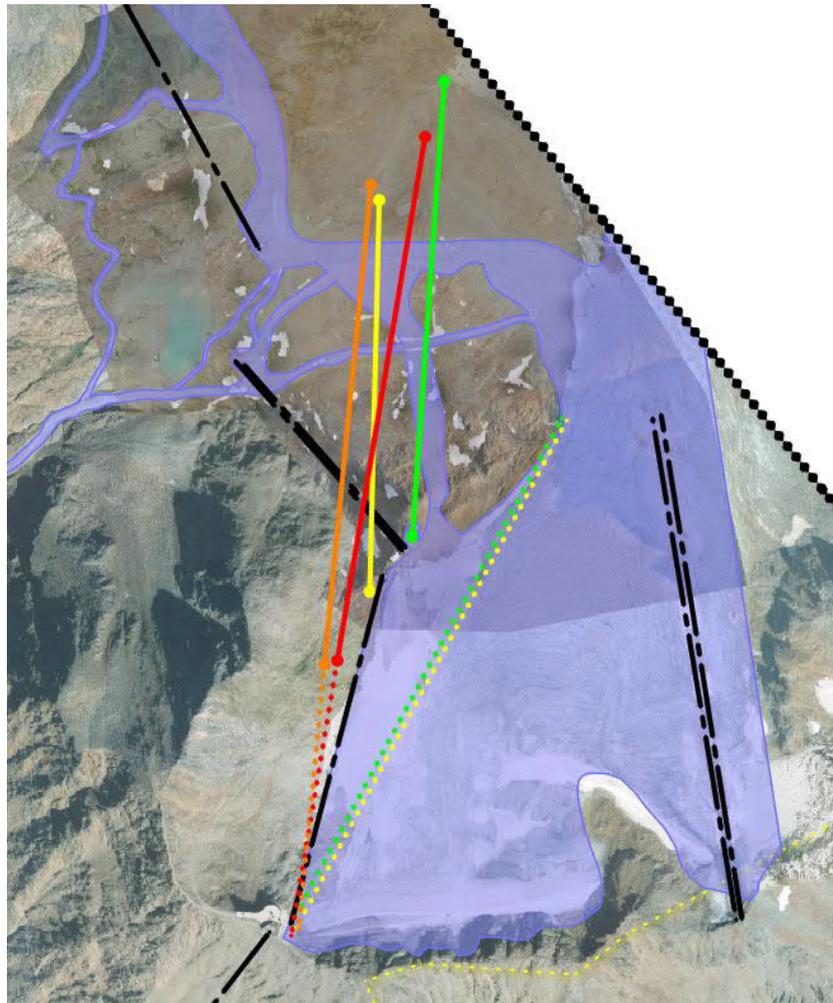
## 8 Variantenanalyse

Die derzeit bestehende Trasse der beiden Sessellifte „Gletschersee“ weist folgende wesentliche Nachteile auf:

- sehr hohe Lawinengefahr entlang dem Geländegraben
- Talstation liegt abgelegen von den Skipisten und kann nur über ein langes, unattraktives Flachstück erreicht werden
- Gletscher ist von der Bergstation in Zukunft nur mehr schwer erreichbar, aufgrund des weiteren Rückgangs des Eises.

Bei einer Erneuerung kommt für den Betreiber somit also aus betriebswirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Gründen nur eine Verlegung der Anlage(n) und der Trasse in Frage.

Zusammen mit dem Geologen und dem Skigebietsbetreiber wurde deshalb nach geeigneten Standorten für die neuen Stationen und einem geeigneten Verlauf der Trasse gesucht. Dabei wurden 4 Varianten genauer studiert, wobei jedoch keine davon gänzlich innerhalb der bestehenden Skizone realisiert werden kann.



**Abbildung 8.1:** Variantenanalyse

Ein Vergleich der 4 Varianten zeigt auf, dass lediglich die im Projekt vorgeschlagene Trasse allen betrieblichen und technischen Anforderungen gerecht wird. Dabei wurden vor allem folgende Faktoren berücksichtigt:

**Lawinensicherheit:** Die derzeit bestehende Trasse verläuft entlang eines Lawinengrabens, wodurch es regelmäßig zu Stillstandzeiten und Schäden an der Anlage kommt. Die neue Trasse soll außerhalb dieses Lawinengrabens verlaufen, bzw. diesen nur im Anbruchgebiet queren um die Lawinengefahr zu reduzieren.

**Erreichbarkeit der Talstation:** Die derzeitige Talstation ist vom Gletscher aus nur über ein langes Flachstück erreichbar, wobei zudem die Trainingspiste gequert werden muss. Durch die neue Anlage sollen die Erreichbarkeit der Talstation verbessert und die Kreuzungspunkte entschärft werden um die Sicherheit der Skifahrer zu gewährleisten.

**Anbindung an den Gletscher:** Durch den stetigen Rückgang des Gletschers, ist dieser in Zu-

kunft von der derzeitigen Bergstation aus nicht mehr zugänglich. Die neue Bergstation muss daher so positioniert werden, dass auch bei fortschreitendem Rückgang des Gletschers sowohl dieser, als auch die Trainingspiste weiterhin angebunden bleiben.

**Erneuerung Sessellift Grawand:** Wenn möglich soll die neue Trasse eine direkte Verlängerung bis zur Grawand ermöglichen. Somit könnte die Anlage zu einem späteren Zeitpunkt verlängert werden und auch den Sessellift Grawand ersetzen.

**Längsprofil / Bodenabstand:** Für Sessellifte gilt in Italien ein maximaler Abstand zwischen Gelände bzw. Boden und Sessel einzuhalten. Aufgrund der Geländemorphologie entlang des Lawinengrabens kann dieser Abstand nur an wenigen Stellen eingehalten werden.

**Geologie - Standort Stationen:** Die Anlage befindet sich im Hochgebirge und im Gelände, welches bis vor kurzem noch von Gletscher bedeckt war. Zusammen mit dem Geologen wurden daher Standorte für die Stationsgebäude gesucht, welche möglichst außerhalb von Gebieten mit Permafrost und bestenfalls auf kompakten Fels liegen.

	best. Trasse	Projekt	V - grün	V- gelb	V - orange
Lawinensicherheit	nicht g.	geeignet	geeignet	geeignet	geeignet
Erreichbarkeit der Talstation	nicht g.	geeignet	geeignet	geeignet	geeignet
Anbindung an den Gletscher	nicht g.	geeignet	nicht g.	nicht g.	geeignet
Erneuerung Sessellift Grawand	nicht g.	geeignet	nicht g.	nicht g.	geeignet
Längsprofil / Bodenabstand	geeignet	geeignet	geeignet	geeignet	nicht g.
Geologie - Standort Stationen	geeignet	geeignet	nicht g.	geeignet	geeignet

**Tabelle 8.1:** Variantenanalyse

## 9 Bewertung Skizone Schnals 2025

Für die oben beschriebene strategische Ausrichtung und die geplanten Erweiterungen und Erneuerungen wurde wiederum die Vergleichstabelle bzw. Ampeltabelle erstellt (Abbildung 9.1), anhand welcher die Funktionalität der geplanten Projekte kontrolliert bzw. die Notwendigkeit nachgewiesen werden kann.

	04.01 Schnals 2021	04.01 Schnals 2025
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>sozioökonomische Aspekte</p> <p>Aufstiegsanlagen und Skipisten</p> <p>natürliche, landschaftliche und umweltrelevante Merkmale</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>optimal: grün</p> <p>ausreichend: gelb</p> <p>genügend: rot</p> <p>keine Informationen vorhanden: grau</p> </div> </div>		
(1) Bevölkerungsdichte	rot	rot
(2) Erreichbarkeit	rot	rot
(3) Bettendichte Skifahrer/Betten	gelb	grün
(4) Brutto-Bettenauslastung	grün	grün
(5) Entwicklungstrend Betten	rot	gelb
(6) touristische Einrichtungen	grün	grün
(7) touristischer Entwicklungsstand gem. DLH 55/2007	gelb	gelb
(8) Anzahl der Aufstiegsanlagen	grün	grün
(9) Attraktivität der Aufstiegsanlagen	gelb	grün
(10) Entwicklungstrend der Aufstiegsanlagen	rot	gelb
(11) Auslastung der Aufstiegsanlagen	rot	gelb
(12) Skipass-Preise	rot	gelb
(13) Belastung der Skipisten	rot	gelb
(14) Skipistenvielfalt	grün	grün
(15) Entwicklungstrend der Skipisten	grün	grün
(16) Energieverbrauch	rot	rot
(17) Schneekanonen	gelb	gelb
(18) Speicherkapazität	rot	grün
(19) Schutzgebiete <sup>(1)</sup> innerhalb der Skizone	grün	grün
(20) Geschützte Gebiete <sup>(2)</sup> in unmittelbarer Nähe (bis 500m)	grün	grün
(21) Geländeneigung	gelb	gelb
(22) Wald	grün	grün

<sup>(1)</sup> Biotope, Naturdenkmäler, Feuchtgebiete

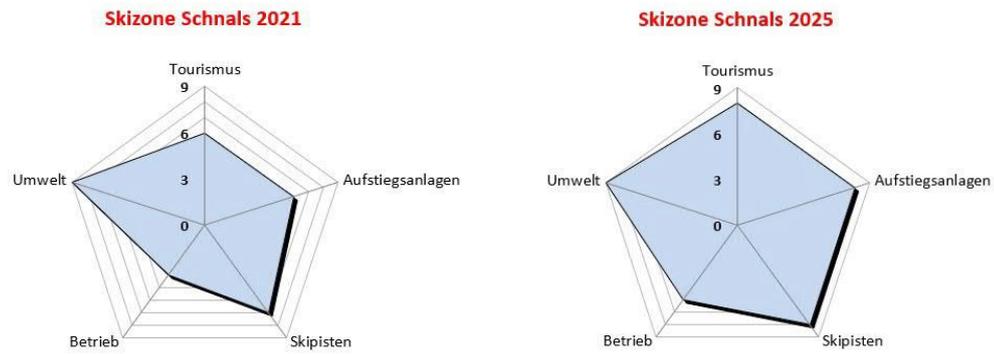
<sup>(2)</sup> Natura 2000, Naturpark, UNESCO core+bufferzone, besondere LS-Gebiete

Abbildung 9.1: Ampeltabelle für die Skizone Schnals 2025

Thema	Berechnung	Bewertung
Bevölkerungsdichte:	bleibt unverändert	genügend
Erreichbarkeit:	bleibt unverändert	genügend
Bettendichte Skifahrer/Betten:	in der neuen Tourismuszone sollen 350 zusätzliche Betten realisiert werden.	optimal
Brutto-Bettenauslastung:	es wird davon ausgegangen, dass die Bettenauslastung zumindest beibehalten werden kann	optimal
Entwicklungstrend Betten:	allein schon unter Berücksichtigung der neuen Betten, ohne Steigerung der Auslastung, kann der Entwicklungstrend der Betten wesentlich verbessert werden. $\frac{0,383*2.687-0,359*2.484}{0,359*2.484} = 15\%$	ausreichend
Touristische Einrichtungen:	wird zusätzlich ausgebaut, z.B. Klettersteig	optimal
Anzahl der Aufstiegsanlagen:	11 Anlagen	optimal
Attraktivität der Aufstiegsanlagen:	Berechnung anhand zukünftiger Daten -> 70,3	optimal
Entwicklungstrend der Aufstiegsanlagen:	Es kann davon ausgegangen werden, dass die neuen Anlagen zu einer Erhöhung der beförderten Personen beitragen	ausreichend
Auslastung der Aufstiegsanlagen:	Ebenso kann die Auslastung der Aufstiegsanlagen wesentlich verbessert werden	ausreichend
Skipass-Preise:	Die Skipass-Preise werden im nationalen und internationalen Vergleich weiterhin eher niedrig bleiben. Die Werte aus dem Fachplan können inzwischen wohl nicht mehr als Vergleichswert verwendet werden.	ausreichend
Belastung der Skipisten:	$\frac{15.182 \text{ Pers/h}}{99,6 \text{ ha}} = 152$	ausreichend
Skipistenvielfalt:	bleibt unverändert	optimal
Entwicklungstrend der Skipisten:	der Entwicklungstrend der Pisten betrachtet in den letzten 10 Jahren kann nochmals leicht verbessert werden.	optimal
Energieverbrauch:	der Energieverbrauch kann sicherlich etwas gesenkt werden, bleibt jedoch weiterhin über der Bewertung	genügend
Schneekanonen:	die Beschneiungsanlage wird leicht erweitert, die Bewertung bleibt damit aber unverändert	ausreichend
Speicherkapazität:	$\frac{22.500 \text{ m}^3}{97 \text{ ha}} = 231$	genügend

**Tabelle 9.1:** Bewertung der Skizone Schnals 2025

Zusammengefasst im Kiviat-Diagramm lässt sich erkennen, dass das Skigebiet nach den geplanten Vorhaben in fast allen Bereichen beste Ergebnisse erzielen kann. Lediglich im Betrieb kann die optimale Punktzahl nicht erreicht werden. Die Schnalstaler Gletscherbahnen setzen jedoch verstärkt auf energiesparende und effiziente Aufstiegsanlagen, Beschneiungssysteme mit hohen Wirkungsgraden und erneuerbare Energien. So soll das Skigebiet möglichst ökologisch und nachhaltig betrieben werden.



**Abbildung 9.2:** Kiviat-Diagramm Skizone Schnals - Vergleich 2021-2025

## **Teil III**

# **Machbarkeit und Auswirkungen**

## 10 Skitechnische Eignung

### 10.1 Naturgefahren

#### 10.1.1 Lawinen

Die derzeitige Liftrasse verläuft entlang einem Lawinengraben, wodurch es in den letzten Jahren regelmäßig zu Lawinenabgängen und auch Schäden an der Anlage kam.

Auch aus diesem Grund wird die Anlage neu trassiert und die Talstation im flachen Gebiet, in ausreichendem Abstand zu den Berghängen positioniert. Für die geplante Position der Talstation wurden bisher keine vergangenen Ereignisse registriert, noch ist in der Lawinenkarte vom Amt für Wildbach- und Lawinenverbauung der Provinz eine Gefährdung vermerkt. Auch eine Geländeanalyse zeigt, dass die geplante Talstation außerhalb potentieller Sturzbahnen liegt (siehe 10.2).

Der bekannte Lawinengraben entlang der alten Trasse wird hingegen lediglich im Anbruchgebiet überflogen, womit keine nennenswerte Gefahr mehr für die Anlage besteht. Sollte direkt im Anbruchgebiet eine Stütze notwendig sein, kann diese lokal durch einen kleinen Spaltkeil aus dem örtlichen Gestein geschützt werden.

Somit kann die Machbarkeit der Anlage im Hinblick auf Lawinengefahr bestätigt werden. Es wird auch darauf hingewiesen, dass im Zuge der weiteren Projektierung (Vorprojekt Amt für Seilbahnen und Einreichprojekt) detaillierte Untersuchungen in Bezug auf Gefahren durch Lawinen und Erdbeben/Muren durchgeführt und ein entsprechender Bericht eingereicht werden muss. Anhand dieser Untersuchungen kann die Positionierung der Talstation, wenn erforderlich, nochmals geringfügig optimiert werden.

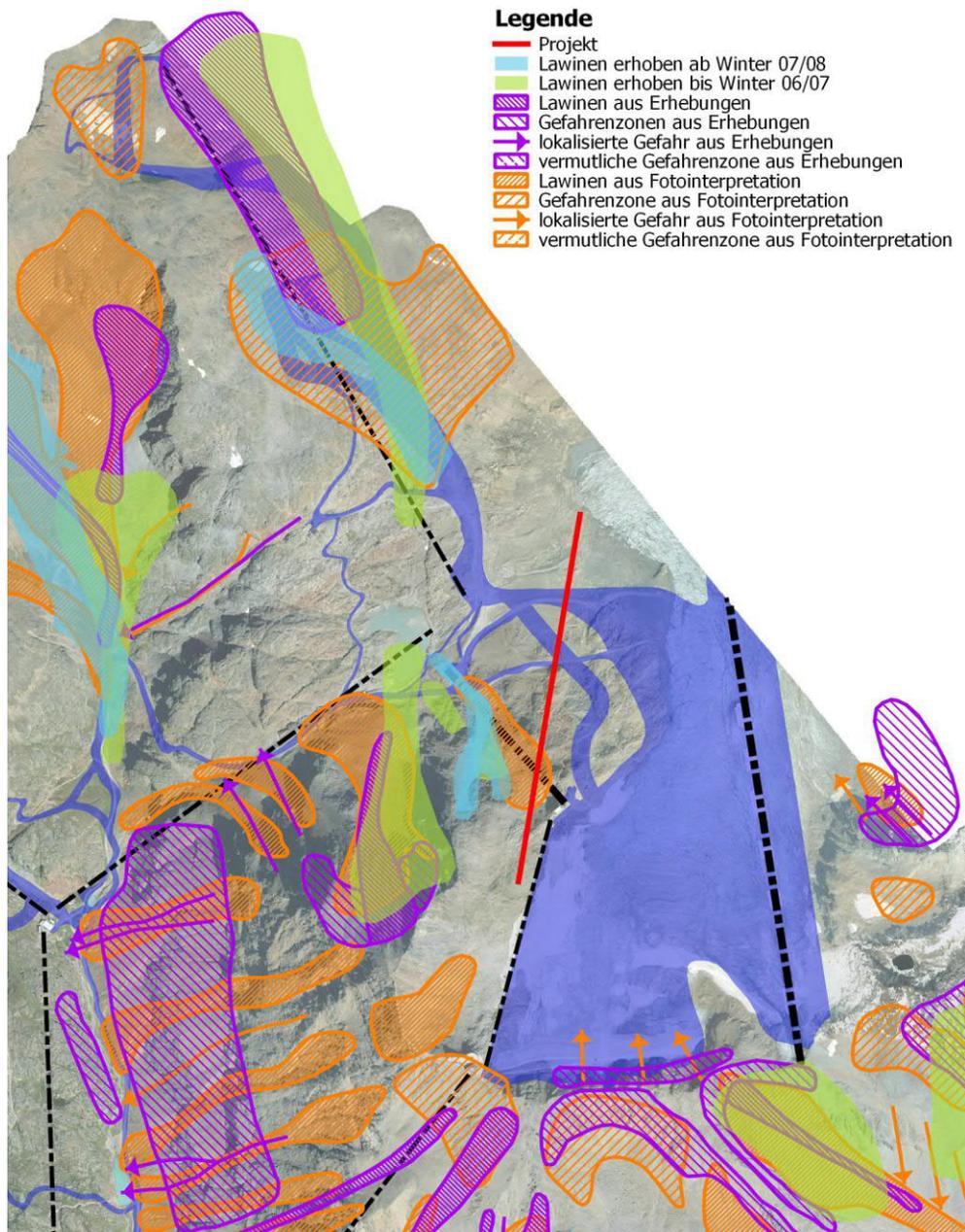
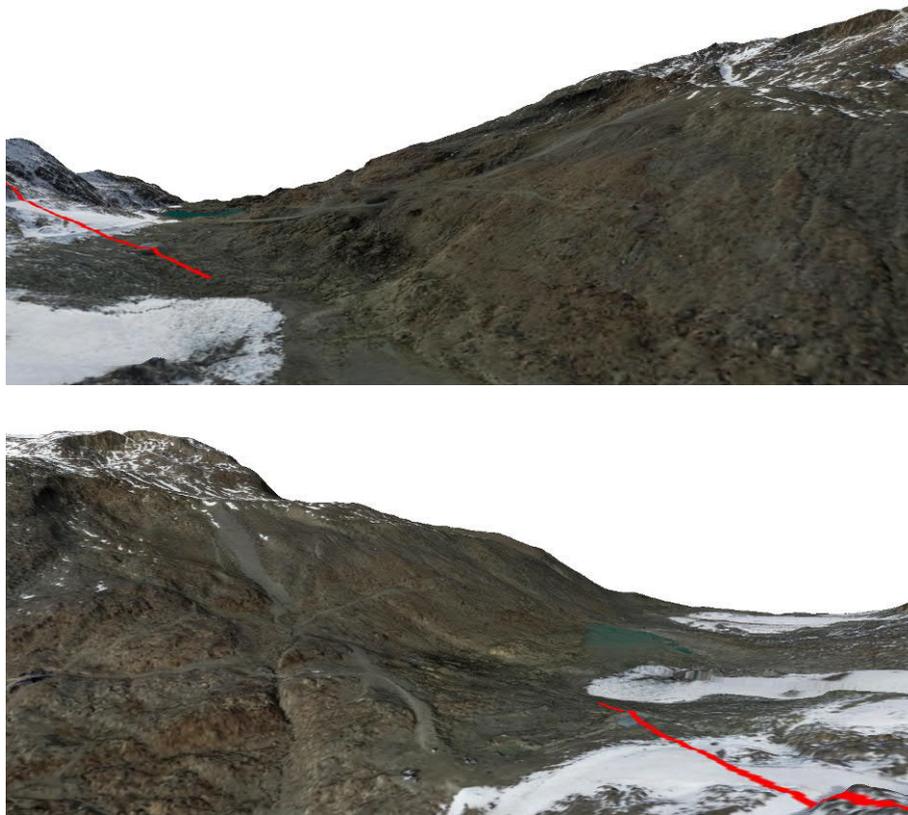


Abbildung 10.1: Lawinenkarte



**Abbildung 10.2:** 3d-Ansichten vom Bereich der geplanten Talstation

### 10.1.2 Massenbewegungen

(Dr. Geol. Konrad Messner)

Der Gefahrenzonenplan der Gemeinde Schnals befindet sich in Ausarbeitung. Nach Einsicht in den Entwurf konnte festgestellt werden, dass sich das Untersuchungsgebiet außerhalb von bereits untersuchten Flächen befindet. Aufgrund der geomorphologischen Lage im Bereich der geplanten Berg- bzw. Talstation ist von keiner unmittelbaren Gefahr durch Steinschlag auszugehen. Im Abschnitt der evtl. Stützen kann aufgrund der Steilheit des Geländes und des Auflockerungsgrades des Gesteins potentieller Steinschlag nicht ausgeschlossen werden. Sollte dies der Fall sein, wird versucht wo möglich die Stützen zu verschieben bzw. wenn nicht möglich lokale passive Maßnahmen umzusetzen, um die erforderliche Sicherheit zu gewährleisten. In Bezug auf nennenswerte potentielle Rutschungsphänomene (Translation- bzw. Rotationsrutschungen) wird im untersuchten Bereich anstehender bzw. subanstehender Fels angetroffen, sodass sich keine, für die geplanten Eingriffe relevanten, Rutschungen ausbilden können, so dass diese Gefahr dadurch ausgeschlossen werden kann.

### 10.1.3 Wassergefahren

Der Bereich der geplanten Anlage liegt im Gletschergebiet auf über 2.700 m ü.M. und war bis vor einigen Jahren noch mit Gletscher bedeckt. Auch aus diesem Grund ist kein offiziell eingetragenes Gewässer in diesem Bereich vermerkt.

Durch den Rückgang des Gletschers hat sich jedoch in den letzten Jahren ein kleineres Fließgewässer vom Gletscher in Richtung „Gletschersee“ ausgebildet. Dieses verläuft am Gletscherrand, wird anschließend in zwei Entsandungsbecken gesammelt und schließlich in den „Gletschersee“ eingeleitet. Es verläuft direkt oberhalb der geplanten Talstation und ist somit eine potentielle Gefahr für das Stationsgebäude.

Aufgrund des kleinen Einzugsgebiets und der Höhenlage (auf 2.700 ist bei stärkeren Niederschlägen oft nur mit Schnee zu rechnen, wodurch der Oberflächenabfluss reduziert bzw. verzögert wird) ist jedoch nur mit reduzierten Maximalabflüssen zu rechnen. Dennoch kann ein Ausufer des Fließgewässers nicht ausgeschlossen werden. Dann würde sich das Wasser oberflächlich in Richtung Talstation ausbreiten.

Größere Abflüsse sind jedoch lediglich in der Schmelzzeit und im Sommer zu erwarten, wo die Anlage außer Betrieb ist. Im Winter ist hingegen das gesamte Gelände zugeschneit und eine Gefährdung durch Wasser kann ausgeschlossen werden. Zudem wird das Stationsgebäude leicht erhöht errichtet, um bei der winterlichen Schneedecke einen quotengleichen Einstieg zu ermöglichen. Somit ist das Stationsgebäude selbst auch gegen eventuell anfließendes Wasser geschützt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass eine Gefährdung durch Wassergefahren zwar vorhanden ist, diese aber auf die Sommermonate beschränkt ist, wo die Anlage außer Betrieb ist. Zudem können durch die ohnehin erhöhte Positionierung des Stationsgebäude auch Schäden an diesem vermieden werden. Die Machbarkeit im Hinblick auf Wassergefahren ist somit gewährleistet. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der weiteren Projektierung detaillierte Untersuchungen in Bezug auf Gefahren durch Lawinen und Erdrutsche/Muren durchgeführt und ein entsprechender Bericht eingereicht werden muss.

## 10.2 Schneesicherheit

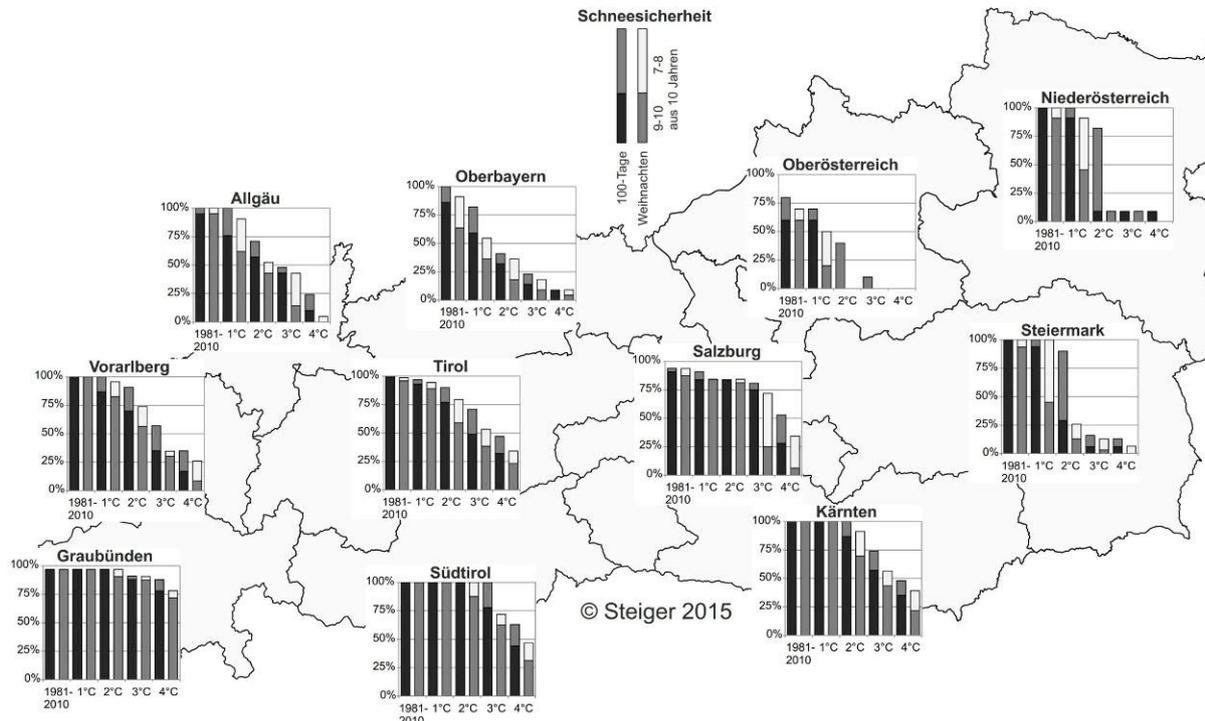
Grundsätzlich gilt heute ein Skigebiet oberhalb von 1.200-1.500 m ü.M. als schneesicher. In 30 bis 50 Jahren wird diese Grenze laut aktuellen Schätzungen auf etwa 1.600-2.000 m ü.M. ansteigen. Dadurch haben die meisten Skigebiet Südtirols zunehmend Probleme die Schneesicherheit ohne

ausreichende technische Beschneigung zu gewährleisten. Das Skigebiet in Schnals erstreckt sich ab einer Höhe von 2.000 m ü.M. bis auf 3.200 m ü.M. Diese Höhenlage gewährleistet ausreichend Schneesicherheit auch für eine lange Wintersaison.

### **Klimawandel**

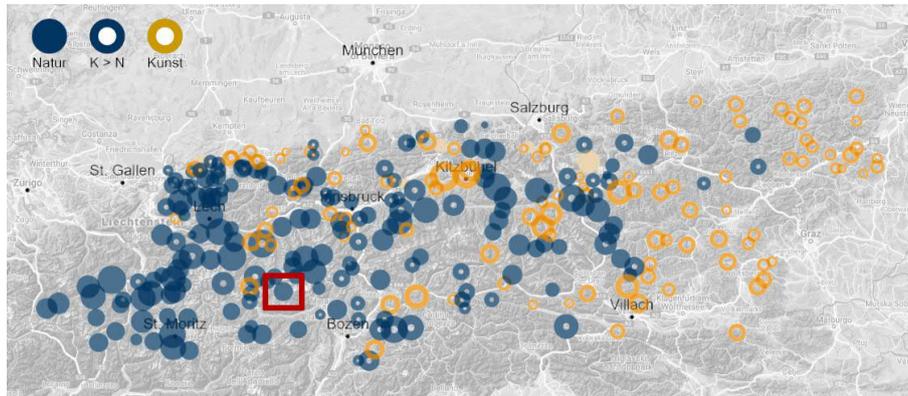
Vorhersagen zum Klimawandel und dessen Auswirkungen gestalten sich relativ schwierig und sind umstritten. So ist dieser abhängig von vielen natürlichen und menschlichen Einflüssen, die derzeit noch nicht alle abgeschätzt werden können. Es gibt verschiedene Thesen, welche eine unterschiedliche Entwicklung des Klimas vorhersagen. Allgemein anerkannt ist inzwischen die These der globalen Erwärmung. Jedoch zeigen z.B. auch Messreihen aus Österreich, dass die mittleren Wintertemperaturen in höheren Lagen in den letzten Jahren sogar leicht gesunken sind.

In der Publikation „Klimawandel und Skigebiete im Ostalpenraum“ von Dr. Robert Steiger und Dr. Bruno Abegg von der Universität Innsbruck wurde, ebenfalls auf Grundlage der 100-Tage-Regel, die Schneesicherheit der Skigebiete im Ostalpenraum unter Berücksichtigung des Klimawandels bewertet. Darin wird eine Erwärmung um bis zu 4°C untersucht. Zusammenfassend zeigt sich, dass die Skigebiete in Südtirol und der Schweiz am wenigsten unter dem Klimawandel leiden werden. Vor allem in Nieder- und Oberösterreich, Oberbayern und der Steiermark müssen viele Skigebiete bereits bei geringer Erwärmung schließen (siehe Abbildung 10.3).

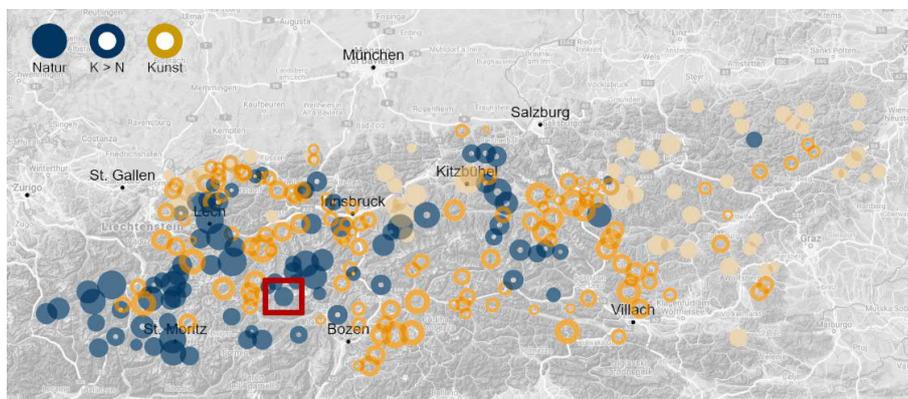


**Abbildung 10.3:** Schneesicherheit in Abhängigkeit der Klimaerwärmung (Steiger 2015)

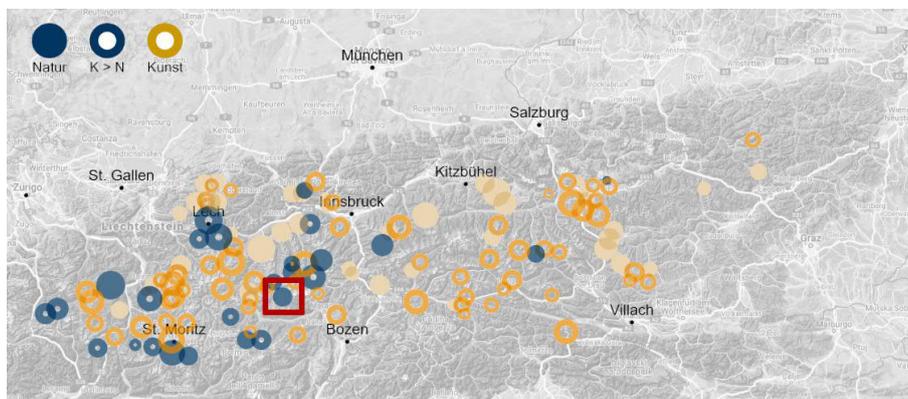
Auf der Homepage „<http://servustv.correlate.at/schnee/index.html>“ werden die Ergebnisse der Studie in einer interaktiven Grafik aufgezeigt. Die Abbildung 10.4 zeigt hier eindrucksvoll die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Skigebiete. Es zeigt sich, dass das Schnalstaler Gletscherskigebiet auch bei einer Erwärmung um 4,0°C noch mit Naturschnee sicher betrieben werden kann (blau), während die meisten anderen Skigebiete in Südtirol nur mehr mit Kunstschnee betrieben werden können.



(a) heute



(b) Erwärmung um 2,0°C



(c) Erwärmung um 4,0°C

Abbildung 10.4: Skigebiete und deren Schneesicherheit bei Klimaerwärmung (correlate.at)

## 11 Wirtschaftlichkeit

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich nicht um ein klassisches Vorhaben für die im Fachplan vorgesehene Machbarkeitsstudie, welche meist einen Zusammenschluss oder eine Erweiterung eines Skigebiets beinhalten. Solche größeren Projektvorhaben bewirken meist auch einen plötzlichen und merklichen touristischen und betrieblichen Aufschwung, womit auch die wirtschaftliche Machbarkeit nachgewiesen werden kann.

Beim geplanten Austausch der veralteten Anlagen handelt es sich vielmehr um dringend erforderliche Erneuerungsarbeiten im Skigebiet, welche sicherlich keinen abrupten Aufschwung herbeiführen, jedoch für eine nachhaltige Entwicklung des Skigebiets unverzichtbar sind. Ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit in Zahlen ist für das vorliegende Projektvorhaben daher nicht zielführend.

Die Erneuerung der Anlage samt Neutrassierung hat jedoch folgende wirtschaftliche Vorteile, welche sich zwar schwer in Zahlen fassen lassen, jedoch eindeutig für das geplante Vorhaben sprechen:

- Zwei veraltete Anlagen werden durch eine moderne Anlage ersetzt:
  - Personal kann eingespart, bzw. an anderer Stelle eingesetzt werden
  - Betriebs- und Wartungskosten reduzieren sich
- Durch die Neuordnung der Talstation kann eine bessere Verbindung zwischen den verschiedenen Skipisten gewährleistet werden:
  - Der modernen Anlage können genügend Skifahrer zugeführt werden
  - Es kann eine wirtschaftliche Auslastung erreicht werden
- Die Anlage wird aus dem stark lawinengefährdeten Graben verlegt:
  - Stillstandzeiten können reduziert werden
  - Reparaturarbeiten können vermieden werden
- Durch die Neupositionierung der Bergstation ist auch eine nachhaltige Anbindung der Anlage an den Gletscher gegeben. Nur dadurch kann eine Investition in eine neue Anlage wirtschaftlich auch gerechtfertigt werden.

## 12 Touristische Entwicklung

Die eigentliche touristische Entwicklung des Tales beginnt mit Erschließung des Gletschers im Jahre 1975. Bis Anfang der 80er Jahre stieg die Anzahl an Betrieben im Schnalstal rasant an, ab Mitte der 80er sank sie wieder ab und stagniert seit 10 Jahren etwa bei 60 Betrieben. Die Bettenzahl stieg bis Anfang der 90er stark an und verringerte sich in den darauffolgenden Jahren nur gering. Aus dieser leicht sinkenden Bettenzahl kann man ableiten, dass die quantitativen und qualitativen Erweiterungsmöglichkeiten in den letzten Jahren im Schnalstal nur wenig genutzt wurden. Gründe hierfür dürften vor allem betriebswirtschaftlicher Natur gewesen sein bzw. die allgemein eher gedämpfte wirtschaftliche Stimmung im Tal.

2009 gab der Tourismusverein Schnalstal den Auftrag zur Ausarbeitung des „Touristischen Leitbildes Schnalstal“. In diesem werden folgende ausschlaggebenden Punkte für eine zukünftige touristische Entwicklung angeführt.

- Die wirtschaftliche Entwicklung im Tal wird auch zukünftig hauptsächlich von Tourismus und Landwirtschaft geprägt sein.
- Im Tourismus braucht die Gemeinde Entwicklungsimpulse. Diesbezüglich gilt es u.a. die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich die Betriebe quantitativ entwickeln können.
- Bezüglich Arbeitsplätze ist es Ziel der Gemeinde, die bestehenden Arbeitsplätze in den verschiedenen Bereichen zu halten und im Tourismus zusätzliche hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen.

Einen wesentlichen Teil zu dieser touristischen Entwicklung wird auch das Skigebiet beitragen müssen. Daher waren die Schnalstaler Gletscherbahnen in den letzten Jahren bemüht das Skigebiet wieder attraktiver zu gestalten und konnte bereits mehrere Projekte umsetzen. Dies spiegelt sich bereits in den Besucherzahlen und Nächtigungen wider.

Durch die dringend erforderliche Erneuerung der Gletschersee-Lifte allein kann sicherlich kein neuer bzw. plötzlicher touristischer Aufschwung eingeleitet werden. Wohl aber ist die Erneuerung inklusive Neutrassierung grundlegend für die Erhaltung des Skigebiets und um an Attraktivität zurückzugewinnen. Nur mit einem modernen und funktionierenden Skigebiet kann der Tourismus im Schnalstal wieder langfristig und nachhaltig gestärkt werden.

## 13 Sozioökonomische und regionalwirtschaftliche Auswirkungen

Seilbahnen bzw. Aufstiegsanlagen sind einerseits im Sommer, vor allem aber im Winter, Zugpferde und Motoren für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen. Sie schaffen direkt und indirekt neue Arbeitsplätze und Wertschöpfung und prägen stets die gesamte Region. Abbildung 13.1 zeigt die Verteilung des „touristischen Konsums“ auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche (Quelle: WIFO & ASTAT). Ein gut funktionierender Tourismus führt wiederum zu weiteren Folgeinvestitionen mit regionalwirtschaftlicher Wertschöpfungskraft. Nicht zuletzt können dadurch auch Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden.

Auch im Schnalstal ist das Skigebiet grundlegend für den örtlichen Tourismus und durch das geplante Vorhaben sind positive Auswirkungen auf Tourismus und Wirtschaft im gesamten Tal zu erwarten.

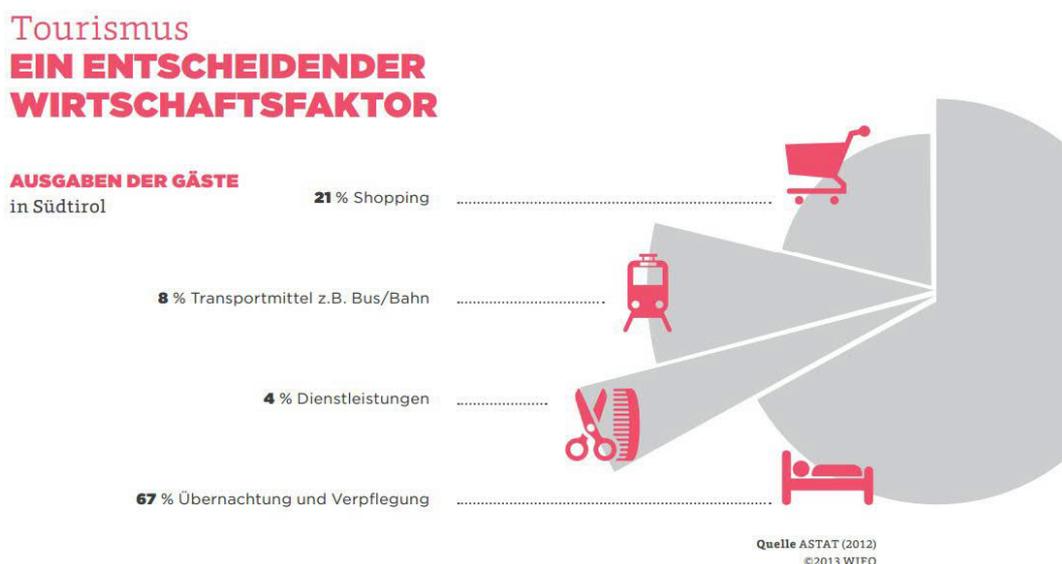


Abbildung 13.1: Ausgaben der Gäste in Südtirol (Quelle: WIFO & ASTAT)

# 14 Umweltauswirkungen

Die nachfolgende Bewertungsmatrix gibt einen Überblick über die zu erwartenden Umweltauswirkungen bei Bau und Betrieb des Gletscherseeliftes. Für eine genaue Beschreibung des Ist-Zustands, der Auswirkungen auf die Schutzgüter und Ausgleichs-, sowie Milderungsmaßnahmen wird auf den Umweltbericht von Dott.ssa Kathrin Kofler verwiesen.

SCHUTZGUT UND SCHUTZINTERESSE	Bewertung
<b>Umweltmerkmale, Sensibilität des Landschaftsraumes</b>	
Schutzgebiete (Natura 2000, Biotope, Naturdenkmäler, Landschaftsplan), direkte Beeinträchtigung	
Schutzgebiete (Natura 2000, Biotope, Naturdenkmäler, Landschaftsplan), indirekte Beeinträchtigung	
Wald	
<b>Ziele des Umweltschutzes, Bezug zu Plänen und Programmen</b>	
Gesetzliche Grundlagen*, Landschaftsplan, Landschaftsleitbild	
Erhaltung /Herstellung des ökologischen Gleichgewichtes	
<b>Erhebliche Umweltauswirkungen</b>	
Biologische Vielfalt, Fauna, Flora	
Bevölkerung (Freizeitangebot, etc.)	
Gesundheit des Menschen (Lärm, Luft, Trinkwasser)	
Wald mit hydrogeologischer Schutzfunktion	
Wasser (Quellen, Trinkwasserschutzgebiete, Oberflächenwässer)	
Sachwerte, architektonisch wertvolle Bauten, archäologische Schätze	
Landschaft, Landschaftsbild, exponierte Lage	
Verkehrliche Auswirkungen (Wegverkürzungen, etc.)	
Notwendige Erdbewegungen	

\* in Konflikt mit Artikel 12 des Landesgesetzes vom 10. Juli 2018, Nr. 9

Legende:

	Vorteilhafte Bewertung, positive Wirkung zu erwarten
	Ausgeglichene Bewertung, keine Wirkung zu erwarten
	Ungünstige Bewertung, schwach negative Wirkung zu erwarten (geringe Beeinträchtigung)
	Ungünstige Bewertung, negative Wirkung zu erwarten (mittlere Beeinträchtigung)
	Ungünstige Bewertung, verstärkt negative Wirkung zu erwarten (starke Beeinträchtigung)

**Abbildung 14.1:** Zusammenfassung der Auswirkungen auf Schutzgüter und Schutzinteressen im unmittelbaren Projektgebiet und im Nahbereich

**Teil IV**

**Schlussenteil**

## 15 Zusammenfassung

Das Skigebiet am Schnalstaler Gletscher liegt in der westlichen Landeshälfte, welche durch Skizonen kleineren Ausmaßes gekennzeichnet ist. Mit einer Förderleistung von 15.610 Personen pro Stunde betreibt die Schnalstaler Gletscherbahnen AG dabei das größte einzelne Skigebiet im ganzen Vinschgau und Burggrafenamt (mit Ausnahme von Schöneben - Haider Alm nach deren Zusammenschluss).

Die Klimaveränderung bedingt, dass die Skizone Kurzras/Schnalstaler Gletscher künftig an Bedeutung gewinnen wird, weil sie sich ab einer Höhe von 2.000 Metern bis auf über 3.200 Metern erstreckt. Diese Höhenlage, die zudem Südtirols einziges Gletscher-Skigebiet umfasst, gewährleistet Schneesicherheit von September bis Mai und ist somit für den Wintertourismus und den Wintersport in Südtirol sehr wichtig.

Zwischen 2010 und 2014 wurden in Schnals rund 175.000 Erstzutritte gezählt, die Bettenauslastung war ständig rückläufig und die Übernachtungen lagen weit unter den Zahlen, die noch in den 80er und 90er Jahren verbucht worden waren. Nach dem Einstieg von neuen Hauptgesellschaftern in die Schnalstaler Gletscherbahn AG im Jahre 2014 wurde daher eine erste Machbarkeitsstudie für die Skizone ausgearbeitet, welche umfangreiche Maßnahmen zur Erneuerung des Skigebiets beinhaltet. In der Zwischenzeit wurden die meisten Vorhaben bereits erfolgreich umgesetzt und die positive Entwicklung spiegelt sich auch bereits in den Besucherzahlen wider.

Aufbauend auf diesen ersten Erfolgen soll das Skigebiet weiter modernisiert werden und dabei vor allem auch ökologischen wie ökonomischen Gegebenheiten folgen. Als Leitfaden dienen den Betreibern in erster Linie die im Fachplan des Landes enthaltenen Vorgaben, die konsequent umgesetzt werden. Als nächster Schritt sollen die zwei veralteten Sessellifte „Gletschersee“ durch eine neue, moderne und leistungsfähige Anlage ersetzt werden. In der Planung wird dabei besonderes Augenmerk auf die künftige Entwicklung des Gletscher-Skigebiets gelegt, vor allem auch unter Berücksichtigung des Klimawandels.

Die neue Anlage ist daher so konzipiert, dass sie am Gletscher weiterhin den Skibetrieb garantiert, allerdings bereits unter Beachtung der möglichen künftigen Struktur der Felsregion und des Gletschers. Zudem kann durch die Neutrassierung eine lawinensichere Anlage errichtet werden, welche die Verbindung zwischen den verschiedenen Gebieten bzw. Pisten wesentlich verbessert

und somit die Sicherheit der Skifahrer erhöht.

Die geplante Investition trägt also zu einer Modernisierung des Skigebiets bei, wodurch das Überleben des Skigebiets langfristig gesichert und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus im Schnalstal ermöglicht wird. Dadurch können die lokale Wirtschaft unterstützt und auch Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden.

Umwelttechnisch ist in einigen Teilbereichen mit geringen bis mittleren Beeinträchtigungen zu rechnen. Vor allem das Landschaftsbild wird durch die neue Anlage zusätzlich beeinträchtigt, wobei sich jedoch der Abbruch der veralteten Anlage (noch mit Diesel betrieben) mildernd auswirkt. Durch eine behutsame Planung in den einzelnen Projektierungsphasen können die Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering gehalten werden oder es können entsprechende Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden.

## 16 Schlussbemerkung

Das Gletscherskigebiet ist für das gesamte Schnalstal von entscheidender Bedeutung. Aufbauend auf der in den letzten Jahren erreichten positiven Entwicklung sollen in den nächsten Jahren die bestehenden Anlagen des Skigebiets weiter erneuert und modernisiert werden. Ziel ist es, dadurch die Attraktivität des Skigebiets zu steigern und somit wieder eine touristische Entwicklung im Schnalstal zu ermöglichen, welche in den letzten Jahren gefehlt hat.

Das geplante Vorhaben ist ein weiterer Schritt zur Erneuerung des Skigebiets, wobei durch die Neutrassierung verschiedenste Ansprüchen wie Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, aber auch Klimaschutz und somit eine langfristige Planung gewährleistet werden können.