
Weiterentwicklung von Skigebieten in Tirol.
Skigebietserweiterungen und -zusammenschlüsse in
Zusammenhang mit der Problematik der touristischen
Mobilität.

Dargestellt am Beispiel des Zillertals.

Masterarbeit

Jasmin Rouhani

Universität für Bodenkultur



Weiterentwicklung von Skigebieten in Tirol.
Skigebietserweiterungen und -zusammenschlüsse in
Zusammenhang mit der Problematik der touristischen
Mobilität.

Dargestellt am Beispiel des Zillertals.

Masterarbeit

eingereicht von:

Jasmin Rouhani 0440143

Betreuerin:

Univ. Prof. Dr. agr. habil. Dr. rer. silv. DI Ulrike Pröbstl

Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung (ILEN)

Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur

Universität für Bodenkultur



Wien, Mai 2011

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich all jenen Dank aussprechen, die mir bei der Erarbeitung dieser Masterarbeit geholfen und mich während des gesamten Studiums unterstützt und an mich geglaubt haben:

- besonders bei meiner Mutter für ihren allumfassenden Beistand, die Motivation und Geduld während den Jahren an der Boku.
- bei meiner restlichen Familie, bei Freunden und Freundinnen für die prägenden Erlebnisse, durch welche ich mich noch lange an meine Studienzeit mit Freude erinnern werde.
- bei meiner Betreuerin Univ. Prof. Dr. Dr. DI Ulrike Pröbstl für den Ansporn zum selbstständigen wissenschaftlichen Arbeiten und die vielen Lehrveranstaltungen, welche meine Faszination bezüglich meines Studienschwerpunktes vertieft haben.
- bei meinem Korrekturleser und meinen Korrekturleserinnen Petra Fritz, Jan Alexander Kunert und Charlotte Rouhani.
- und schließlich bei den Personen aus meinen E-Mail- und Telefoninterviews für ihre Mühe an der informativen Bereicherung meiner Arbeit.

DANKE!

Persönlicher Hintergrund

Es ist Samstag. Ich sitze am Frühstückstisch. Es ist ruhig im Haus, die meisten meiner Arbeitskollegen schlafen noch, denn heute haben wir frei. Doch von draußen dringt Verkehrslärm ein. Anreisetag. Unser Haus steht direkt an der Hauptstraße. Ich kann die vielen Autos vorbeifahren hören ... bzw. vorbeirollen - wirklich fahren können sie im Moment sowieso nicht. Es ist ziemlich laut da draußen: Das Geknurre der Autofahrer schmerzt unerträglich. Wir sollten für das Wochenende noch einkaufen fahren. Aber - ist das wirklich eine gute Idee bei diesem starken Verkehrsaufkommen? Vielleicht warten wir besser auf einen verkehrsschwächeren Wochentag ...

Morgen werden wieder viele neue Skigäste an der Bergstation sein. Besser gesagt, es wird das Chaos herrschen. Hoffentlich überstehe ich diesen Skitag ohne Schaden. Bitte keine rücksichtslosen, unorientierten, sich selbst überschätzende Irren, die sich einen Spaß daraus machen, andere

Pistenteilnehmer zu gefährden. Im Februar sind die Pisten im Zillertal von Touristen so überlaufen. Ich habe kaum Platz zum Unterrichten meiner Skineulinge und -fortgeschrittenen. Da kann es schon mal passieren, dass ich in kleinere Zusammenstöße und Unfälle gerate, obwohl ich eine gute und erfahrene Skifahrerin bin. An den Liften steht meine zwölfköpfige Gruppe und ich oft eine halbe Stunde an. Ich finde es fast schon normal, dass der Hubschrauber alle paar Minuten zu hören ist. Ich habe mich an die Geräusche der Rotorblätter des Rettungshubschraubers schon sehr gewöhnt. Schon wieder ein Schwerverletzter ...

Schon sehr gespannt bin ich auf die besserwisserischen und laienhaften Ansichten und Fragen meiner mir anvertrauten Gruppe. Zum Beispiel: „Warum bauen die hier nicht einfach einen Sessellift anstatt dieses doofen Förderbands? Das kann doch nicht so ein Aufwand sein, dies zu ändern!? So eine Unverschämtheit uns so lange warten zu lassen ...“

Die quietschenden Bremsgeräusche reißen mich aus meinen Gedanken. Es ist wirklich unglaublich viel los heute. Ich meine, ich befinde mich am Rande der Südosttangente! Mein Chef wird sich jedoch freuen! „So viel Geschäft!“ Die nächsten Wochen werden extrem arbeitsintensiv und nervenaufreibend und unsere Skischule erreicht dieses Monat die Umsatzspitze. Das ist schon meine sechste Saison hier im Zillertal. In stressigen Zeiten ist mein Chef besonders hektisch, obwohl er sonst ein uriger Kerl ist. Kein Wunder, dieser Monat ist enorm wichtig für ihn und das Überleben seines Betriebes. Ich sehe das hier alles etwas gelassener, schließlich ist das für mich hauptsächlich ein Job, wo ich mit meinem Hobby Geld verdienen kann, neben meinem Studium in Wien ...

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	3
Persönlicher Hintergrund	3
I Einleitung	8
1 Einleitung	8
2 Methodik	9
2.1 Literatur	9
2.2 Experteninterviews	10
3 Hypothesen und wichtige Forschungsfragen	11
II Einführung und Ausgangslage	13
1 Die Alpen	13
2 Wintersporturlaub in Österreich	13
3 Das wintersportintensive Bundesland Tirol	17
III Theoretischer Hintergrund	22
1 Skigebietsentwicklung in Österreich	22
2 Skigebietsentwicklung in Tirol	25
2.1 Raumordnung - Das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen	26
2.1.1 Die Seilbahngrundsätze werden durch ein Raumordnungsprogramm abgelöst	26
2.1.2 Informationen zum Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen (TSSP 2005)	27
2.1.3 Der Erläuterungsbericht	29
2.1.4 Beispiel einer Bestandskarte	32
2.2 Naturschutz - Die Schutzgebietskategorie Ruhegebiete	34
2.2.1 Bedeutung der Kategorie „Ruhegebiet“	34
2.2.2 Beispiel eines Ruhegebietes	35
3 Touristischer Verkehr in den Alpen	37
3.1 Kurzcharakterisierung der Problematik des touristischen Verkehrs in den Alpen	37
3.2 Die untersuchten Instrumente in Zusammenhang mit skitouristischem Verkehr	38
IV Fallbeispiel	40
1 Region Zillertal	41

1.1 Ein Überblick	41
1.1.1 Wirtschaft	41
1.1.2 Verkehr	42
1.1.3 Wintertourismus	43
1.2 Raumordnerische Probleme im Zillertal	46
2 Der Skigebietszusammenschluss Weer-Zillertal	54
2.1 Erste Ferienregion im Zillertal Fügen-Kaltenbach	55
2.2 Die Gemeinden Weer und Weerberg in der Silberregion- Karwendel	58
2.3 Darstellung der Verbindungspläne des Inntales mit dem Zillertal	62
2.4 Der Interessenkonflikt: Skigebietsausbau versus Naturschutz	65
2.5 Aktualität der geplanten Skigebietsverbindung	66
V Ergebnisse der Expertenbefragung	67
1 Weiterentwicklung und die Sicht von ausgewählten Experten zum TSSP 2005	67
2 Ruhegebiete als Abstandsflächen	69
3 Verbindung des Inntals mit dem Zillertal	70
4 Skigebiete & Skitourismus - Blick in die nahe Zukunft	74
5 Skitouristischer Verkehr	75
5.1 Das Verkehrsverhalten muss sich ändern	75
5.2 Alpine Pearls-Gemeinden	78
5.3 Touristischer Verkehr im Zillertal	79
VI Lösungsansätze	80
1 Entwickelte Ideen	81
2 Initiatoren	86
3 Umdenken im Zillertal findet statt	88
4 Schlusswort	90
Zusammenfassung	92
Abstract	93
VII Quellenverzeichnis	94
1 Literaturverzeichnis	94
2 Auskunftspersonen	103
3 Abbildungsverzeichnis	104
4 Tabellenverzeichnis	105

I Einleitung

1 Einleitung

In den letzten Jahren entstanden viele Veröffentlichungen zum Thema Skitourismus/-sport in Verbindung mit Ökologie-, Umweltbewusstsein, Umweltbelastung, Klimawandel, künstliche Beschneidung oder Vegetation. Skigebietserweiterungen in Tirol werden vor allem von Haßbacher bzw. dem Österreichischen Alpenverein (OEAV) heftig kritisiert. Die CIPRA (*GÜTHLER 2003*) greift die „Aufrüstung im alpinen Wintersport“ an.

Diese Themen bilden den Ausgangspunkt für die vorliegende Arbeit, die sich mit der Analyse bzw. der Darstellung der Entwicklung von Skigebieten im Zillertal sowie der daraus resultierenden Verkehrsproblematik im Tal beschäftigt. Dieser Sachverhalt soll beschrieben und Stand und Lage der Dinge dargelegt werden. Es soll in das komplexe Thema mittels Statistiken zum österreichischen und Tiroler Wintertourismus eingeführt werden. Die theoretischen Themen Skigebietserweiterungen/-zusammenschlüsse in Österreich und Tirol wie auch eine Kurzcharakterisierung des skitouristischen Verkehrs in den Alpen, führen zum Praxisbeispiel der Untersuchung, welches im Mittelpunkt der Arbeit steht. Mögliche Lösungsansätze für die Modellregion runden die Arbeit ab.

Die Themenfindung der Masterarbeit wurde durch das Seminar „855.310 Alpine Raumordnung“ beeinflusst. Das Ziel dieser Lehrveranstaltung war eine Arbeit mit dem Thema „Der raumplanerische Umgang mit Tourismusprojekten – Am Beispiel der drei Raumordnungsprogramme betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen, betreffend Gletscherschutz und für Golfplätze und der Schutzgebietskategorie Ruhegebiete“ zu erstellen. Bei der Ausarbeitung fand eine erstmalige Auseinandersetzung mit der Thematik Skigebietserweiterungen/-zusammenschlüsse statt. Die vorliegende Masterarbeit soll nun an diese Seminararbeit anknüpfen.

2 Methodik

2.1 Literatur

Das bereits angeeignete Wissen aus genannter Seminararbeit und die Fachbeiträge des Alpenvereins der Serie Alpine Raumordnung waren der persönliche Einstieg in das Thema. Die weiterführende Literatursuche zur Masterarbeit erfolgte über das Internet. Durch Suchbegriffe/Schlagwörter wie „Wintertourismus/-sport in Österreich“ wurde relativ rasch eine Grundlage für die Arbeit aufgespürt.

Für die allgemeine Einführung war eine Untersuchung des BMWA aus dem Jahre 1999 und statistische Daten der Statistik Austria, Wirtschaftskammer Tirol und Tiroler Landesregierung essentiell.

Für den theoretischen Teil waren vor allem mehrere Fachbeiträge des Alpenvereins aus der Serie Alpine Raumordnung, ein Hintergrundbericht der CIPRA, verfasst von Güthler aus dem Jahre 2003 und ein Fachbeitrag der CIPRA aus der Serie Ciprainfo aus dem Jahre 2006 ausschlaggebend. E-Mailauskünfte und Telefoninterviews brachten zusätzliche Details in die Arbeit ein.

Den Ausgangspunkt in das Fallbeispiel bildeten primär mehrere Fachbeiträge des Alpenvereins und des weiteren die Internetseite <http://www.zillertal.at>, die Tiroler Landesregierung mit statistischen Daten, E-Mailauskünfte und verschiedene Zeitungsartikel zu der bestehenden Verkehrsproblematik. Für die Beschreibung der Regionen Zillertal und Silberregion Karwendel und der Gemeinden Kaltenbach, Weer und Weerberg wurden als Basis die betroffenen Tourismusverbände herangezogen und kontaktiert. Für die Darstellung des Zusammenschlusses Inntal-Zillertal wurde versucht, über den Alpenverein Literatur zu finden, jedoch halfen besonders die Informationsplattform <http://www.seilbahn.net> und das Seilbahnbüro Gröbner: Ein Telefoninterview und E-Mailverkehr mit Gröbner vervollständigte die Arbeit um ein Weiteres.

In den Ergebnissen der Expertenbefragung wurde mittels E-Mailinterviews die Sicht des OEAV zum Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen und mittels eines Telefoninterviews die Zukunft der Ruhegebiete eruiert. Ein Beitrag von Rauh im 1. Alpenreport aus dem Jahre 1998 zeigt theoretische Ansätze auf, wie eine Urlaubsgemeinde

beginnen kann, sich vom motorisierten Individualverkehr zu lösen und sich in Richtung eines autofreien Urlaubsortes zu entwickeln. Des Weiteren wurde der Tourismusverband Werfenweng interviewt, um Näheres zur Alpine Pearls-Vorbildgemeinde Werfenweng zu erfahren.

Für die Entwicklung der Lösungsansätze wurde mit dem Verkehrsplanungsexperten und Leiter des Instituts für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, einem zweiten Verkehrsplanungsexperten der Technischen Universität Wien, der ÖBB und der DB Kontakt per E-Mail aufgenommen. Der Obmann des Planungsverbands Zillertal wie auch Mitarbeiter der Zillertaler Verkehrsbetriebe zeigten bei weiteren E-Mailinterviews den sich langsam beginnenden Prozess des Umdenkens der Zillertaler und Zillertalerinnen auf.

2.2 Experteninterviews

Wie bereits kurz angedeutet ist ein methodisches Werkzeug dieser Masterarbeit neben der Literaturarbeit das Experteninterview. Über das Internet wurden gezielt Experten und Expertinnen ausgewählt, welche dann per E-Mail kontaktiert wurden. Eine Auswahl an für den jeweiligen Experten bzw. die jeweilige Expertin passenden Fragen wurde so übermittelt. Die Beantwortung der gestellten Fragen an die angeschriebenen Personen erfolgte per E-Mail. Bei ausführlicheren Befragungen wurde ein Telefoninterview mit dem Experten bzw. der Expertin abgehalten.

Ein Experte bzw. eine Expertin ist eine „*Quelle von Spezialwissen über die zu erforschenden [...] Sachverhalte*“ (GLÄSER & LAUDEL 2009:12) und „*Experteninterviews sind eine Methode dieses Wissen zu erschließen*“ (GLÄSER & LAUDEL 2009:12). Bei der gewählten Methode gilt es zu beachten, dass der Interviewpartner aus einer eigenen persönlichen Perspektive Fragen beantwortet und dass es für den Interviewer vorteilhafter ist, mehrere Personen zu einer Thematik zu befragen. Nur so können alle erforderlichen Fakten erhalten werden (GLÄSER & LAUDEL 2009:117).

Grundsätzlich lässt sich bei einem Experteninterview zwischen einem Face-to-Face-Interview, einem Telefoninterview und einem E-Mailinterview unterscheiden. In dieser Masterarbeit wurden die beiden zuletzt genannten Befragungsarten angewandt.

Laut Gläser & Laudel ist ein Telefoninterview gegenüber einem Face-to-Face-Interview zeit- und kostensparender. Der Interviewer und der Interviewte können sich relativ flexibel austauschen. Ein fixer Termin ist hier nicht notwendig. Jedoch bleiben visuelle Informationen unbemerkt, des

Weiteren hat der Interviewer einen minderwertigeren Informationsertrag, genauso können sich eventuelle Nebentätigkeiten des Befragten auf die Qualität des Gespräches auswirken. Eine vertrauensvolle Interviewatmosphäre lässt sich bei einem Telefongespräch schwerer herstellen, als wenn sich beide Personen während des Gespräches im selben Raum aufhalten würden (*GLÄSER & LAUDEL 2009:117*).

Für E-Mailinterviews gibt es laut Gläser & Laudel weniger Erfahrungen. Mit Sicherheit kann allerdings festgehalten werden, dass bei dieser Befragungsform noch mehr Informationen verloren gehen, da hier die akustischen und visuellen Informationen nicht übermittelt werden können und der Interviewpartner seine Antworten aufschreiben muss. Er oder sie wird sich dabei aus Erfahrung so kurz wie möglich halten. Ausführliche Informationen können somit nur sehr schlecht transportiert werden (*GLÄSER & LAUDEL 2009:117*). Weiters sollte der Interviewpartner möglichst schnell antworten, denn ansonsten vergisst oder verliert sich die E-Mail unter Anderen im Posteingang. Für kurze Auskünfte ist diese Interviewform jedoch gut geeignet. Experten und Expertinnen antworten präzise auf die ihnen gestellten Fragen, vorausgesetzt, sie wissen über die Thematik Bescheid.

In dieser Masterarbeit sind einige Versuche, an weitere Informationen zu gelangen, fehlgeschlagen. Oftmals wurden E-Mails ignoriert und nicht beantwortet. Viele der ausgewählten Experten und Expertinnen waren auch telefonisch nur sehr schlecht bzw. gar nicht erreichbar. Des Weiteren wurde bei vielen Befragungs-E-Mails auf deren Inhalt nicht eingegangen: Diese wurden durch eine standardisierte Antwort erwidert und mit einem Prospekt für zukünftige Gäste abgetan: „Sehr geehrter Urlaubsgast!“.

3 Hypothesen und wichtige Forschungsfragen

In dieser Untersuchung wird von der Vermutung ausgegangen, dass Österreich bzw. Tirol eine hervorragende Auswahl an Skigebieten hat und vielfältige Angebote für in Österreich urlaubende Gäste bietet. Dennoch denken viele Skigebietsbetreiber hauptsächlich an Gewinn in der Gegenwart statt an mögliche Folgen in der Zukunft: Das Zillertal ist bestrebt, die benachbarten Skigebiete zu überbieten bzw. versuchen die Zillertaler Gemeinden sich gegenseitig bei der Schaffung des größten Skigebietes auszustecken und die eigenen Pistenflächen zu einem Mega-Gebiet auszubauen bzw. zu verbinden. Nichtsdestotrotz sollte sich das Tal vermehrt um die vorhandenen raumordnerischen

Problemstellungen wie die Verkehrsproblematik kümmern und in Zeiten, in denen das Thema Klimawandel in aller Munde ist, auch über touristische Angebotsalternativen zum Skitourismus nachdenken und mit deren Ausarbeitung beginnen. Die gesetzlichen Grundlagen für Tirol bezüglich der skitechnischen Anlagen und Erweiterungsvorhaben werden immer wieder von Personen im öffentlichen Dienst nicht ernst genommen. Es ist der Bedarf vorhanden, eine einheitliche Ordnung für alle Alpenländer zu erstellen und das in Österreich herrschende „Kirchtumdenken“ abzumildern. Die Bevölkerung einer Region wie dem Zillertal sollte anfangen zu verstehen, dass nur gemeinsam mit Hilfe von Kooperationen und innovativen Ansätzen eine skitouristische Wachstumsspirale unterbrochen werden kann und ein Beitrag zu einem an der Nachhaltigkeit orientierten Tourismus geleistet werden kann.

Aufgrund der Arbeitshypothese stellen sich in dieser Masterarbeit folgende zentrale Fragen:

- Wie hat sich die Betrachtungsweise von Skigebietsentwicklungen und neuen Projekten im Laufe der letzten Jahrzehnte verändert bzw. welcher „Trend“ ist derzeit dominant?
- Welche Möglichkeiten (in Raumplanung und Naturschutz) gibt es in Tirol, um Skigebiete am Wachstum zu hindern? Wie erfolgreich sind diese Instrumente? Oder sind sie noch zu jung, um bereits über den Erfolg zu urteilen? Gehen diese Instrumente auf den immer problematischer werdenden skitouristischen Verkehr ein?
- Im Zillertal gab es im Laufe der Jahre viele Pläne für Skigebietszusammenschlüsse und Ausbauten. Wie aktuell sind diese noch? Welche wurden bisher umgesetzt? Welche dieser Pläne beinhaltet als Teilziel eine Minderung des motorisierten Individualverkehrs?
- Welche Pläne hat das Zillertal, um seine Verkehrsproblematik in den Griff zu bekommen? Welche Möglichkeiten gibt es bezüglich motorisierter Individualverkehrsverminderung? Gibt es Gemeinden in Österreich mit Vorbildfunktion?
- Sollte sich das Zillertal anstatt auf Skigebietserweiterungen vermehrt auf den skitouristischen Verkehr konzentrieren?

II Einführung und Ausgangslage

1 Die Alpen

Österreichs Alpen haben einen Anteil von ca. 60% am Bundesgebiet. Rund 40% der Bevölkerung leben im Alpenraum. Der Alpentourismus und im Besonderen der Skitourismus bilden eine wichtige Einnahmequelle für den Staat. Durch den österreichischen Skisport gibt es 260 Seilbahnunternehmen, 3000 Liftanlagen und 7200 Skipistenkilometer (ENNEMOSER 2009:4, ÖSTERREICH WERBUNG 2009). Von der Tourismuswirtschaft lebten laut Peck im Jahr 2003 direkt oder indirekt ca. eine halbe Million Menschen. Vom gesamtösterreichischen Tourismusumsatz erwirtschaftet der alpine Tourismus ca. drei Viertel. Die alpinen Bundesländer Salzburg, Tirol und Vorarlberg erbringen ca. zwei Drittel. Bezogen auf Übernachtungen sind Sommer- und Wintertourismus ausgeglichen, jedoch kann ein Großteil der Übernachtungen in alpinen Gebieten verzeichnet werden (PECK 2005:6f).

2 Wintersporturlaub in Österreich

Was macht den Reiz bzw. die Attraktivität eines Wintersporturlaubes aus? Laut dem BMWA sind dies zwei Faktoren: „*„Schnee“ wird als hochattraktives und reizvolles Naturphänomen erlebt und hat starke psychologische und emotionale Komponenten, die bis in die Kindheit zurückreichen. In der Faszination und in der Sehnsucht nach "Schnee" liegt eine der zentralen Stärken des Schnee-/Wintersporturlaubs. Die zweite starke Komponente des Schnee-/Wintersporturlaubs ist der Skisport, eine Sportart mit einem sehr hohen Erlebnispotential, dessen Hauptmotiv es ist, „Spaß“ zu haben*“ (BMWA 1999:19).

Durch die Arbeit als Skilehrerin konnte aus Gesprächen mit vielen Gästen Folgendes erfahren werden: Obwohl der Winterurlaub sehr teuer ist (Liftpass, Skiausrüstung, usw.) - man könnte grob geschätzt eine Woche Skiurlaub mit einer zweiwöchigen Reise ans Meer samt Flug und All-Inclusive-Hotel vergleichen - wird er sich gerne geleistet, da er etwas vollkommen Anderes zum Alltag darstellt. Laut diesen Gästen lässt sich so besser vom Alltag abschalten (als zum Beispiel bei

einem Strandurlaub, bei dem hauptsächlich nur gefaulenzt wird). Man denkt nicht mehr über die beruflichen und privaten Probleme nach; man ist jedoch vollkommen konzentriert und beschäftigt auf das Erlernen und Verbessern der Skitechnik. Somit wird auch das Gehirn im Urlaub trainiert und man kommt nicht nur sportlich, sondern auch geistig fit aus dem Urlaub. Abends sind die Gäste meistens so müde und ausgepowert, dass sie schon sehr früh zu Bett gehen, früher als sonst während des normalen Alltages. Die vollkommen andere ungewohnte alpine Landschaft, die Aussicht und das alpine Wetter tragen ebenfalls dazu bei. Nach Meinung der Gäste sind all diese Faktoren für eine umfassende Erholung ausschlaggebend.

Der Wintersport begann sich in den letzten Jahren zu verändern. Er unterliegt Trends, welche nun kurz zusammengefasst werden sollen: Immer mehr Skigebiete beginnen zu kooperieren, schließen sich zu sogenannten überregionalen Skiwelten zusammen und bieten „Superskipässe“ an. Der künstliche Winter versucht den natürlichen zu kompensieren. Gäste buchen erst relativ kurzfristig und vor allem verstärkt online und schätzen es, wenn es außer einem vielfältigen Angebot an Pisten und Liftanlagen, welche dem neuesten Stand der Technik entsprechen, auch noch Events und Inszenierungen am Berg und/oder im Tal gibt. Diese Veranstaltungen sollen in frequenzschwachen Wochen den Umsatz der Tourismusbetreiber und -betreiberinnen garantieren. Die Abend- bzw. Nachtstunden als Zeit für den Skisport werden von vielen Gästen bereits als selbstverständlich angesehen. Der Tagestourismus nimmt stetig zu: Durch den Ausbau von Straßen führt dies zu hohen Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Die Bewohner und Bewohnerinnen der Dörfer entlang der An- und Abreiserouten sind dieser Belastung ausgesetzt. Des Weiteren werden immer mehr alternative Wintersportangebote offeriert. Die Authentizität und die heile Natur einer Region werden immer wichtiger (*CIPRA 2006a:4f*).

Beim Wintersporturlaub nimmt Österreich eine Pionierstellung ein: Österreich ist die am häufigsten besuchte Schnee-Destination, mit anderen Worten europaweiter Marktführer. Vor allem auf dem deutschen Markt ist der Marktanteil besonders hoch mit 69%; weit hinter Österreich liegen die Schweiz mit 13%, Italien mit 10% oder Frankreich mit 3% (*BMWA 1999:6*).

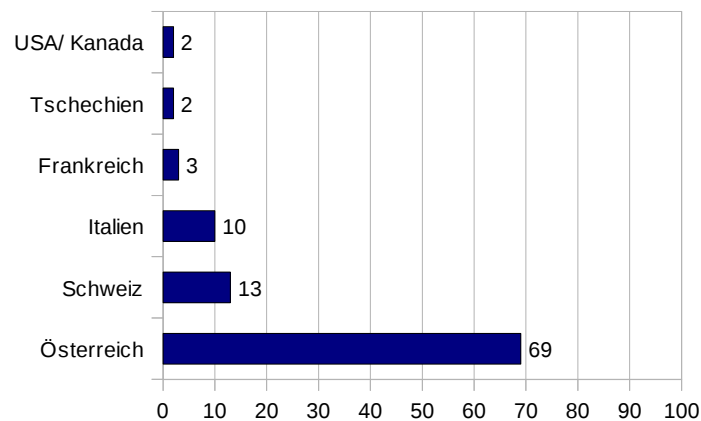


Abbildung 1: Auslandsreiseziele der Deutschen bei Schnee-/Wintersporturlaub in Prozent

(Quelle: BMWA 1999: 6, eigene Darstellung)

Die Konkurrenzsituation für Österreich durch andere Schneedestinationen ist laut Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) als eher gering einzustufen. Der größte Konkurrent des österreichischen Wintersports sind Strandurlaube (BMWA 1999: 13).

Laut Statistik Austria befindet sich der Wintertourismus in Österreich seit über 50 Jahren in einem Aufwärtstrend, während der Sommertourismus in vielen Gebieten stagniert: Die Winter-Nächtigungszahlen nehmen seit den 1950er-Jahren fortdauernd zu- mit Ausnahmen zu Beginn der 1980er Jahre und Mitte der 1990er-Jahre. Es hat eine Versiebenfachung der Nächtigungszahlen von ca. 10 Millionen Übernachtungen in der Wintersaison 1959/60 zur Wintersaison 2009/10 stattgefunden. In der gleichen Zeitspanne hat sich der Anteil der Nächtigungen ausländischer Gäste verneunfacht (von 5,12 Millionen 1959/60 auf 47,83 Millionen 2009/10); der Anteil der Nächtigungen inländischer Gäste hat sich jedoch stark reduziert: von 47,1% auf 23,7%. Die wichtigsten Monate der Wintersaison 2009/10 (sowie auch in den Vorjahren) sind der Jänner und der Februar: Fast die Hälfte aller Nächtigungen ereignet sich in diesen beiden Monaten (im Jänner 22,1% und Februar 25,4%). Zudem ist eine Abnahme der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer während der letzten 30 Jahre festzustellen: Von 6,1 Nächtigungen im Winter 1979/80 zu 4,1 Nächtigungen im Winter 2009/10 (STATISTIK AUSTRIA 2010e).

Wintersaison 2009/10	
Nächtigungen	62,67 Millionen
Ausländernächtigungen	47,83 Millionen
Inländernächtigungen	14,84 Millionen
Ankünfte	15,37 Millionen
Ø Aufenthaltsdauer	4,1 Nächtigungen

Tabelle 1: Statistische Kennzahlen der Wintersaison 2009/10 für Österreich

(Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2010)

In Tabelle 2 zeigt sich bei der Bundesländerverteilung bezüglich der Übernachtungen, dass Tirol mit ca. 40,6% die meisten Übernachtungen im Winter (Wintersaison 2008/09) verzeichnet und auch Salzburg auf Platz zwei (22,2%) weit abschlägt (WIRTSCHAFTSKAMMER TIROL 2010: 38, eigene Berechnungen).

Bundesland	Übernachtungen im Winter 2008/09	Prozent
Insgesamt	62.900.848	100
Tirol	25.551.357	40,6
Salzburg	13.934.976	22,2
Steiermark	4.923.987	7,8
Vorarlberg	4.825.110	7,7
Wien	4.135.658	6,6
Kärnten	3.695.083	5,9
Oberösterreich	2.480.577	3,9
Niederösterreich	2.476.912	3,9
Burgenland	877.188	1,4

Tabelle 2: Übernachtungen im Winter 2008/09 (1. November bis 30. April) nach Bundesländern

(Quelle: WIRTSCHAFTSKAMMER TIROL 2010: 38, eigene Berechnungen)

Was diese Zahlenwerte der Statistik Austria jedoch nicht verraten: Der Wintersporttourismus steckt an vielen Orten in Österreich, aber auch in anderen Alpenstaaten in einer Krise.

Nach Jahren des Anstiegs der Gästenächtigungen und -ankünfte in den Wintermonaten nahmen die Zahlen der Skifahrer und Skifahrerinnen in vielen Gebieten ab Mitte der 1980er Jahre wieder ab. Anlässlich hoher Preise und häufigem Schneemangel blieben viele ausländische Touristen

Österreich fern. Zwischen 1987 und 1998 verringerte sich der Anteil an Gästen aus dem Hauptherkunftsgebiet Westdeutschland von 16,6% auf 13,2% der Gesamtbevölkerung. Folglich wurde aufgerüstet; Gebiete konkurrierten immer stärker. Die skitouristische Infrastruktur wurde modernisiert und erweitert, Pistenbeschneiungsanlagen angekauft und installiert. Dabei geraten viele Skigebiete in immer höhere Schulden, aus denen oft kein Ausweg zu finden ist. Die Suche nach Geldgebern ist zumeist sehr schwierig, denn viele Banken distanzieren sich vom risikoreichen Wintersportgeschäft. Die touristischen Intensivregionen werden winterlastiger und noch strukturintensiver. Periphere und entwicklungsschwache alpine Gemeinden und Regionen sind die Verlierer.

In den letzten Jahren sind die Nächtigungs- und Ankunftsahlen wieder gestiegen. Die Zahlen erreichten sogar Rekordwerte (*GÜTHLER 2003: 2ff, HASSLACHER 2000: 11*).

Die Zahl der Skilifte verringert sich nicht nur in Österreich, sondern auch alpenweit. Kleinere Anlagen, welche nicht mehr rentabel sind, werden eingestellt; viele Skigebiete sind nicht mehr wirtschaftlich vertretbar. Die Demontage dieser Anlagen findet nur vereinzelt statt. In Österreich senkte sich die Zahl der skitouristischen Anlagen von 3470 auf 3339 zwischen 1979/80 und 1997/98. Die Transportkapazität¹ jedoch steigerte sich von 464 Millionen auf 835 Millionen Personen und Höhenmeter pro Stunde in der selben Zeitspanne. Jedoch auch in Gebieten, in denen die Anzahl der Skilifte sich des Weiteren abwärts bewegt, hat sich die Transportkapazität durch Modernisierungen stark erhöht. Vielerorts wird in die Modernisierung der Skigebiete investiert: Neue und breitere Pisten gebaut, Skigebiete miteinander verbunden und flächendeckend beschneit. Mithilfe von Großveranstaltungen und Events wird versucht, mehr Gäste anzulocken. Es lassen sich Verstärkungstendenzen in vielen Alpenregionen erkennen (*GÜTHLER 2003: 7, HASSLACHER 2000: 12*).

3 Das wintersportintensive Bundesland Tirol

Das tourismusintensive Bundesland Tirol ist mit seinem reichhaltigen Angebot an Pisten – ca. 4000 Pistenkilometer und 1400 Seilbahnen - eine ideale Region zum Skifahren. Der Tourismus und vor allem der Skitourismus nimmt in diesem Bundesland einen sehr hohen Stellenwert ein. Zirka die Hälfte des österreichischen Umsatzes wird in Tirol im Wintertourismus erzielt (*SKI GUIDE AUSTRIA*

1 Produkt aus Förderleistung (Personen pro Stunde) und der Höhendifferenz

2009). Wie bereits erwähnt, verzeichnet Tirol mit 40,6% die meisten Übernachtungen im Winter bundesweit (*WIRTSCHAFTSKAMMER TIROL 2010: 38, eigene Berechnungen*). Die 100 größten bestehenden Skigebiete (Stand April 2010) werden in Abb. 2 dargestellt (*BERGFEX GMBH 2010a*).

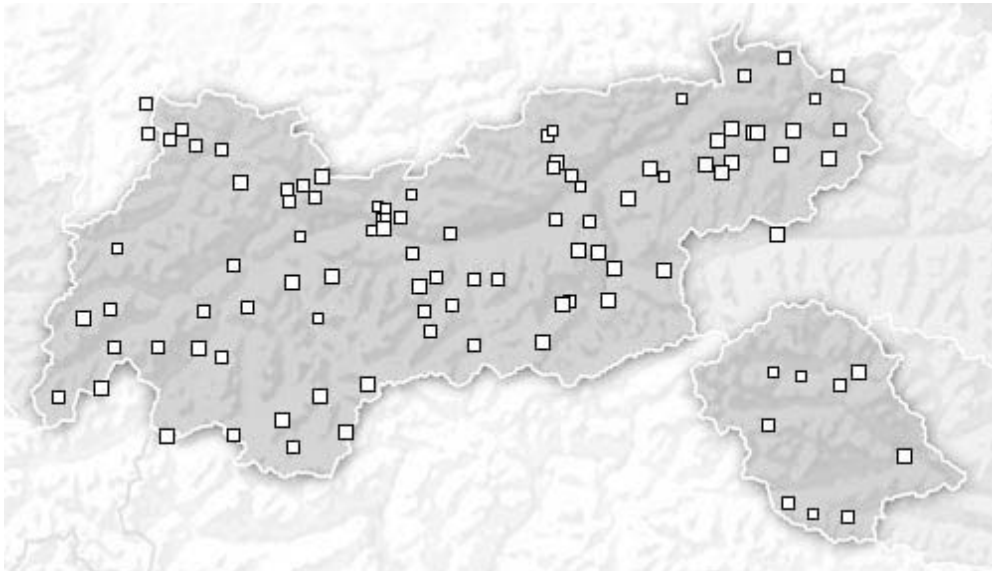


Abbildung 2: Verteilung der Skigebiete in Tirol

(Quelle: BERGFEX GMBH 2010, veränderte Darstellung)

Tirol wurde durch das Arlberggebiet schon in der Zwischenkriegszeit weltbekannt und war international heiß begehrt. Durch die Arbeit des Wintersportpioniers und Begründers der Arlbergtechnik Hannes Schneider, zog es immer mehr Ski-begeisterte nach Tirol. Schneider hat wesentlich zur Verbreitung des alpinen Skisports beigetragen (*WALSER ALPS 2009*).

Spektakuläre Events und temporäre Großereignisse wie das Hahnenkammrennen in Kitzbühel, Alpine Skiweltmeisterschaften und Olympische Winterspiele, der Air & Style Contest in Innsbruck, etc. sind ein weiterer Grund, warum Tirol mit dem Skisport sofort in Zusammenhang gebracht wird.

Weiters hat Tirol die weltweite Aufmerksamkeit als hochalpine Wintersport-Partymeile: Ischgl, St. Anton und Sölden gelten als Pendant zu Mallorca (*SKI GUIDE AUSTRIA 2009*).

Es sollen nun einige touristische Kennzahlen für das Bundesland Tirol dargelegt werden. Angegeben wird nachstehend, wie viele Gäste aus dem Inland kommen, bzw. aus welchen Bundesländern und des weiteren, wie viele Gäste aus dem Ausland kommen und aus welchen Staaten am häufigsten. Beispielhaft wird hierfür die Wintersaison 2008/09 herangezogen.

Ankünfte in Tirol gibt es annähernd 5 Millionen. Davon stammen 10,2% der Gäste aus Österreich, welche vor allem in Wien (2,6%), Tirol (1,8%) und Oberösterreich (1,6%) ihren festen Wohnsitz haben. 89,8% reisen aus dem Ausland an; vor allem aus Deutschland (51,1%) und der Niederlande (11,3%).

Übernachtungen im Bundesland gibt es ca. 25,5 Millionen. 6,8% der Österreicher und Österreicherinnen verbringen in Tirol ihren Winterurlaub, welche überwiegend aus Wien (1,7%), Niederösterreich (1,3%) und Oberösterreich (1,1%) kommen. 93,2% der Gäste sind aus dem Ausland, davon die meisten aus Deutschland (51,6%) und der Niederlande (13,6%).

Über 92% (sowohl bei den Ankünften, als auch bei den Übernachtungen) kommen aus einem EU 27-Staat. Die Hälfte aller Gäste in Tirol sind aus Deutschland.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tirol liegt in der Wintersaison 2008/09 bei 5,1 Nächten.

Die absoluten Zahlen bezüglich Übernachtungen und Ankünften für die Wintersaison 2008/09 können Tabelle 3 entnommen werden (*STATISTIK AUSTRIA 2010a*).

Herkunftsländer	Ankünfte		Übernachtungen		durchschnittliche Aufenthaltsdauer
	absolut	relativ	absolut	relativ	
Insgesamt	4.968.996	100	25.551.357	100	5,1
Österreich	508.196	10,2	1.739.008	6,8	3,4
Ausland	4.460.800	89,8	23.812.349	93,2	5,3
Deutschland	2.537.382	51,1	13.186.466	51,6	5,2
Niederlande	559.635	11,3	3.482.741	13,6	6,2
EU 27	4.592.553	92,4	23.743.402	92,9	5,2

Tabelle 3: Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer nach Herkunftsländern in der Wintersaison 2008/09

(Quelle: *STATISTIK AUSTRIA 2010*)

Die Winterbilanz aus der Saison 2009/10 sieht wie folgt aus: Ca. 5 Millionen Gäste (+7% zum Vorjahr) ergaben für Tirol 25,3 Millionen (+6,5%) Nächtigungen (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2010a*).

Tirol ist in 36 Tourismusverbände (Tvb) eingeteilt. Nachstehend soll aufgezeigt werden, welche dieser Tourismusverbände in Tirol die höchsten Nächtigungs- und Ankunfts zahlen erreichen bzw. wo sich die Touristenhochburgen befinden. Tabelle 4 zeigt die 10 Wichtigsten in der Wintersaison 2009/10 der 36 bestehenden Tourismusverbände.

Platz	Tourismusverband	Nächtigungen insgesamt	Ankünfte insgesamt
		Veränderung in % zum Vorjahr	
-	Tirol gesamt	25.263.633	5.019.833
		+6,5	+7,0
1	Ötztal Tourismus	2.483.381	469.763
		+6,7	+4,3
2	Paznaun-Ischgl	2.103.324	411.847
		+10,5	+12,2
3	Serfaus-Fiss-Ladis	1.436.662	229.799
		-	-
4	Mayrhofen	1.391.707	236.848
		-	-
5	Erste Ferienregion im Zillertal	1.294.523	234.487
		+9,7	+10,6
6	St. Anton am Arlberg	1.171.219	212.946
		+12,9	+15,1
7	Innsbruck u. s. Feriendörfer	1.061.804	402.972
		-	-
8	Stubai Tirol	1.043.829	214.135
		-	-
9	Wilder Kaiser	979.128	177.898
		-	-
10	Kitzbühler Alpen- Brixental	969.095	175.498
		+2,7	+1,8

Tabelle 4: Ankunfts- und Nächtigungszahlen für Tourismusverbände in Tirol der Wintersaison 2009/2010, Reihung nach Nächtigungszahlen²

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010)

² Aufgrund einer neuen Erhebungsform liegen zu manchen Tvb keine Vergleichsdaten aus dem Vorjahr vor.

Das Ötztal an erster Stelle, Paznaun-Ischgl an zweiter Stelle und Serfaus-Fiss-Ladis an dritter Stelle kann man als besonders nächtigungsintensiv bezeichnen (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2010a*).

Nun werden die Aufstiegshilfen und die Transportkapazität in Tirol näher erörtert. Die Tiroler Landesregierung veröffentlicht Broschüren zu Seilbahn- und Liftstatistiken, wobei die aktuellste im Jahr 2006 publiziert wurde.

2006 war die Gesamtanzahl der Aufstiegshilfen in Tirol geringer als im Jahr 2004: Sie ist von 1.199 auf 1.168 gesunken. Im 10-Jahres-Vergleich ist die Gesamtanzahl der Aufstiegshilfen von 1.209 im Jahr 1996 auf 1.168 im Jahr 2006 zurückgegangen (-3,4%).

Die Transportkapazität ist jedoch von 422.122 auf 457.402 Personen pro Höhenkilometer und Stunde innerhalb von zwei Jahren gestiegen und im 10-Jahres-Vergleich von 260.374 im Jahr 1996 auf 457.420 im Jahr 2006 (+24,3%) (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2006b: 3ff, eigene Berechnungen*).

Diese Zahlenwerte werden in Tabelle 5 zusammengefasst:

Aufstiegshilfen	1996		2004		2006	
	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut
Anzahl	100	1.209	99,2	1.199	96,6	1.168
Transportkapazität	100	260.374	137,9	422.122	124,3	457.402

Tabelle 5: Veränderung der Anzahl und der Transportkapazität in PersHm/h der Aufstiegshilfen in Tirol- absolut und relativ gegenüber dem Jahr 1996

(Quelle: *TIROLER LANDESREGIERUNG 2006: 5, eigene Berechnungen*)

Das Bundesland setzt seit Jahren bei den neu errichteten bzw. ausgetauschten Aufstiegshilfen auf Sicherheitsgewinn, Komfortsteigerung und eine Verkürzung der Auffahrtszeiten. Vor allem Schlepplifte und fixgeklemmte Ein- und Zweiersessellifte werden durch neuere leistungsstärkere Modelle (z.B. kuppelbare Sesselbahnen mit Haube und Sitzheizung) ersetzt bzw. aufgelassen (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2006b:3*). Oftmals müssen für diese Erneuerungen bestehende Trassen vergrößert bzw. neu angelegt werden (*GÜTHLER 2003: 7*).

III Theoretischer Hintergrund

1 Skigebietsentwicklung in Österreich

Im österreichischen Staatsgebiet befinden sich ca. 339 Skigebiete (Stand April 2010), wobei sich die meisten im Westen konzentrieren und in Abbildung 3 dargestellt sind (BERGFEX GMBH 2010b).

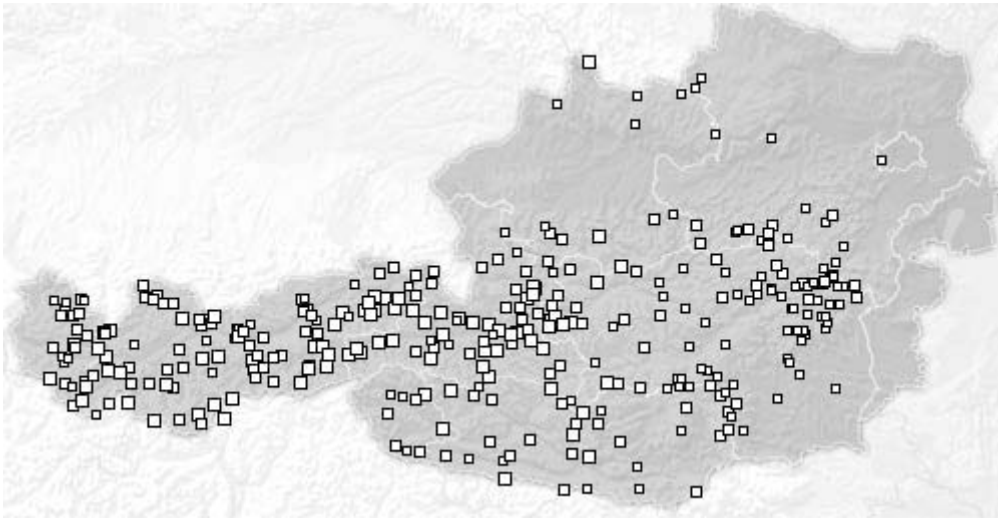


Abbildung 3: Verteilung der Skigebiete in Österreich

(Quelle: BERGFEX GMBH 2010, veränderte Darstellung)

Die Bundesländerverteilung sieht folgendermaßen aus:

Bundesland	Anzahl an Skigebieten
Tirol	99
Steiermark	82
Salzburg	49
Vorarlberg	32
Kärnten	29
Niederösterreich	28
Oberösterreich	20

Tabelle 6: Bundesländervergleich der Skigebiete Österreichs, Stand April 2010

(Quelle: BERGFEX GMBH 2010)

Die Betrachtungsweise bezüglich umweltrelevanter Fragen bei Diskussionen um die Erschließung neuer Skigebiete begann sich im Laufe der 1970er Jahre langsam zu verändern. Im Wesentlichen wurde sich auf den Ausbau, die Verbindung und die Modernisierung bestehender Skigebiete konzentriert (die Modernisierung der skitechnischen Anlagen, eine Förderkapazitätenerhöhung, die Erschließung neuer Pisten innerhalb eines Skigebietes, die Verbindung mehrerer Skigebiete zu Großraumskegieten) und von der kompletten Neuanlage von Skigebieten weitestgehend abgesehen (GÜTHLER 2003: 2).

Viele Regionen sind aufgrund des zunehmenden Konkurrenzampfes und der Globalisierung vor weiteren Erschließungsprojekten bedroht. Eine Vielzahl an Skigebieten soll vergrößert bzw. zusammengeschlossen werden und in noch unerschlossene Naturräume entwickelt werden. Oftmals befinden sich in unmittelbarer Nähe Biotope, deren Erhaltung durch Schutzgebietskategorien vorgegeben ist und durch Erschließungsmaßnahmen bedroht werden.

„Hoteliers und Liftanlagen investieren jährlich viel Geld. Wenn Kühtai Zukunft haben will, muss es aber auch erlaubt sein, eine Skigebietserweiterung zu fordern. Überall in Europa werden solche Maßnahmen getroffen. Wenn wir nur zuschauen, werden wir bald keine Rolle mehr spielen.“ (GÜTHLER 2003: 10) fasste Heidegger die Grundhaltung vieler Touristiker bei seiner Einführung als Tourismusobmann von Kühtai zusammen.

Aufgrund der Prognosen von Tourismus- und Marktforschern, die besagen, dass kleine Skigebiete keine gesicherte Zukunft haben, wird vermehrt in die Verbindung zu Skiarenen investiert. Genehmigungsbehörden bewilligen oft eingereichte Projekte trotz bedenklicher Risiken und Einwände, denn sie stecken in einer Zwickmühle: Sie wollen nicht mitverantwortlich sein, falls das heimatliche Skigebiet im unerbittlichen Konkurrenzkampf untergeht und übergehen oftmals das wichtigste Kapital für einen funktionierenden Skitourismus: eine intakte, traditionelle Natur- und Kulturlandschaft. Des Weiteren stehen hinter diesen Behörden oft Personen, deren Loyalität den Seilbahnbetreibern gilt bzw. Personen die sowohl Projekte bewilligen, als auch Seilbahnbetreiber sind. Diese werden sich nicht „ins eigene Knie schießen“ (GÜTHLER 2003: 9f).

Dieser Trend wird langfristig nicht die Anzahl der Winterurlauber ansteigen lassen, allerdings werden sich die Kosten erhöhen, sich weiter hoch schrauben und Kredite werden immer schwieriger bzw. nur noch mühsam zu bekommen sein. Die Rivalität wird sich verstärken und Wintersportorte

werden in noch größere ökonomische Unsicherheiten abgedrängt. In der Folge kann dies dazu führen, dass zahlreiche Seilbahnen von externen Investoren aufgekauft werden, um sie so vor dem Untergang zu bewahren. Es sollte versucht werden, das touristische Angebot vielfältig zu halten und Alternativen zur einseitigen Ausrichtung des Wintersports auszuarbeiten (GÜTHLER 2003: 9- 13).

Der Österreichische Alpenverein listet die bedeutendsten Gebiete, welche vor weiteren Skierschließungsprojekten bedroht sind, auf seiner Homepage auf: Sie werden in Abbildung 4 grafisch vorgestellt und in Tabelle 7 beschrieben.

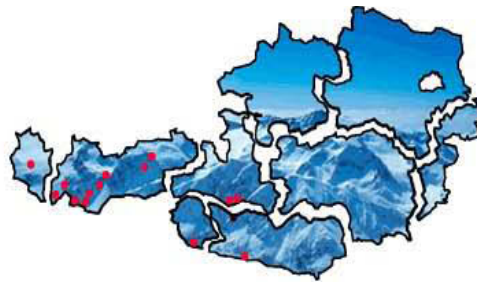


Abbildung 4: Österreichs gefährdetste Gebiete vor weiteren Erschließungsmaßnahmen laut Alpenverein

(Quelle: OEAV 2009, veränderte Abbildung)

Gebiet	Geplante Maßnahmen
Kaunertal	Erschließung Weißseespitze und Gepatschferner
St. Leonhard/Pitztal	Erschließung des Mittelbergferners
Damüls/Mellau	Zusammenschluss über die Mittagsspitze
Ischgl	Erschließung Vesital/Piz Val Gronda
Jerzens	Erschließung Wenner Berg Alpe
See	Zusammenschluss See-Serfaus-Fiss-Ladis über die Ascher Hütte und Urgtal
Vent-Pitztal	Zusammenschluss Vent mit den Pitztaler Gletscherbahnen
Silz/Kühtai	Erschließung Pirchkogel/Feldringer Böden und Zusammenschluss mit dem Skigebiet Hochötz-Balbach über Ochsenarten
Weer	Erschließung von Weer-Weerberg über den Gilfert nach Hochfügen
Kramsach	Erschließung Rofan/Roßkopf/Roßwiese
Sillian/Sexten	grenzüberschreitende Erschließung über die Sillianer Hütte nach Sexten
Rauris	Erschließung Mölltaler Gletscherbahnen" in Flattach nach Rauris/ Kolm/Saigurn
Sportgastein	Zusammenschluss Mölltaler Gletscherbahnen in Flattach nach Sportgastein
Hermagor	Erweiterung des Naßfeldskigebietes in Richtung Roßkofel

Tabelle 7: Österreichs gefährdetste Gebiete vor weiteren Erschließungsmaßnahmen laut Alpenverein

(Quelle: OEAV 2009)

In dieser Masterarbeit soll eine dieser Regionen herausgegriffen und näher analysiert werden: Eines dieser Erschließungsprojekte befindet sich im Raum Zillertal. Der skitechnische Zusammenschluss der Skigebiete vom Inntal bis ins hintere Zillertal wird schon seit Jahren diskutiert und ist auch schon in Teilen umgesetzt worden.

2 Skigebietsentwicklung in Tirol

Das Bundesland Tirol hat einen Dauersiedlungsraum von knapp 12%. Auf dieser Fläche müssen alle täglichen Aktivitäten der Bevölkerung verrichtet, die verschiedenen Raumansprüche koordiniert und miteinander in Einklang gebracht werden. Gerade bei einem Bundesland mit dem kleinsten Dauersiedlungsraum in Österreich besteht die Notwendigkeit, Skigebietsentwicklungen zu lenken.

Dieser Steuerungsbedarf besteht, obwohl „nur“ 0,8% der Landesfläche Skipisten sind. Die Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaftsstruktur, den Flächenbedarf für den Verkehr bzw. dessen Belastung der Umwelt, etc. werden oftmals wenig berücksichtigt und aus dem System Wintersport ausgeklammert (*HASSLACHER 2002a: 6*).

Es gibt Instrumente in der Raumplanung und im Naturschutz in Tirol aufgrund derer der (Aus-)Bau von Skitourismusprojekten gesteuert werden kann. Wie diese Instrumente aussehen und wie sie aufgebaut sind, wird in den folgenden Seiten erläutert. Es soll nun zunächst ein raumplanerisches Instrument vorgestellt werden, welches geschaffen wurde, um die weitere Entwicklung von Skigebieten im Bundesland zu leiten. Anschließend wird eine Möglichkeit diskutiert, wie man aus Sicht des Naturschutzes touristische Großprojekte in gewissen Gebieten verhindern kann.

2.1 Raumordnung - Das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen

Mittels Raumordnungsprogrammen können Ziele, Grundsätze und Maßnahmen festgelegt werden, die raumordnerische Verbesserungen bringen sollen und negative Entwicklungen im jeweiligen Bundesland beschränken sollen. Diese Programme können für ganz Tirol oder für Planungsregionen erlassen werden. Sie können einen umfassenden Inhalt aufweisen (integrale Programme) oder sich auf Festlegungen zu besonders wichtigen Zielen der Raumordnung beschränken (sektorale Programme). Folgendes sektorales touristisches Raumordnungsprogramm soll in dieser Arbeit genauer erörtert werden: das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2006a*).

2.1.1 Die Seilbahngrundsätze werden durch ein Raumordnungsprogramm abgelöst

Zwischen 1992 und 2004 wurde versucht, der großen Anzahl an Einzelprojekten mit Hilfe der Seilbahngrundsätze landesweit gerecht zu werden. Diese unverbindlichen Grundsätze basierten auf einer bilateralen Übereinkunft zwischen der Tiroler Landespolitik und der Seilbahnwirtschaft (*HASSLACHER 2007a:5*).

Nachdem für ein Jahr keine Seilbahnvorhaben genehmigt worden waren, wurden 1992 nach dieser Phase des Nachdenkens die ersten Seilbahngrundsätze formuliert. Zwischen 1992 und 1996 sollte es keine Neuerschließungen mehr geben. Allein die Modernisierung bestehender Anlagen war erlaubt.

Während dieser vier Jahre hat sich die Qualität der Liftanlagen in Tirol enorm verbessert. 1996 wurden die Seilbahngrundsätze weiterentwickelt und deren Gültigkeit bis zum Jahr 2000 festgesetzt. Weiterhin waren Neuerschließungen nicht erlaubt, jedoch Erweiterungen bei wenigen Ausnahmen schon. Diese Erweiterungen durften 3% der im Jahr 1992 festgelegten Skigebietsflächen nicht überschreiten. Zusätzlich wurden für einige Skigebiete Endausbaugrenzen festgelegt (*WEINGARTNER 1998: 250f*). In den Seilbahngrundsätzen für die Jahre 2000 bis 2004 wurde das Bundesland Tirol zusätzlich in drei Zonen unterteilt:

- in Tourismusintensivgebiete
- in wirtschaftsstarke Zentralräume einschließlich ihres Nahbereiches
- in wirtschaftsschwache abgelegene Gebiete

Neuerschließungen waren weiterhin nicht zulässig. Für die Tourismusintensivgebiete wurden Außengrenzen festgelegt und nur in geringen Ausnahmefällen räumliche Erweiterungen gestattet. Für Gebiete ohne bisherige konkrete Planungen konnten vorläufige Skigebietsaußengrenzen festgelegt werden. In den wirtschaftstarken Zentralräumen einschließlich ihres Nahbereiches waren Erweiterungen mit skitechnischen Anlagen und Erhöhungen der Kapazität existierender Lifte unter bestimmten Voraussetzungen akzeptabel. In den wirtschaftsschwachen abgelegenen Gebieten waren Erweiterungen in unberührte Räume vertretbar, wenn dadurch der Dauerurlaubstourismus gefördert wurde. Einzelne Projekte wurden jeweils eigenständig beurteilt. (*HASSLACHER 2007a:5, TIROLER LANDESREGIERUNG 2000:1*).

2.1.2 Informationen zum Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen (TSSP 2005)

Am 11. Jänner 2005 wurde das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen durch die Tiroler Landesregierung verordnet und ist mit der Kundmachung im Landesgesetzblatt (LGBI.Nr.10/2005) in Kraft getreten. Es ist auch unter dem Namen Tiroler Seilbahn- und Skigebietsprogramm 2005 (kurz: TSSP 2005) bekannt und hat einen Geltungszeitraum von 10 Jahren. Nach 5 Jahren wird eine Evaluierung durchgeführt. Danach erfolgt eine Anpassung des Programms in Abhängigkeit vom Evaluierungsergebnis (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2008*). Die Arbeiten für diese Evaluierung begannen in der ersten Oktoberhälfte

2010 und sollen voraussichtlich Ende März 2011 abgeschlossen sein (*HASSLACHER 2010, SPRENGER 2010*). Seit 1992 gibt es in Tirol Seilbahngrundsätze. Das Raumordnungsprogramm knüpft an diese an, hat aber einen stärker planungsbezogenen und verbindlicheren Ansatz. Das Raumordnungsprogramm wird als Verordnung erlassen, hat somit rechtliche Verbindlichkeit und gilt für das gesamte Bundesland Tirol (*RAUTER 2004:6ff*).

Das TSSP 2005 beinhaltet eine allgemeine Übersichtskarte (siehe Abbildung 5), in der die Skigebiete in Tirol dargestellt werden, 93 einzelne Bestandskarten, die die durchnummerierten Skigebiete zeigen, samt einer allgemeinen Legende und einem 115- seitigen Erläuterungsbericht. Der Bericht und die Karten können von jedermann eingesehen werden, denn sie sind als Download im PDF-Format online verfügbar (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2005a, TIROLER LANDESREGIERUNG 2008*).

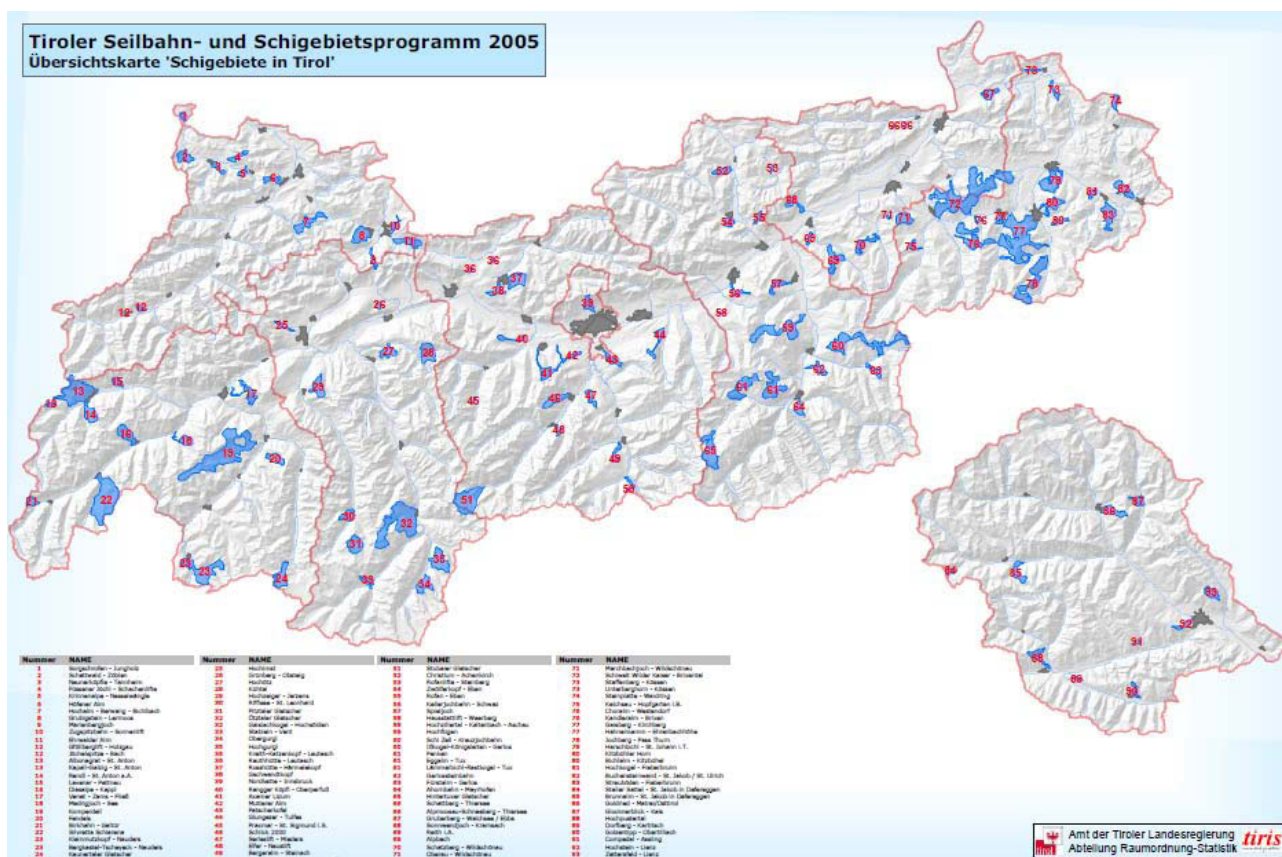


Abbildung 5: Übersichtskarte der Skigebiete in Tirol

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2005b)

2.1.3 Der Erläuterungsbericht

Der Bericht besteht aus folgenden drei Teilen:

- Teil 1: Programm
 - Ausgangsüberlegungen
 - Raumordnungspolitische Grundsätze
 - Kriterien für die Beurteilung konkreter Erweiterungsvorhaben
 - Spezifische Strategien für kleine und kleinste Skigebiete
 - Umsetzung

- Begriffserläuterungen
- Teil 2: Bestandserhebung und Analyse
 - Bisherige raumplanerische Ansätze zur Steuerung der alpinen Erschließung
 - Kartografische Erfassung des Skigebietsbestandes
 - Entwicklungstendenzen
 - Ansprüche an den (hoch-)alpinen Raum
 - Relevante Fakten in Bezug auf Grundsätze und Kriterien
- Teil 3: Beilagen

Im Erläuterungsbericht werden Zielsetzungen und Grundsätze für die weitere Entwicklung des Seilbahnwesens bzw. der Skigebiete definiert und Kriterien festgelegt, die Projekte zu erfüllen haben, damit sie genehmigt werden können. Das Programm befasst sich nicht mit einzelnen Projekten. Ergänzend zu den Festlegungen behandelt das TSSP 2005 in einem eigenen Kapitel auch spezifische Strategien für kleine und kleinste Skigebiete und die Entwicklungstendenzen im Seilbahnwesen, Tourismus und der Regionalentwicklung. Somit wird versucht, Klarheit zu schaffen, welche Vorhaben aus Sicht der Raumordnung für eine Realisierung in Frage kommen bzw. welche grundlegenden Voraussetzungen und/oder Bedingungen für eine Realisierbarkeit erfüllt sein müssen. Das TSSP 2005 ersetzt nicht die im Einzelfall durchzuführenden Genehmigungsverfahren (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2005a:6*).

Der bereits bisher geltende Grundsatz, dass Neuerschließungen von Skigebieten nicht zulässig sind, bleibt auch im neuen Programm erhalten. Darunter ist zu verstehen, dass die Erschließung bisher nicht erschlossener Geländekammern³ mit Seilbahnen und Skipisten, wenn diese vom Talraum bzw. von öffentlichen Straßen aus erfolgt, nicht erlaubt ist.

³ „Geschlossener, durch markante natürliche Geländemerkmale abgrenzbarer Landschaftsraum, der in sich eine topografische Einheit darstellt und eine skitechnisch relevante Größe aufweist“ (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2005a:32*).

Für Maßnahmen, welche innerhalb eines bestehenden Skigebietes gesetzt werden sollen (z.B. Ersatz oder Neubau von Liftanlagen), gelten die üblichen Bewilligungspflichten. Hier trifft das Programm keine besonderen Festlegungen.

Für Maßnahmen bzw. Projekte, die über die Grenze eines bestehenden Skigebietes hinausgehen (z.B. Verbindung zweier Skigebiete oder Errichtung von neuen Zubringerbahnen zu bestehenden Skigebieten) und nicht als Neuerschließung angesehen werden, gelten die im Raumordnungsprogramm festgelegten Kriterien (*RAUTER 2004:7*). Diese Ausschluss- und Positivkriterien werden nachfolgend vorgestellt.

Es gibt einige Gründe, warum Erschließungsvorhaben nicht erlaubt sein können. Es werden nun einige Ausschlusskriterien beispielhaft aufgezählt (*RAUTER 2004:8*):

- Schutzgebiete
- eine mangelnde skitechnische Eignung und Schneesicherheit
- eine nicht gesicherte Finanzierung
- die unzureichende Sicherheit vor Naturgefahren
- die Beeinträchtigung von Quellen
- die Inanspruchnahme von Bannwald

Sobald kein Ausschlusskriterium Hinderungsgrund ist, ist ein Erweiterungsvorhaben realisierbar, wenn die im Raumordnungsprogramm festgelegten Positivkriterien überwiegen. Rauter nennt einige Positivkriterien als Beispiel (*RAUTER 2004:8f*):

- die regionalwirtschaftliche Bedeutung/betriebswirtschaftliche Erfolgsaussichten
- eine besondere Rücksichtnahme auf bestimmte Naturgüter
- die Anwendung ingenieurbiologischer Methoden und Maßnahmen, der Einsatz besonders umweltfreundlicher Bauweisen, Bautechniken und -materialien
- die bestmögliche Ausnutzung des natürlichen Geländes beim Pistenbau

- eine umweltgerechte Ver- und Entsorgung
- die Vermeidung längerer Skiwege
- im Falle von Beschneiungen ein ausreichendes und hygienisch einwandfreies Wasserdargebot
- die forstfachliche Vertretbarkeit von Rodungen
- die Freihaltung von Skitourengebieten von besonderer Bedeutung
- die Lösung bzw. Minderung von Verkehrsproblemen durch konkrete Maßnahmen

2.1.4 Beispiel einer Bestandskarte

Nach einigen allgemeinen Erläuterungen des TSSP 2005 soll nun beispielhaft eine dieser oben genannten Skigebietsbestandskarten (Abbildung 6) dargestellt werden, um zu zeigen, wie eine dieser 93 Karten aussieht und was man aus ihr herauslesen kann.

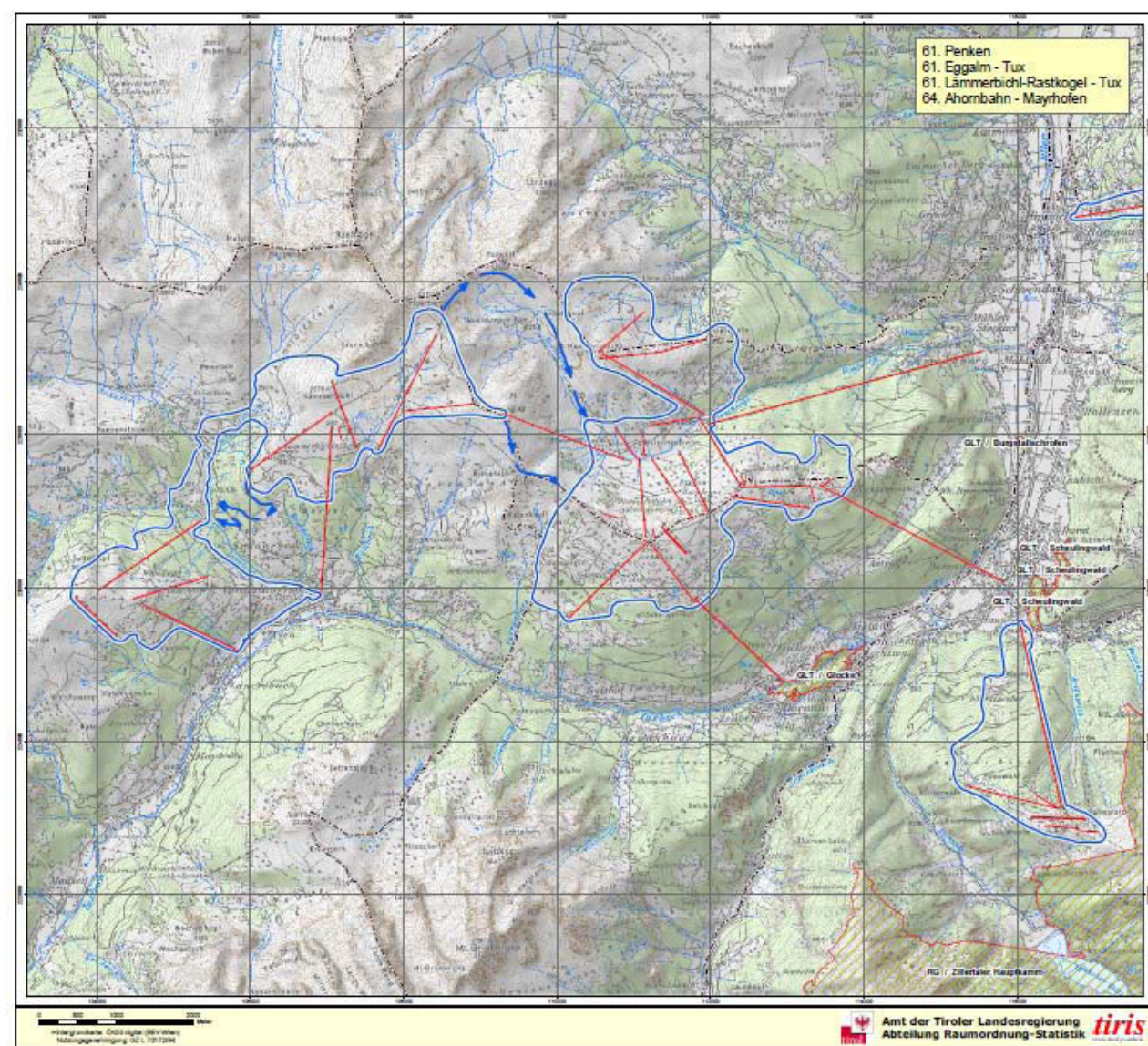


Abbildung 6: Übersichtskarte der Skigebietsnummern 61 Penken, 61 Eggalm– Tux, 61 Lämmerbichl- Rastkogel- Tux und 64 Ahornbahn- Mayrhofen

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2005c)

Die Karte zeigt die im Zillertal liegenden Skigebiete Eggalm und Rastkogel im Westen, Penken im mittleren Bereich und Ahorn im südöstlichen Bereich der Karte. Die blaue Umrandung kennzeichnet das Skigebiet, die roten Linien stellen die Aufstiegshilfen dar, die blauen Pfeile zeigen bestehende Pisten, Skirouten und Skiwege außerhalb des Skigebietes. Die schwarzen Linien stellen die Gemeindegrenzen dar und die schraffierten Flächen zeigen Schutzgebietsflächen nach dem Tiroler Naturschutzgesetz, in diesem Fall den Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen.

2.2 Naturschutz - Die Schutzgebietskategorie Ruhegebiete

Als Nächstes soll eine Schutzgebietskategorie, die es nur im Bundesland Tirol gibt, vorgestellt werden: das Ruhegebiet.

2.2.1 Bedeutung der Kategorie „Ruhegebiet“

Ruhegebiete können als Gegenspieler bzw. Hinderungsgrund im Kampf gegen Massentourismus oder touristischer Großprojekte gesehen werden. Oftmals verhindern sie den Ausbau von Skigebieten.

In Österreich gibt es viele Schutzgebietskategorien, welche teilweise international nicht anerkannt sind. Der Begriff Ruhegebiet soll nachstehend erläutert und durch das kurze Aufzeigen eines Beispiels veranschaulicht werden.

Ruhegebiete sind nach dem Tiroler Naturschutzgesetz 2005 Artikel 11, Landesgesetzblatt Nr. 26 des Landesrechtes Tirols *„außerhalb geschlossener Ortschaften gelegene Gebiete, die für die Erholung in der freien Natur dadurch besonders geeignet sind, dass sie sich wegen des Fehlens von lärmregenden Betrieben, von Seilbahnen für die Personenbeförderung sowie von Straßen mit öffentlichem Verkehr durch weitgehende Ruhe auszeichnen“* (RIS 2010). In Ruhegebieten herrschen absolute Verbote. Eine Bewilligungsmöglichkeit z.B. für die Errichtung einer Seilbahn existiert nicht (TIROLER SCHUTZGEBIETE 2010c).

Die zu Ruhegebieten unterschiedlichen Schutzzinhalte - der beiden in Tirol häufigen Schutzgebietskategorien „Naturschutzgebiet“ und „Landschaftsschutzgebiet“ - sollen hier kurz zitiert werden:

- *„Naturschutzgebiete dienen insbesondere dem Schutz der Pflanzen- und Tierwelt und der unbelebten Natur und zeichnen sich durch das Vorkommen von seltenen Lebensgemeinschaften aus. Hier steht klar der Schutz der Natur im Vordergrund. Dies gilt sowohl für Kultur- als auch Naturlandschaften.“* (TIROLER SCHUTZGEBIETE 2010a).

- „Landschaftsschutzgebiete sind Gebiete, die zur Erhaltung der besonderen landschaftlichen Eigenart und Schönheit und des sich daraus ergebenden Erholungswertes unter Schutz gestellt werden. Der Schutz von Tieren und Pflanzen tritt hier in den Hintergrund.“ (TIROLER SCHUTZGEBIETE 2010a).

Folgende 8 Ruhegebiete existieren in Tirol mit einer Gesamtfläche von 1.325 km² (= 10,5 % der Tiroler Landesfläche) (Stand Mai 2010) (HASSLACHER 2007a: 3, TIROLER SCHUTZGEBIETE 2010c):

- Achental-West
- Eppzirl, Kalkkögel
- Muttekopf
- Öztaler Alpen
- Stubai Alpen
- Wilde Krimml
- Zillertaler Alpen

2.2.2 Beispiel eines Ruhegebietes

Beispielhaft soll an dieser Stelle eines dieser Ruhegebiete herausgegriffen und kurz erläutert werden: das Ruhegebiet Zillertaler Hauptkamm, heute bekannt unter dem Namen Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen⁴. Das Ruhegebiet befindet sich im Bezirk Schwaz in Tirol und liegt im Gebiet der Gemeinden Mayrhofen, Tux, Finkenberg, Brandberg und der Fraktion Ginzling (siehe Abbildung 7).

4 Dem Ruhegebiet wurde das Prädikat Naturpark mittels Verordnung verliehen, eine Auszeichnung für Schutzgebiete, die sich besonders gut zur naturnahen Erholung eignen.

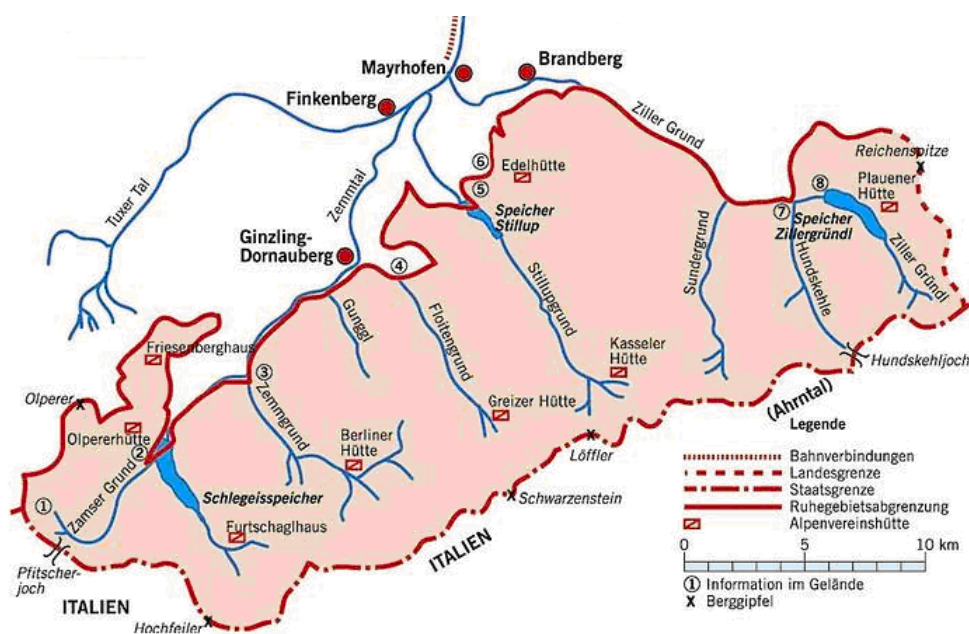


Abbildung 7: Darstellung des Ruhegebietes Zillertaler Hauptkamm

(Quelle: HOCHGEBIRGSNATURPARK ZILLERTALER ALPEN, 2010)

Nach einem Jahrzehnt der Planung und Vorbereitung wurde 1991 ein Teil des Hauptkammes durch Verordnung der Landesregierung Tirol unter Schutz gestellt, nämlich als Ruhegebiet Zillertaler Hauptkamm (LGBl. Nr. 65/1991). Das Ruhegebiet wurde 1998 im Gebiet der Marktgemeinde Mayrhofen und der Gemeinden Brandberg und Finkenberg weiter vergrößert (LGBl. Nr. 44/1998 Stück 17) und hatte dann eine Größe von 371, 78 km². Das Ruhegebiet wurde 2006 um Teile der Zillertaler Alpen im Gebiet der Marktgemeinde Mayrhofen und der Gemeinden Brandberg, Finkenberg und Tux weiter vergrößert (LGBl. Nr. 47/2006 Stück 19) (RIS 2010). Die Fläche des Naturparks umfasst seither knapp 379 km² und befindet sich auf einer Seehöhe von 1010 bis 3509 m. Die Einwohnerzahl der Naturparkgemeinden beträgt ca. 8.000 (HOCHGEBIRGSNATURPARK ZILLERTALER ALPEN 2010).

Die Initiative zur Ausweisung des Schutzgebietes kam vom Österreichischen Alpenverein (OeAV) und hatte folgenden Hintergrund. Die Alemagna, eine Autobahn durch das hintere Zillertal Richtung Südtirol sowie die Erweiterung des Gletscherskigebietes Hintertux Richtung Schlegeis wurden verhindert (SEIFERT 2007: 57).

3 Touristischer Verkehr in den Alpen

3.1 Kurzcharakterisierung der Problematik des touristischen Verkehrs in den Alpen

Die Anreise zum Skiurlaub mit dem eigenen Pkw bleibt die bevorzugte Transportmittelwahl. Ungefähr 83% der Urlaubsreisen mit der Destination Österreichische Alpen werden mit dem eigenen Fahrzeug angetreten (*STÄNDIGES SEKRETARIAT DER ALPENKONVENTION o.J.:8*). Mit dem Pkw lässt sich die schwere und viel Platz brauchende Skiausrüstung besser transportieren als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Außerdem sind Gäste der festen Überzeugung, mit dem eigenen Pkw vor Ort mobiler sein zu können als mit vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln. Doch gerade im Winter bewirken diese Gäste eine enorme Verkehrsbelastung. Vor allem beim Urlauberschichtwechsel an den Samstagen in den Wintermonaten wird einerseits die Anreise für Touristen und Touristinnen zur Qual, andererseits belastet dies die heimische Bevölkerung. In vielen österreichischen Skitourismusgemeinden gehört das Verkehrschaos an den Samstagen bereits zum Alltag. Hinzukommend ist in Österreich bzw. in allen Alpenländern ein Trend zu mehreren Kurzurlaube statt einem längeren Urlaub zu beobachten. Diese Entwicklung geht mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) einher (*STÄNDIGES SEKRETARIAT DER ALPENKONVENTION 2007:70*).

Weiters kann touristischer Verkehr im Gebirge nicht mit touristischem Verkehr in flachen Gebieten gleichgesetzt werden. Deshalb sollten unter anderem Abgasemissions- und Lärmregelungen für Berggebiete wie den Alpen anders formuliert werden als im Flachland. Gerade für die Tiroler und Tirolerinnen – Menschen, die in einem Bundesland mit sehr beschränktem Dauersiedlungsraum leben - ist die Möglichkeit nicht gegeben, vor den Verkehrsbelastungen auszuweichen. Dort ist die durchschnittliche Entfernung der Einwohner und Einwohnerinnen zur nächsten verkehrsstarken Straße bedeutend niedriger als in einem Staat wie den Niederlanden (beinahe 100% der Staatsfläche sind dauerhaft bewohnbar). Eine weitere Lebensqualitätseinbusse für die Alpenbevölkerung ist die höhere Beschallung in den Schrägen. Laut Rhomberg ist in den Alpen der Verkehrslärm auf der vierfachen Fläche zu hören. Nach einem Kilometer Entfernung nach oben ansteigend ist eine Verkehrsstraße genauso laut wie in ebenen Gebieten nach 250 Metern. Die Lärmbelastung in den

Alpen ist demnach sehr hoch. Ozonkonzentrationen in Tirol sind zu fast 90% verkehrsbedingt. Erkrankungen verschiedener Art und Lebensqualitätsverminderungen für Menschen, welche in den Alpen leben, sind die Folge (*RHOMBERG 1998: 356ff*).

3.2 Die untersuchten Instrumente in Zusammenhang mit skitouristischem Verkehr

Nachdem die beiden Instrumente gründlich erläutert wurden, stellt sich die Frage, ob sie Verbindungen zum skitouristischen Verkehr herstellen.

Bezüglich der Beurteilung konkreter Erweiterungs- bzw. Verbindungsvorhaben bietet das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnischer Anlagen ein Kriterium Verkehr. Dieses wird im Raumordnungsprogramm im Kapitel „I.3.10 Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen durch den Verkehr“ abgehandelt und soll nun in Tabelle 8 dargestellt werden (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2005a*).

I.3.10 Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen durch den Verkehr*Ausschlusskriterien:*

- *Die verkehrsrelevanten Fakten (siehe Kap. I.2.1, Grundsatz 8) wurden nicht erhoben und analysiert bzw. die Ergebnisse liegen nicht vor.*
- *Es liegt kein Konzept mit konkreten Maßnahmen zur Lösung bzw. Vermeidung verkehrsbedingter Probleme vor (gilt nur für den Fall, dass gravierende Auswirkungen gegeben bzw. zu erwarten sind).*

positive Kriterien:

- *Die vorgesehenen Maßnahmen beinhalten je nach konkreter Situation v.a.:*
 - *die Einrichtung, Ausweitung, Taktintensivierung und Qualitätsverbesserung eines regionalen Skibussystems bzw. Skizugsystems (in Zusammenarbeit mit dem VVT und öffentlichen und privaten Linienbetreibern), die Sicherstellung der unentgeltlichen Beförderung von Skifahrern/Seilbahngästen auch im bestehenden ÖPNV-System sowie die Sicherstellung der Mitbenützung von Skibussystemen bzw. Skizugsystemen durch Kunden des ÖPNV zu VVT-Tarifen;*
 - *die direkte und attraktive Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (v.a. im Bereich von Ballungsräumen bei Skigebieten, die primär dem Bedarf der einheimischen Bevölkerung dienen);*
 - *die eventuelle Limitierung der Zahl der Stellplätze für PkW. bei der Talstation in Verbindung mit Maßnahmen des ÖPNV;*
 - *Vorkehrungen für die multifunktionale Nutzung bestehender Parkplätze im Einzugsbereich des Skibussystems und deren Verknüpfung mit dem Haltestellennetz der Skibusse bzw. Haltestellen der Skizüge;*
 - *die Installierung eines weiträumigen Parkleitsystems.*
- *Die angemessene und zumutbare Beteiligung der Seilbahnwirtschaft an der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen ist gesichert.*
- *Das Vorhaben hat verkehrsvermindernde Wirkung oder trägt zur Lösung verkehrsbedingter Probleme bei.*

*Tabelle 8: Auszug aus dem Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen**(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2005: 23f)*

Bei neuen Erweiterungsvorhaben liegen Ausschlusskriterien vor, sobald verkehrsrelevante Daten nicht erhoben worden sind und ein Verkehrskonzept zur Minderung des MIV nicht vorgelegt wird. Positive Kriterien sind verschiedene Maßnahmen, welche den ÖPNV fördern, das Skigebiet an diesen anbinden und MIV-vermindernde Vorhaben. Es stellt sich die Frage, ob Maßnahmen, welche sich aus den Kriterien ableiten, auch wirklich so eingehalten und umgesetzt werden. Um dies beantworten zu können, bedarf es eines Evaluierungsergebnisses des Raumordnungsprogramms.

Ruhegebiete beeinflussen die Verkehrssituation nicht.

IV Fallbeispiel

In diesem Kapitel soll die beschriebene Situation an einem Fallbeispiel, dem Zillertal, dargestellt werden. Das Tal ist ein hervorragendes Beispiel, an dem man erkennen kann, dass der herrschende Wettbewerb zwischen einzelnen Zillertaler Gemeinden, dem Tal und anderen Tälern, Bundesländern und Staaten die eigene Lebensqualität reduziert. Der folgende Text soll einen Einblick in die wintertouristische Entwicklung des Tales geben. Die Zillertaler und Zillertalerinnen haben den enormen Willen, das skitouristische Angebot immer weiter zu vergrößern und vergessen bzw. ignorieren dabei die Umwelt, die Landschaft und die räumlichen Grenzen des Tales (*HASSLACHER 2002a: 6*). Der touristische Verkehr könnte zum limitierenden Faktor für die Skigebietsentwicklung im Zillertal werden. Ein skitechnisches Verbindungsvorhaben, welches das Inntal mit dem vorderen Zillertal verbinden soll und die Verkehrsproblematik lindern könnte, wird genauer erläutert. Anschließend sollen mit Hilfe von Expertengesprächen Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden.

Der Bau von Wasserkraftwerken im Zillertal und der daraus gewonnene Strom ermöglichten den weiteren Ausbau der touristischen Infrastruktur (*ZILLERTAL TOURISMUS GMBH 2010a*).

Der Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen (siehe Unterkapitel Beispiel eines Ruhegebietes ab Seite 35) trägt effektiv zum Sommertourismus bei.

Neben der Landwirtschaft und dem Tourismus haben im vorderen Talbereich Gewerbe und Industrie eine hohe Bedeutung. Erwähnenswerte Betriebe sind Binderholz und das Fahrzeugwerk Empl (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2010c*).

1.1.2 Verkehr

Erschlossen ist das Zillertal über die Zillertalstraße (B169), welche von der Inntalautobahn (A12) erreichbar ist. Bei Zell/Ziller zweigt die Gerlosstraße (B165) ab. Die mautpflichtige Zillertaler Höhenstraße - eine Aussichtsstraße - verläuft hoch über dem Talgrund und ist über 5 mautfreie Zufahrtswege (Auffahrt von Ried, von Kaltenbach, vom Zellberg, von Hippach/Schwendberg) erreichbar (*ZILLERTAL TOURISMUS GMBH 2010a*, *ZILLERTALER HÖHENSTRASSE 2010*).

Zudem ist das Tal durch die Zillertalbahn erreichbar, welche von Jenbach bis nach Mayrhofen führt; zusätzlich gibt es einen Linienbusverkehr. Das Unternehmen der Zillertaler Verkehrsbetriebe wurde 1899 als Eisenbahnunternehmen gegründet und hat sich 1935 auf den öffentlichen Busverkehr ausgeweitet. Die Beförderungsleistung im öffentlichen Verkehr sieht im Zillertal folgendermaßen aus: Es werden ca. 1,67 Millionen Fahrgäste im öffentlichen Schienennahverkehr, 1,17 Millionen im Buslinienverkehr und 82.000 im Dampfzugbetrieb jährlich befördert. 50 Prozent dieser Beförderungsleistung wird durch Schüler- und Lehrlingstransport erreicht. Des Weiteren transportieren die Zillertaler Verkehrsbetriebe 330 Tonnen an Gütern (*ZILLERTALER VERKEHRSBETRIEBE AG 2010*).

1.1.3 Wintertourismus

Das Zillertal gliedert sich in vier Tourismusregionen: „Erste Ferienregion im Zillertal Fügen-Kaltenbach“ mit den Skigebieten Hochfügen-Hochzillertal und Spieljoch, die Region Zell am Ziller-Gerlos mit der Zillertal Arena, die Region Mayrhofen-Hippach mit den Skigebieten Penken und Ahorn sowie die Region Tux-Finkenberg mit der Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000 (ZILLERTAL TOURISMUS GMBH 2010b 2010c 2010d 2010g).

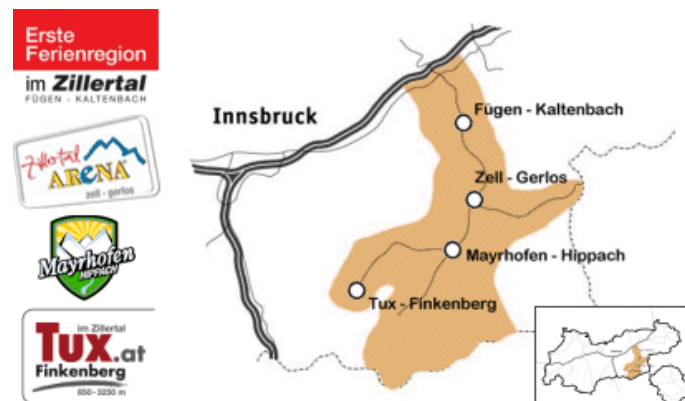


Abbildung 9: Die 4 Regionen des Zillertals

(Quelle: ZILLERTAL TOURISMUS GMBH 2010)

Auf der Internetseite <http://www.zillertal-online.at> wird das Zillertal folgendermaßen beworben: „Winterurlaub im Zillertal: Wintergenuss[-] Skifahren bis 3250 m über dem Meeresspiegel“ (SCHUSTER 2009). Das Tal wirbt mit seiner Höhenlage, aber auch mit seinen Pistenkilometern, welche in Tabelle 9 ersichtlich werden. Eine weitere Besonderheit im Tal ist der vorhandene Hintertuxer Gletscher, der den Skisport auch außerhalb der Wintersaison ermöglicht.

Skigebiet	Pistenkilometer
Hochfügen-Hochzillertal und Spieljoch	176
Zillertal Arena	166
Mayrhofner Bergbahnen	157
Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000	227

Tabelle 9: Skigebiete der vier Tourismusregionen im Zillertal, Stand November 2009⁵

(Quelle: ZILLERTAL TOURISMUS GMBH 2010)

⁵ Pistenkilometerzahl und Skigebietsabgrenzungen variieren auf verschiedenen Internetseiten.

Für das Zillertal wird der Zillertaler Superskipass für vier bis 21 Tage angeboten, mit welchem sämtliche Skigebiete im Raum Zillertal besucht werden können. Es gibt 3 Tarife: einen Erwachsenen-, einen Jugend- und einen Kindertarif. In der Saison 2009/2010 hat ein Superskipass für Erwachsene für sechs Tage 193 Euro gekostet (*ZILLERTALER TOURISMUS GMBH 2010g*).

Als Nächstes soll kurz auf relevante touristische Kennzahlen des Zillertales eingegangen werden. Es wird dargestellt, wie sich die Übernachtungszahlen der Wintersaisons in den letzten Jahren verhalten haben bzw. wie die touristische Intensität des Zillertales mit dem Bundesland Tirol verglichen werden kann.

Tabelle 10 zeigt, wie sich die Übernachtungszahlen der vier Tourismusregionen im Zeitraum 1994/1995/1996 bis 2004/2005/2006 entwickelt haben. Der Mittelwert der Übernachtungen von drei aufeinander folgenden Jahren wird mit dem Mittelwert von drei Jahren des darauffolgenden Jahrzehntes verglichen. Bei drei von vier Regionen haben die Übernachtungen in den Wintersaisons stark zugenommen, während in den Sommersaisons keine größeren Veränderungen erkennbar sind.

Tourismusverband	Wintersaison	Sommersaison
Erste Ferienregion im Zillertal	starke Zunahme (25% und mehr)	ohne große Veränderung (-9,9% bis 9,9%)
Zell-Gerlos, Zilltalarena	starke Zunahme (25% und mehr)	ohne große Veränderung (-9,9% bis 9,9%)
Mayrhofen-Hippach	starke Zunahme (25% und mehr)	Abnahme (10% bis unter 25%)
Tux-Finkenberg	Zunahme (10% bis unter 25%)	ohne große Veränderung (-9,9% bis 9,9%)
Silberregion Karwendel	Zunahme (10% bis unter 25%)	ohne große Veränderung (-9,9% bis 9,9%)

Tabelle 10: Entwicklung der relativen Übernachtungen der Tourismusverbände im Zillertal im 10 Jahres Vergleich des Mittelwertes der Jahre 94/95/96 mit 04/05/06

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010)

Des Weiteren kann zu den Übernachtungszahlen beispielhaft für die Wintersaison 2009/2010 folgendes festgehalten werden: Bei einer Reihung der 36 Tourismusverbände Tirols bezüglich der Nächtigungen bestreiten Platz eins bis drei:

- Platz 1: Ötztal Tourismus

- Platz 2: Paznaun Ischgl
- Platz 3: Serfaus-Fiss-Ladis

Die Plätze für die vier Regionen im Zillertal sind in Tabelle 11 ablesbar. Der Tvb Mayrhofen-Hippach und die Erste Ferienregion im Zillertal belegen die Plätze vier und fünf. Alle vier Tvb befinden sich in den Top 15.

Platz	Tvb	Nächtigungen insgesamt	Ankünfte insgesamt
		Veränderung in % zum Vorjahr	
-	Tirol gesamt	25.263.633	5.019.833
		+6,5	+7,0
4	Mayrhofen-Hippach	1.391.707	236.848
		-	-
5	Erste Ferienregion im Zillertal	1.294.523	234.487
		+9,7	+10,6
13	Tux-Finkenberg	866.551	165.101
		-	-
14	Zell-Gerlos	841.007	144.211
		-	-
29	Silberregion Karwendel	167.927	42.840
		+3,0	+5,4

Tabelle 11: Ankunfts- und Nächtigungszahlen für Tourismusverbände im Zillertal der Wintersaison 2009/2010, Reihung nach Nächtigungszahlen⁶

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010)

Durch all diese statistischen Kennzahlen lässt sich erahnen, welche wichtige Lebensgrundlage der Wintertourismus für die Zillertaler Bevölkerung darstellt.

⁶ Aufgrund einer neuen Erhebungsform liegen zu manchen Tvb keine Vergleichsdaten aus dem Vorjahr vor.

1.2 Raumordnerische Probleme im Zillertal

Das Zillertal ist bekannt für seine Belastungen durch den enormen Verkehrs- und Tourismuszuwachs der letzten Jahrzehnte. Das Tal ist eine Modellregion für alpine Raumordnungsprobleme. Unkoordiniertes Anwachsen von touristischen Zentren haben die Belastbarkeitsgrenzen angesichts von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung durchbrochen bzw. wurden diese kaum berücksichtigt (*HASSLACHER 1995: 10*).

Im Winter 1999/2000 ist der Zusammenschluss der Skigebiete von Zell am Ziller/Rohrberg und Gerlos erfolgt. Nach Meinung des Österreichischen Alpenvereins herrscht seitdem ein bespielloser Aufschaukelungszyklus. In der genannten Saison wird durch den Zusammenschluss die Zillertal Arena als größtes zusammenhängendes Wintersportgebiet im Zillertal mit 40 Aufstiegshilfen, 135 Pistenkilometern und einer Beförderungskapazität von 55.000 Personen pro Stunde eröffnet.

Zwei Saisonen darauf, im Winter 2001/2002, gibt sich die Region Hippach, Mayrhofen, Finkenberg und Tux unter der Bezeichnung Ski Zillertal 3000 mit 45 Aufstiegshilfen, 145 Pistenkilometern und einer Beförderungskapazität von 60.000 Personen pro Stunde als das größte zusammenhängende Skigebiet im Zillertal aus.

Nach nochmals zwei Saisonen, in der Wintersaison 2003/2004, holt sich die Zillertal Arena den Titel wieder zurück. Das Salzburger Skigebiet Gerlosplatte-Hochkrimml wird an die Zillertal Arena angekoppelt. Somit erreicht die Zillertal Arena einen Platz in den Top 5 der größten Skigebiete in Österreich (*HASSLACHER 2002b: 44ff*)!

Im Jahr 1981 wurde von der Tiroler Landesregierung im Regionalen Entwicklungsprogramm für die Planungsräume Vorderes Zillertal und Hinteres Zillertal die weitere Entwicklung des skittouristischen Wachstums durch die Festlegung einer Ausbauobergrenze eindeutig bestimmt. Die Transportkapazität sollte innerhalb von 10 Jahren von 21,1 Millionen auf 31,6 Millionen Personen pro Höhenkilometer und Stunde ansteigen - um 10,5 Millionen. Jedoch wurden aus diesen 10,5 Millionen 23,5 Millionen Personen pro Höhenkilometer und Stunde, d.h. die Transportkapazität stieg von 21,1 Millionen auf 44,15 Millionen an. Dies entspricht einer Verdoppelung der geplanten Transportkapazität. Tabelle 12 zeigt diese Zahlenwerte in übersichtlicher Weise.

Jahr	Mio. Pers.Hm/h	Prozent	Winterbetten
1980	21,1	100	100
1991	44,15	209	107
2002	69,5	329	113

Tabelle 12: Entwicklung der skitouristischen Transportkapazität und der Winterbetten im Zillertal im Zeitraum von 1980 bis 2002

(Quelle: HASSLACHER 2002:47)

Außergewöhnlich ist allerdings, dass die Anzahl der Winterbetten im gleichen Zeitraum nicht so stark angestiegen sind. In anderen alpinen Tourismustälern setzen Erhöhungen der skitouristischen Transportkapazität auch Winterbettenanstiege in Gang. Während die Transportkapazität zwischen 1980 und 2002 um 229 Prozent gestiegen ist, sind die Winterbetten nur um 13 Prozent angewachsen (*HASSLACHER 2002b: 47*).

Dieser talweite Konkurrenzkampf hat enorm dazu beigetragen, die Verkehrssituation im Zillertal zu verschärfen. Die Wechselwirkung zwischen skitouristischen Erschließungen und die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im engen Talraum wurde über lange Zeit nicht erkannt. Korrekturmaßnahmen wurden nicht gesetzt. Die Raumordnung des Tales muss in den nächsten Jahren nachhaltiger gestaltet werden, doch es stellt sich die Frage, ob die Zillertaler und Zillertalerinnen folgende Aufgaben laut Haßlacher umsetzen können (*HASSLACHER 1995: 10*):

- Es muss eine Stabilisierung und Sicherung des Tourismusangebotes in hochentwickelten Tourismuszentren erfolgen.
- Strategien und Alternativen zur Vermeidung und Unterbrechung der Wachstumsspirale müssen entwickelt werden.
- Endausbaugrenzen bezüglich der touristischen, energiewirtschaftlichen und verkehrstechnischen Erschließung müssen geschaffen werden.
- Durch Unterschutzstellungen müssen großflächige Naturräume als Ausgleich zu den Tourismushochburgen geschaffen und erhalten werden.

Die Verkehrsproblematik soll nun genauer erläutert werden. Die Verkehrssituation im Zillertal ist seit Jahren ein umstrittenes Diskussionsthema. Schlagzeilen wie „Der Verkehrsinfarkt droht, die Fremdenverkehrs-Hochburg Zillertal lahm zu legen“ (NEUNER 2009: 20) sind in aller Munde. Es ist bekannt, dass die Kapazitätsgrenzen des Verkehrssystems längst überschritten sind. Neben den Staus sorgen Luft - und Lärmbelastungen im Talraum für Inversionswetterlagen. Diese intensivieren die Belastungen für die Umwelt (PLANUNGSVERBAND ZILLERTAL 2010b).

Samstags kommt es im Zillertal vor allem in der Wintersaison zu Verkehrsstauungen bei Urlaubern, Tagesgästen, aber auch Einheimischen. Das Tal ist eines von den am meist betroffenen Regionen in Tirol bezüglich Staus und es wird seit Jahren nach Lösungsansätzen gesucht. Passiert ein Unfall, bricht der Verkehr vollkommen zusammen (KRONEN ZEITUNG 2009: 16, ORF 2010, ROFANKURIER 2009: 23).

Folgende Vorschläge und Ideen existieren zur Problembeseitigung, welche jedoch teilweise unrealistisch und nicht umsetzbar sind (KRONEN ZEITUNG 2009: 16, NEUNER 2009: 20, ROFANKURIER 2009: 23):

- Neuer Anschluss an die Autobahn,
- Einbahnregelung am Taleingang (hinaus über Strass, hinein durch den Tunnel),
- Bau einer zweiten Straße (womit aber das Naherholungsgebiet Ziller zerstört werden würde),
- teilweise Verlegung des Anreistages der Urlauber,
- Bahn als Alternative für die Einheimischen um den Pendlerverkehr zu verringern und
- Bahn als Alternative für Touristen,
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs.

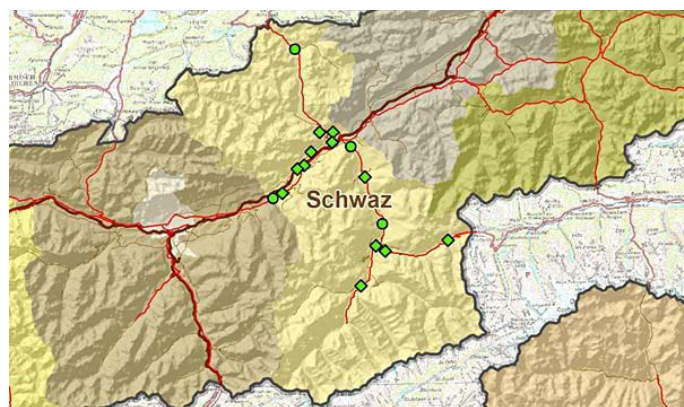
Obwohl ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erstrebenswert wäre, hält der Vorstand der Zillertalbahn die Bahn als massentaugliches Verkehrsmittel für Touristen nicht für möglich. Er sieht die Bahn als Nahverkehrsmittel fürs Tal, jedoch nicht als Ersatz der Straße bei der Anreise (KRONEN

ZEITUNG 2009: 16). Auch laut einer Umfrage, die Neuner in seinem Artikel erwähnt, reisen die Gäste bevorzugt mit dem Auto an. 90 Prozent der befragten Urlauber wollen die Anreise nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln antreten (NEUNER 2009: 20).

Nach einer anderen Studie jedoch, einer des Umweltbundesamtes, welche die Kronen Zeitung erwähnt, ist „das Zillertal vom Münchener Raum, Stuttgart, auch Mitteldeutschland und Hamburg sowie dem Wiener Raum mit Direktverbindungen bis Jenbach - oder mit einmaligem Umsteigen - schneller zu erreichen ist als mit dem Pkw“ (KRONEN ZEITUNG 2009: 13).

Nachstehend soll nun erläutert werden, wie der Umfang dieser Belastung aussieht. Die maximal zulässige Kfz-Anzahl auf der Zillertalstraße und die Kfz- Anzahl während touristischer Hauptsaisons wird ermittelt.

Verkehrsrelevante Daten (durchschnittlicher Tagesverkehr, größter Tagesverkehr und größter Stundenwert) der Zählstelle Brettfalltunnel werden beispielhaft in Tabelle 13 im Zeitraum Mai 2008 bis Mai 2009 und in Tabelle 14 für die Jahre 2005-2009 dargestellt. Der Brettfalltunnel ist 1350 m lang und befindet sich am Taleingang (OEAMTC 2010). Die Zählstelle Brettfalltunnel im Zillertal ist eine von insgesamt 7 Verkehrszählstellen, welche in Abbildung 10 ersichtlich sind (TIROLER LANDESREGIERUNG 2010b). Es gibt vier Stellen auf der B169 (Brettfalltunnel, Fügen, Rohrberg, Ramsau), zwei Stellen auf der B165 (Hainzenberg, Gerlos) und eine Stelle auf der L6 (Mayrhofen Finkenberg).



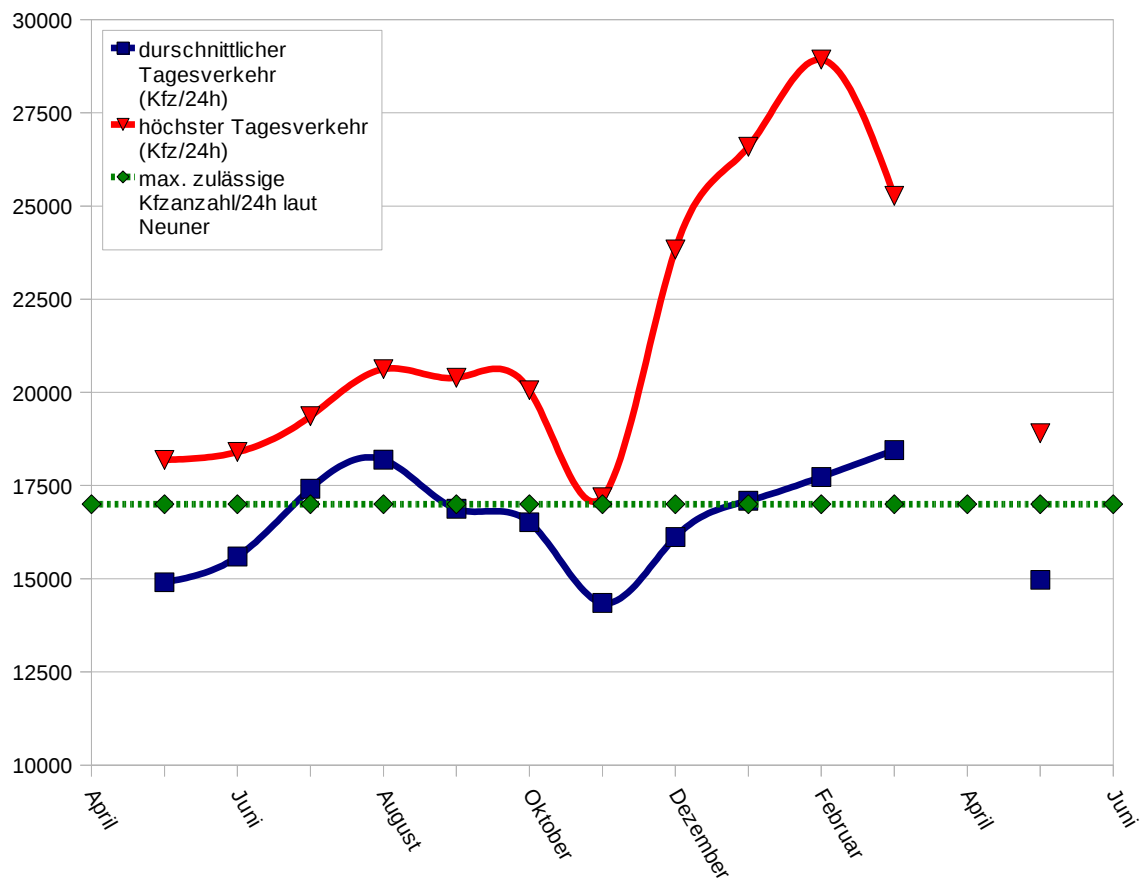
(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010)

Zeitangabe	Verkehrsart	Anzahl	Anmerkungen
2008 Mai	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	14.907 18.191 1.433	Mi, 21.05. Mi, 21.05. 16:00-17:00
2008 Juni	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	15.593 18.399 1.396	Fr, 27.06. Do, 26.06. 16:00-17:00
2008 Juli	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	17.415 19.360 1.651	Do, 24.07. Mo, 21.07. 16:00-17:00
2008 August	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	18.195 20.625 1.743	Do, 14.08. Do, 14.08. 09:00-10:00
2008 September	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	16.876 20.393 1.683	Do, 11.09. Do, 11.09. 16:00-17:00
2008 Oktober	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	16.516 20.058 1.606	Fr, 03.10. Fr, 03.10. 11:00-12:00
2008 November	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	14.351 17.185 1.476	Fr, 28.11. Do, 06.11. 16:00-17:00
2008 Dezember	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	16.118 23.835 1.878	Sa, 27.12. Sa, 27.12. 08:00-09:00
2009 Jänner	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	17.096 26.586 2.159	Sa, 03.01. Sa, 10.01. 07:00-08:00
2009 Februar	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	17.733 28.931 2.124	Sa, 28.02. Sa, 07.02. 07:00-08:00
2009 März	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	18.450 25.273 2.117	Sa, 07.03. Sa, 14.03. 07:00-08:00
2009 Mai	Ø Tagesverkehr größter Tagesverkehr größter Stundenwert	14.972 18.900 1.508	Fr, 29.05. Di, 05.05. 16:00-17:00

Tabelle 13: Verkehrsdaten der Zählstelle Brettfalltunnel im Zeitraum Mai 2008 bis Mai 2009⁷ (Ø Tagesverkehr und größter Tagesverkehr im Kfz/24h, größter Stundenwert in Kfz/h)

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010, eigene Darstellung)

7 Für April 2009 liegen keine Daten vor.



(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010, NEUNER 2009: 20, eigene Darstellung)

Tabelle 13 schildert und Abbildung 11 veranschaulicht, dass der durchschnittliche Tagesverkehr im Sommer 2008 mit ca. 18.195 Kfz pro 24 Stunden im August 2008 seinen Höhepunkt erreicht. In der betrachteten Zeitspanne gibt es im November 2008 den niedrigsten durchschnittlichen Tagesverkehr mit 14.351 Kfz pro 24 Stunden. In der Wintersaison 2008/2009 erreicht der durchschnittliche Tagesverkehr mit 18.450 Kfz pro 24 Stunden im März 2009 seinen Höhepunkt. Für den Monat April 2009 liegen keine Daten vor. Es ist also nicht ersichtlich, ob der April den März überholt hat oder nicht. Im Jahr 2009 haben die Osterferien für Deutschland und Österreich in der ersten Aprilhälfte stattgefunden (SCHULFERIEN.ORGa 2010, SCHULFERIEN.ORGb 2010).

Der größte Tagesverkehr hatte den Höhepunkt im Sommer 2008 im Monat August mit 20.625 Kfz pro 24 Stunden und in der Wintersaison 2008/2009 im Februar mit 28.931 Kfz pro 24 Stunden. Der geringste größte Tagesverkehrs war im November 2008 mit 17.185 Kfz pro 24 Stunden.

Mit 2.159 Kfz pro Stunde wurde der größte Stundenwert im Jänner 2009 an einem Samstag Morgen (10.01.09) erzielt.

Der größte Tagesverkehr und größte Stundenverkehr finden oftmals an einem Donnerstag oder Freitag im Sommerhalbjahr und im Winter immer samstags statt.

Beliebte An-/Abreisezeiten in der Wintersaison sind zu Silvester und die Zeit davor und danach, sowie Februar und Anfang März (*TIROLER LANDESREGIERUNG 2010b*).

Tabelle 14 zeigt sehr deutlich, dass der höchste durchschnittliche Tagesverkehr und der größte Stundenwert eines Jahres im betrachteten Zeitraum 2005 - 2009 immer an einem Samstag Morgen stattgefunden hat. Die drei Kennzahlen lassen jedes Jahr eine Tendenz der Steigerung erkennen (mit Ausnahmen). Der Spitzenwert seit Aufzeichnung der Daten der Zählstelle Brettfalltunnel sind knappe 37.000 Kfz/24h Ende Juli 2009.

Zeitangabe	Verkehrsart	Anzahl	Anmerkungen
2005	Ø Tagesverkehr	16.215	
	größter Tagesverkehr	27.324	Sa, 19.02
	größter Stundenwert	2.214	Sa, 26.02 08:00-09:00
2006	Ø Tagesverkehr	16.331	
	größter Tagesverkehr	26.608	Sa, 25.02
	größter Stundenwert	2.303	Sa, 25.02 08:00-09:00
2007	Ø Tagesverkehr	16.776	
	größter Tagesverkehr	27.733	Sa, 24.02
	größter Stundenwert	2.278	Sa, 17.03 07:00-08:00
2008	Ø Tagesverkehr	16.697	
	größter Tagesverkehr	28.452	Sa, 15.03
	größter Stundenwert	2.445	Sa, 15.03 06:00-07:00
2009	Ø Tagesverkehr	17.166	
	größter Tagesverkehr	36.963	Fr, 31.07
	größter Stundenwert	3.121	Sa, 01.08 09:00-10:00

Tabelle 14: Verkehrsdaten der Zählstelle Brettfalltunnel im Zeitraum 2005 bis 2009 (Ø Tagesverkehr und größter Tagesverkehr im Kfz/24h, größter Stundenwert in Kfz/h)

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2010, eigene Darstellung)

Laut Müller weist die B169 in ihrer gesamten Länge viele verschiedene historisch gewachsene Regelquerschnitte auf. Sie wurde daher in ihrer Planung nicht auf eine bestimmte Verkehrsmenge ausgelegt, sondern verträgt soviel Verkehr, wie es die örtlichen Umstände in den einzelnen Abschnitten erlauben (MÜLLER 2010). Laut Staggl besitzt die B169 eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von 7,0 – 8,0 m. Aus diesen Fahrbahnbreiten resultieren die Querschnittstypen B 7,0 und B 8,0. Gemäß dem Leitfaden Querschnitte für Landesstraßen der Abteilung Straßenbau ergeben sich aus diesen Querschnittstypen folgende Anwendungsgrenzen für den jährlichen durchschnittlichen Tagesverkehr (STAGGL 2010, TIROLER LANDESREGIERUNG 2010e: 2):

- B 8,0 kleiner gleich 15.000 Kfz/24h
- B 7,0 kleiner gleich 10.000 Kfz/24h

Neuner nennt eine andere Höchstgrenze: Ihm zufolge ist die B169 auf maximal 17.000 Kfz in 24 Stunden ausgelegt. Wie die Verkehrsdaten des Beispiel der Jahresübersicht Mai 2008 bis Mai 2009 jedoch zeigen, quälen sich tatsächlich an manchen Tagen mehr als 25.000 Autos über die Straße. Ende Juli 2009 wurde der Wert von knapp 37.000/Tag erreicht. Die Zahl der maximalen Fahrzeuge wird nur noch in den Zwischensaisonen unterschritten. Somit ist der Frust, der die Gäste des Urlauber- Schichtwechsels erfasst, sowie der Einheimischen verständlich und das Problem wird mit jedem Jahr größer und bedarf immer dringender einer Lösung (NEUNER 2009: 20).

Auffällig ist weiters, dass der Unterschied an der durchschnittlichen Kfz-Anzahl pro 24 Stunden in einem Zwischensaisonmonat wie November oder Mai im Vergleich zu einem Hauptsaisonmonat nicht extrem hoch ist. Demnach zeigt sich, dass nicht nur der Tourismus schuld am Verkehrschaos ist, sondern auch die ihre Autos liebenden Einheimischen. Diese glauben nicht an eine Bewältigung des eigenen Lebens ohne Auto. Der Verkehrsplanungsexperte Knoflacher meint: „*Die Leute glauben, es gäbe keine Zukunft ohne Autos. Es gibt nur eine Zukunft ohne Autos! Die Motorisierung in den Städten nimmt seit Jahren ab. Man ist draufgekommen, dass es ohne Auto besser ist. Das wird auf dem Land noch dauern [...]*“ (KNOFLACHER, 2010b: 20).

Insofern stellt sich die Frage, wie viel Verkehr und wie viel Skitourismus das Tal überhaupt noch verträgt. Es muss eine Entscheidung gefällt werden, ob das Straßennetz weiter ausgebaut werden soll, um sich dem immer noch wachsenden Tourismus anzupassen oder ob der Pisten-Bettenkreisel

eingebremst werden soll. Es sollten andere alternative nachhaltige Lösungen entwickelt werden. Auch der Planungsverband Zillertal ist der Meinung, dass die Verkehrsinfrastruktur einer der begrenzenden Faktoren für die Tourismuswirtschaft im Zillertal sein wird (*ROFANKURIER 2009: 23*).

2 Der Skigebietszusammenschluss Weer-Zillertal

Die westliche Talseite des Zillertales ist seit Jahrzehnten im Gespräch. Es sollen die einzelnen Skigebiete zusammengeschlossen bzw. miteinander verbunden werden. Genauer gesagt wird ein Anschluss des Inntales ins Zillertal über Hochfügen weiter bis Penken und schließlich bis in die Gemeinde Tux in Erwägung gezogen. Einerseits soll somit ein Megaskigebiet entstehen, für welches es möglichst keine Konkurrenz geben soll, andererseits könnte sich durch eine Verbindung zum Inntal die bestehende Verkehrsproblematik entschärfen.

Nachfolgend soll zuerst eine Kurzcharakteristik der drei wichtigsten vom Skigebietszusammenschluss betroffenen Gemeinden Weer, Weerberg und Kaltenbach erfolgen.

2.1 Erste Ferienregion im Zillertal Fügen-Kaltenbach

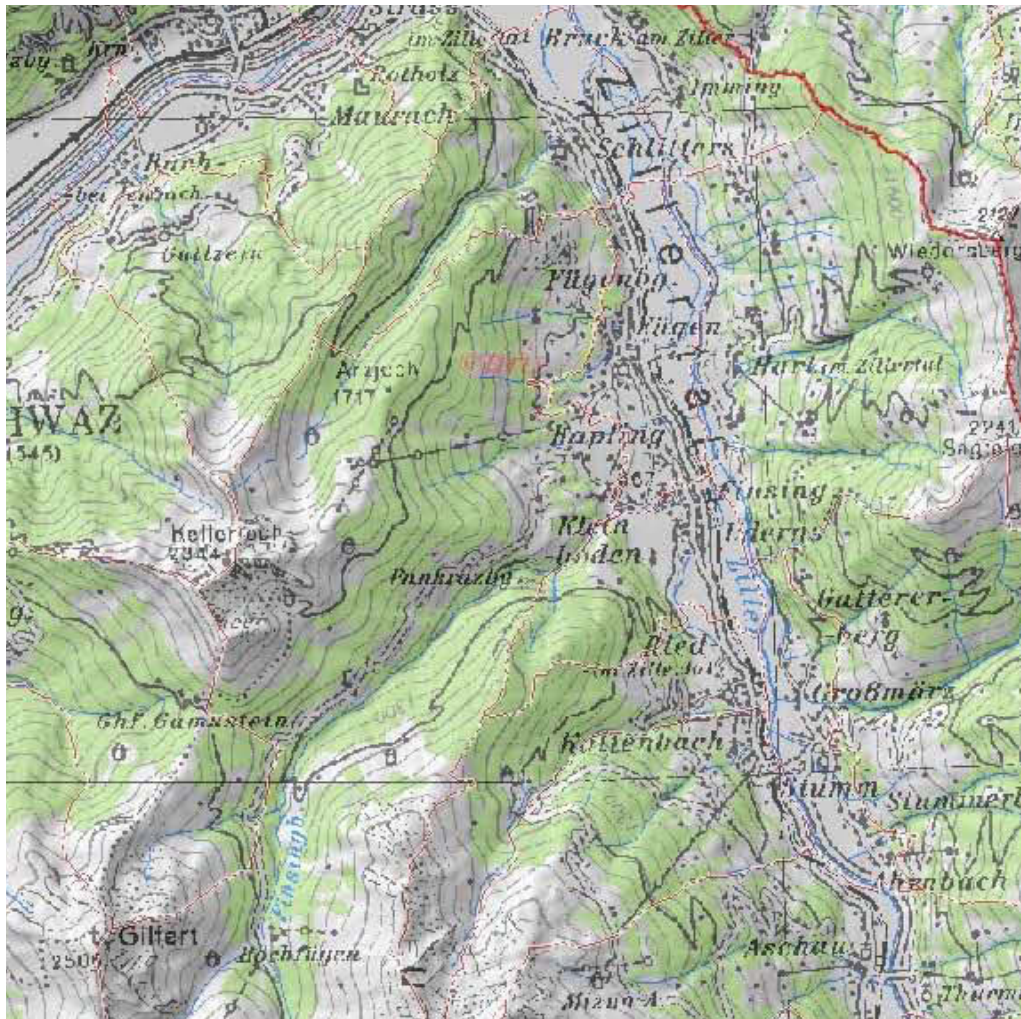


Abbildung 12: Ausschnitt aus der Ersten Ferienregion im Zillertal

(Quelle: TIRIS 2010)

Die Erste Ferienregion im Zillertal liegt am Taleingang des Zillertales und ist vor allem für die Wintersportorte Fügen/Hochfügen und Kaltenbach bekannt. Die Region umfasst die 12 Orte Aschau, Bruck, Fügen, Fügenberg, Hart, Kaltenbach, Ried, Schlitters, Strass, Stumm, Stummerberg und Uderns (TOURISMUSVERBAND ERSTE FERIEREGION IM ZILLERTAL 2010).

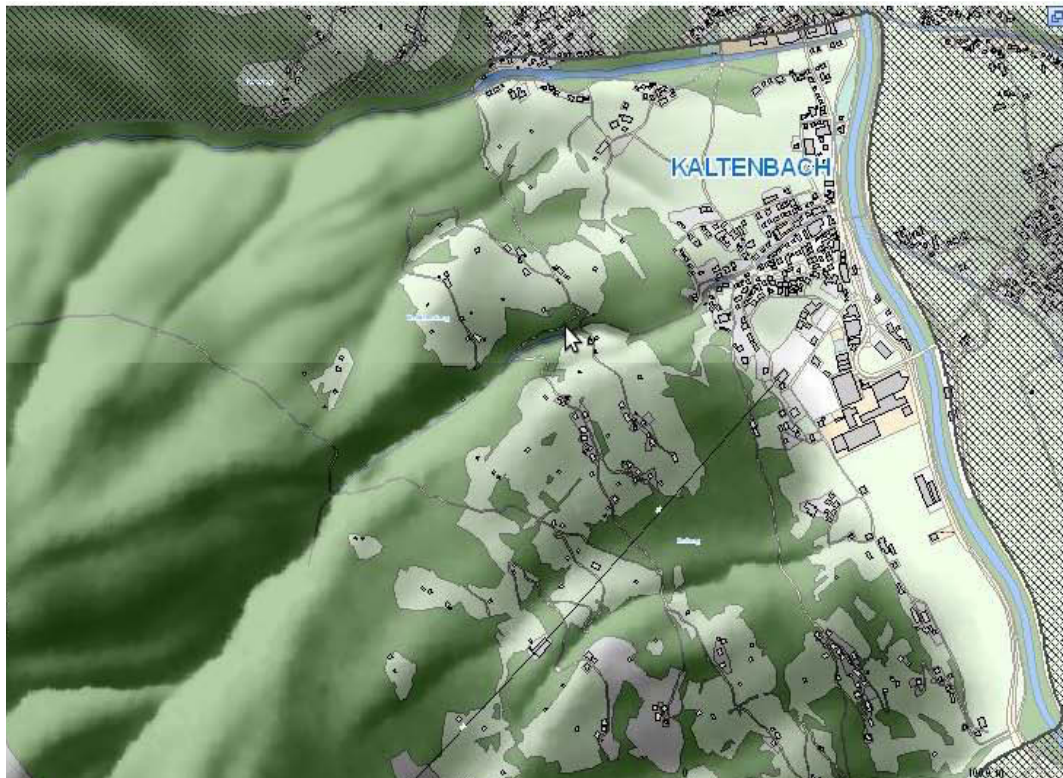


Abbildung 13: Ausschnitt aus der Gemeinde Kaltenbach

(Quelle: GEMEINDE KALTENBACH 2010)

Kaltenbach mit 1.240 Einwohnern (Stand Dezember 2008) befindet sich im Bezirk Schwaz im Tiroler Unterland. Die 1.213 ha große Gemeinde liegt auf dem Schuttkegel des Kaltenbaches in einer Seehöhe von 577 m. Anschließend an den Schuttkegel im Westen befindet sich die Fraktion Emberg, welche sich bis auf 1.000 m hoch erstreckt (siehe Abbildung 13). Zwei Drittel der Gemeindefläche werden land- und forstwirtschaftlich genutzt. Die Gemeinde hat sich in den letzten Jahren als wichtiger Wirtschaftsstandort etabliert. Es pendeln mehr erwerbstätige Personen ein (505 Personen) als auspendeln (331 Personen von 525 Erwerbstätigen am Wohnort). Die Gemeinde beschäftigt 699 Personen (Erwerbstätige am Arbeitsort). Die meisten dieser Beschäftigten sind in der Sachgütererzeugung (179 Personen) tätig, darauf folgen der Handel und die Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern (153 Personen) und schließlich das Beherbergungs- u. Gaststättenwesen (92 Personen) (Stand 2006) (GEMEINDE KALTENBACH 2010, STATISTIK AUSTRIA 2010b).

Für Kaltenbach spielt der Wintertourismus eine bedeutende Rolle. Von Kaltenbach kann das Skigebiet Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen erreicht werden. In der Ersten Ferienregion im Zillertal gibt es des Weiteren das nahe gelegene Skigebiet Spieljoch.



Abbildung 14: Überblick der bestehenden skitechnischen Anlagen des Skigebietes Hochzillertal/ Kaltenbach- Hochfügen

(Quelle: INFORMATIONSBÜRO HOCHZILLERTAL 2010)

Das Skigebiet Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen bietet 166 Pistenkilometer und 37 Lifte bis auf eine Seehöhe von 2500 m; davon sind 37 km blau, 92 km rot und 37 km schwarz. Die Förderleistung beträgt 60.020 Personen pro Stunde, die Transportkapazität 1.327 Personen pro Höhenkilometer und Stunde (Stand 2006). 121 Pistenkilometer werden beschneit und weiters gibt es ca. 7 km an Skirouten. Es ist eines von drei Großraumskigebieten im Zillertal neben der Zillertal Arena und Zillertal 3000. Die längste Abfahrt ist die Talabfahrt nach Kaltenbach mit dem Namen „Stephan Eberharter Goldpiste“ mit ca. 8 km. Diese Piste überwindet über 1.250 Höhenmeter und wird komplett beschneit und beleuchtet. Nachtskilauf findet jeden Mittwoch und Freitag bis 22 Uhr statt. Das Skigebiet wirbt zusätzlich mit einer eigenen Piste speziell für Snowboarder, einer Halfpipe, einem Funpark und Österreichs höchstgelegenstem 5-Sterne-Hotel und Gourmetrestaurant. Ein nahe gelegenes Skigebiet ist das Gebiet Spieljoch, welches von Fügen erreicht wird (INFORMATIONSBÜRO HOCHZILLERTAL 2010, TIROLER LANDESREGIERUNG 2006b).

Das Skigebiet ist vom Talboden von Kaltenbach aus zugänglich; vom Berg aus kann auch Aschau erreicht werden. Die Talstation kann sowohl mit dem PKW als auch mit der Zillertalbahn angefahren werden. Im Winter 2004/2005 ist der Zusammenschluss Kaltenbach/Hochzillertal mit Hochfügen erfolgt. Die Gondelbahn Zillertal Shuttle hat die beiden Gebiete verbunden (HERBKE 2009, INFORMATIONSBÜRO HOCHZILLERTAL 2010).

2.2 Die Gemeinden Weer und Weerberg in der Silberregion- Karwendel

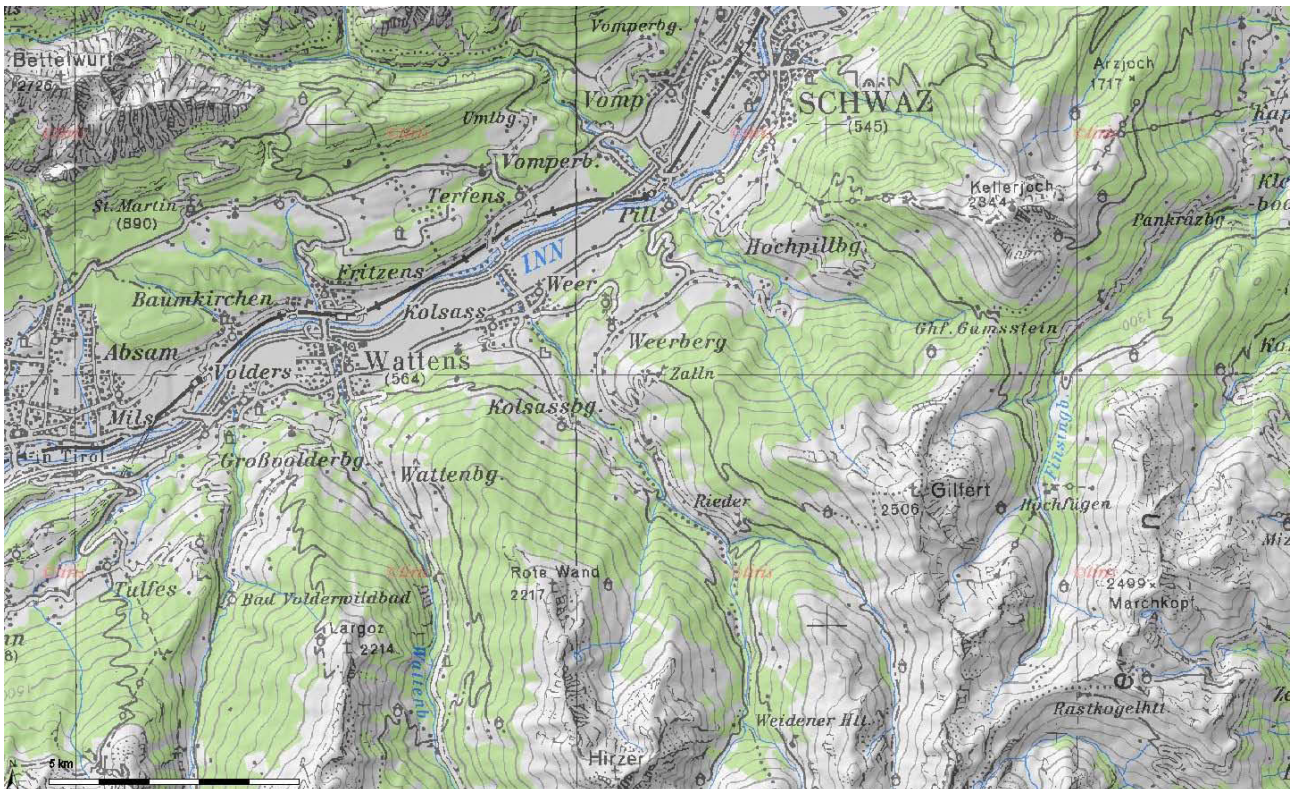


Abbildung 15: Die Gemeinden Weer und Weerberg in der Übersicht

(Quelle: TIRIS 2010)

Die Silberregion Karwendel im Inntal umfasst die 13 Orte Buch, Gallzein, Hinteriss/Eng, Jenbach, Kolsass, Kolsassberg, Pill, Schwaz, Stans, Terfens, Vomp, Weer und Weerberg (SILBERREGION KARWENDEL 2010c).

Weer, ein Haufendorf mit 1.507 Einwohnern (Stand 01.01.2009), befindet sich im Tiroler Unterland im Bezirk Schwaz ca. 20 km entfernt von Innsbruck. Die 5,6 km² große Gemeinde liegt auf einem Teil des Murkegels des Weerbaches in einer Seehöhe von 558 m. Es pendeln mehr erwerbstätige

Personen aus (477 Personen von 641 Erwerbstätigen am Wohnort) als einpendeln (329 Personen). Die Gemeinde beschäftigt 493 Personen (Erwerbstätige am Arbeitsort). Die meisten dieser Beschäftigten sind in der Sachgütererzeugung (202 Personen) tätig, darauf folgen der Handel und die Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern (123 Personen) und schließlich das Beherbergungs- u. Gaststättenwesen (61 Personen) (Stand 2001) (*STATISTIK AUSTRIA 2010c, GEMEINDE WEER 2010a, GEMEINDE WEER 2010b*).



Abbildung 16: Ortsbild von Weer

(Quelle: TIRIS 2010)

Weerberg mit 2.256 Einwohnern (Stand 01.01.2009) befindet sich ebenfalls im Tiroler Unterland im Bezirk Schwaz, 25 km entfernt von Innsbruck und 7 km entfernt von Schwaz. Die 55,41 km² große Gemeinde liegt auf einem Plateau über dem Inntal in einer Seehöhe von 882 m und ist in Ausser-, Mitter- und Innerweerberg unterteilt. Laut der Gemeindehomepage gilt der Ort mit 14 km Ausdehnung als einer der längsten in Österreich (*GEMEINDE WEERBERG 2010a, STATISTIK AUSTRIA 2010b*).



Abbildung 17: Ortsbild Weerberg

(Quelle: TIRIS 2010)

Aufgrund seiner Lage ist Weerberg ein bedeutender Erholungsort und vor allem ein beliebtes Wohngebiet. Dies lässt sich am relativ hohem Anteil an Auspendlern erkennen. Von den 1.112 Erwerbstätigen am Wohnort sind 856 Personen (ca. 77 %) Auspendler. Nur 46 Personen pendeln in die Gemeinde ein und insgesamt beschäftigt die Gemeinde nur 302 Personen (Erwerbstätige am Arbeitsort⁸). Der Anteil an Auspendlern ist somit 20 mal so hoch wie der Anteil an Einpendlern. Die Meisten dieser Beschäftigten sind in der Sachgütererzeugung (433 Personen) tätig, darauf folgen der Handel und die Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern (163 Personen) und schließlich die Land- und Forstwirtschaft (115 Personen) (Stand 2001) (STATISTIK AUSTRIA 2010d).

Weer und Weerberg können über die Autobahnabfahrten Vomp (aus Richtung Jenbach) und Wattens (aus Richtung Innsbruck) erreicht werden (GOOGLE MAPS 2010). Mit dem Zug sind die beiden Gemeinden bedingt erreichbar. Es gibt eine Haltestelle in Terfens/Weer, erreichbar von Innsbruck oder Jenbach (ÖBB 2010b). Von Schwaz ausgehend gibt es einen Busverkehr des Verkehrsverbundes Tirol bis Weerberg (VVT 2010).

8 Erwerbstätige am Arbeitsort = Nichtpendler + Gemeindebinnenpendler + Einpendler

Zum Skitourismus der beiden Gemeinden bzw. der Region Silberkarwendel lässt sich Folgendes feststellen: In Weer gibt es einen Übungslift und Weerberg besitzt drei Skilifte. Die Lage der Pisten ist in Abbildung 18 ersichtlich. Die Pisten, von welchen zwei beschneit werden können, sind jedoch nicht sehr steil und sind daher eher für Skianfänger und Familien mit Kleinkindern geeignet (*GEMEINDE WEERBERG 2010b*, *GEMEINDE WEERBERG 2010c*). Wie aus Tabelle 15 zu entnehmen ist, beträgt die Förderleistung aller Lifte 1.948 Personen pro Stunde, die Transportkapazität 360 Personen pro Höhenkilometer und Stunde.

Name der Anlage	Höhendifferenz	Förderleistung	Transportkapazität
Hüttegglift	256	1002	257
Schwannerlift	187	446	83
Übungslift	41	500	21
Summe	484	1.948	360

Tabelle 15: Liftanlagen in den Gemeinden Weer und Weerberg (Stand 2006)

(Quelle: TIROLER LANDESREGIERUNG 2006b:34)

Das kleine Skigebiet Kolsassberg befindet sich in unmittelbarer Nähe. Das Skigebiet Kellerjoch bei Schwaz ist das nächstgelegene größere Gebiet mit ca. 10 Pistenkilometern (*SILBERREGION-KARWENDEL 2010a*, *KNAPP 2010*). Die Region wirbt mit der (Wieder)entdeckung der Ruhe, Entspannung, Langsamkeit, Authentizität und Gemütlichkeit fernab von jeder Hektik und Lärm. Sie baut auf ihre Natur, alternative Wintersportangebote und günstige Preise und spricht vor allem Familien an (*SILBERREGION KARWENDEL 2010b*).

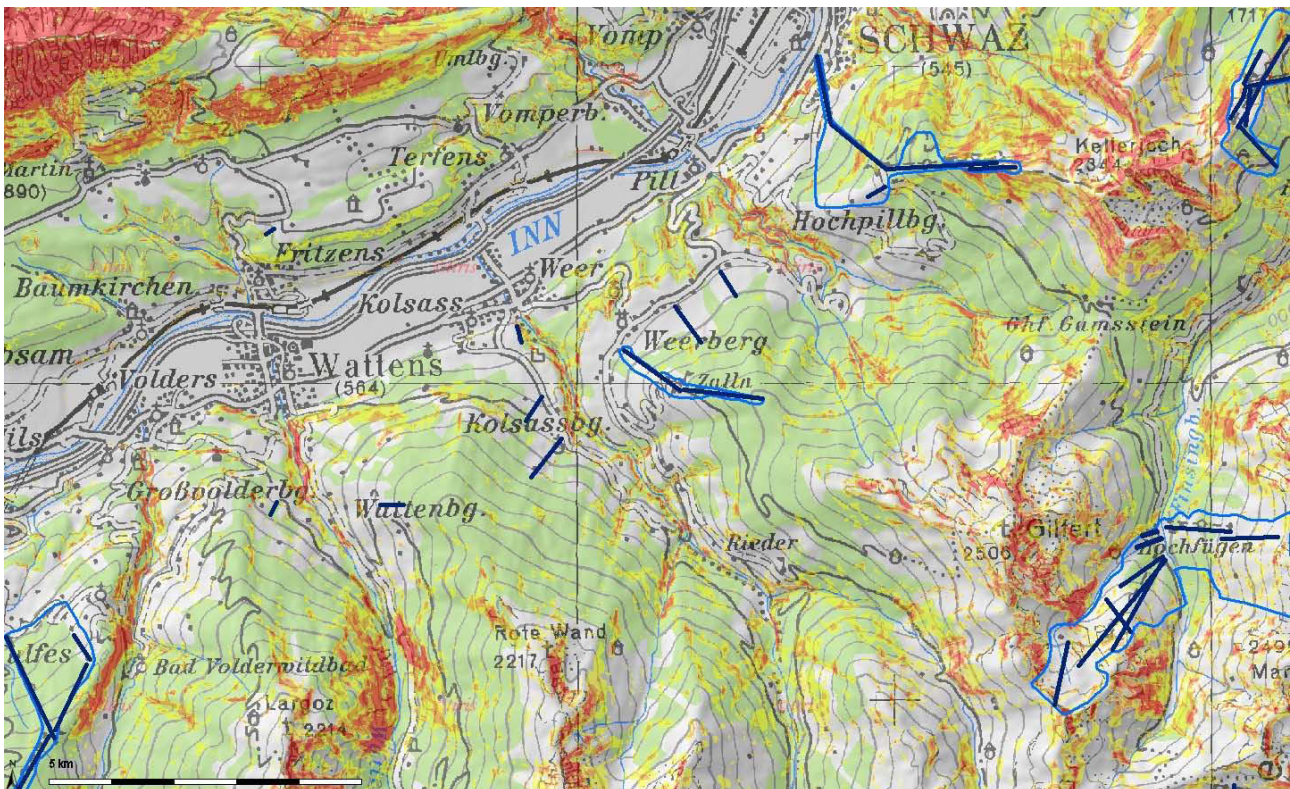


Abbildung 18: Ausschnitt der Silberregion- Karwendel mit Darstellung der Skilifte (dunkelblau) und Skiheitsgrenzen (hellblau)

(Quelle: TIRIS 2010)

2.3 Darstellung der Verbindungspläne des Inntales mit dem Zillertal

Das Zusammenschlussprojekt Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen wurde 1996 in die Seilbahngrundsätze einverleibt und 1998 genehmigt. Es gab aber eine behördliche Auflage. Die Genehmigung der Hochzillertaler Liftgesellschaft wäre verpufft, sobald die Hochfügener Liftgesellschaft nicht bis spätestens Ende Oktober 2003 ihren Teil der Lifte hergestellt hätten. Auch wenn das Hochzillertal seine skitechnischen Anlagen zum Ende der Frist im Gegensatz zu Hochfügen schon gebaut hätte, hätte das Hochzillertal seine Lifte wieder schleifen müssen. Der Zusammenschluss Hochfügen-Penken wurde nicht gewährt (HASSLACHER 2002b: 50ff, OEAV 2010).

Verschiedenste Pläne und Ideen wurden in den letzten 30 Jahren zur skitechnischen Verbindung des Inntals mit den Zillertal entwickelt und wieder aufgegeben. Einer dieser Projektideen war der Zusammenschluss ausgehend von Schwaz durch die Kellerjochbahn.

Eine neuere Variante ist der Plan für einen Zusammenschluss von Weer/Weerberg ins Skigebiet Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen der Skiliftgesellschaft Hochfügen. Eine Studie wurde von der Raika Landesbank und Skiliftgesellschaft Hochfügen im Jahr 2002 in Auftrag gegeben und das Seilbahnbüro Gröbner damit beauftragt (GRÖBNER 2010a). Diese Variante, welche sich auch auf die Verkehrsproblematik im Zillertal positiv auswirken soll, soll nun dargestellt werden.

Die Verbindung Weer-Hochfügen soll einen Beitrag liefern, die Verkehrssituation im Zillertal ein Stück zu entschärfen und die Regionalentwicklung im Raum Weer-Weerberg anzukurbeln, so Kronthaler, der Geschäftsführer der Skiliftgesellschaft Hochfügen und der Bergbahnen Weerberg (LANG 2010). Die Gemeinde Weer befürwortet das Vorhaben, stellt jedoch Bedingungen. Eine Autobahnabfahrt für Weer wird gefordert, des Weiteren soll das Ortsbild durch den Skigebietszusammenschluss nicht beeinträchtigt werden. Die Behauptung, dass Weer der Parkplatz für das Zillertal werden soll, kommentiert Ex- Bürgermeister Eberharter wie folgt: *„Wir werden uns diesen Vorwurf eventuell gefallen lassen müssen. Parkplätze und Talstation kämen außerhalb von Weer zu liegen. Eine optische Beeinträchtigung des Ortes gibt es nicht. Dafür wollen wir eine gewisse Wertschöpfung für die Gemeinde haben. Ein wirtschaftlicher und touristischer Aufschwung würde Belebung bringen, das wäre einfach für die Zukunft notwendig.“* (SKIWELT.DE 2010). Von skiwelt.de wird Kronthaler folgendermaßen zitiert: *„Mit relativ wenig Aufwand erschließt das Projekt auf der Weerer und Weerberger Seite ein geschlossenes Skigebiet. Es bräuchte keine eigene Zubringerbahn, sondern jede Bahn hätte ihre eigene Abfahrt. Man muss ja nicht nach Hochfügen fahren, um Ski zu fahren, sondern hier würde ein eigenes Skigebiet für die Bevölkerung, den Tourismus erschlossen, das wäre wichtig für die weitere touristische Skierschließung des Unterinntals.“* (SKIWELT.DE 2010). Um Weer und Hochfügen zu verbinden, hält Kronthaler drei Skilifte für befriedigend. In 26 Minuten könnten die Gäste das Skigebiet Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen erreichen. Mit dem Pkw würde die Anreise sehr viel länger dauern (SKIWELT.DE 2010).

Das Konzept sieht für die Angliederung ans Zillertal komfortable Sessellifte vor, welche mit Kuppeln versehen sind. Beschneiungsanlagen sind vorläufig auf tieferliegenden und sonnenexponierten Pistenflächen geplant. Die Trasse befindet sich im Bereich Weer-Weerberg-Nonsberg-Nonsjöchl-Metzen-Hochfügen.

Folgende Liftanlagen sind geplant (SEC GESMBH 2010):

- Weer-Weerberg-Nonsberg:

Ab Weer ist eine 8er-Einseilumlaufbahn mit einer Mittelstationen in der Nähe des Gasthaus Schwanner bzw. im Bereich der Bergstation des bestehenden Hütteggliftes geplant. Die Bergstation soll sich am Nonsberg befinden. Die Bahn soll eine Länge von 5.300 m haben und einen Höhenunterschied von 1.370 m überwinden. Die Förderleistung soll 2.000 Personen pro Stunde betragen.

- Jöchlbahn:

Der kuppelbare Sessellift soll als Verbindung der Nonsalm mit dem Nonsjöchl fungieren. Die Trasse befindet sich zu zwei Dritteln im Waldbereich. Die Jöchlbahn soll eine Länge von 1.000 m haben und einen Höhenunterschied von 410 m überwinden. Die Förderleistung soll 2.000 Personen pro Stunde betragen.

- Metzenbahn:

Der kuppelbare 6er-Sessellift ermöglicht die direkte Einfahrt nach Hochfügen. Die Trasse beginnt 400 m südlich der Nonsalm und endet beim Metzenkopf. Die Metzenbahn soll eine Länge von 2.150 m haben und einen Höhenunterschied von 570 m überwinden. Die Förderleistung soll 2.000 Personen pro Stunde betragen.

- Lamarkbahn:

Über diesen von der Skiliftgesellschaft Hochfügen geplanten Lift erfolgt der Rückweg von Hochfügen ins Inntal.

Laut Seilbahn.net kann ein Schwierigkeitsgrad der Pisten von blau bis rot erreicht werden, weiters werden sich die Pisten vor allem über baumfreie Almflächen erstrecken. Der Skipistenbau begrenzt sich auf sehr schmale Bänder; die Almwiesen werden nicht maschinell bearbeitet. Zwischen Weerberg und Hochfügen soll eine Abfahrtslänge von 11 km erreicht werden (*SEC GESMBH 2010*).

Für das Verbindungsprojekt sind 30 Millionen Euro angedacht. Diese beinhalten jedoch nicht die Autobahnanbindung und die Kosten für die Mülldeponie. Tabelle 16 zeigt die Aufgliederung der Kosten. Zwei Drittel der Schätzsumme werden alleine für die Liftanlagen benötigt (*SEC GESMBH 2010*).

Kostenschätzung	Millionen Euro
Seilbahnen	19
Nebenanlagen (Kassen, WC, Garagen, Parkplatz)	2,5
Energieversorgung, Wasser, Abwasser	0,8
Schipistenbau	0,9
Beschneiungsanlagen	2,5
Grundstücksankauf	0,3
Pistengeräte	1,0
Lawinenschutz	0,8
Diverses	2,2

Tabelle 16: Kostenschätzung Verbindungsprojekt Weer- Hochfügen

(Quelle: SEC GESMBH 2010)

2.4 Der Interessenkonflikt: Skigebietsausbau versus Naturschutz

Die geplanten Liftanlagen zur Verbindung des Inntales mit dem Zillertal befinden sich im Bereich des Raumes Gilfert-Rastkogel. Dieser Naturraum ist von hoher naturschutzrelevanter Bedeutung. Es ist eines der letzten Naherholungsgebiete der westlichen Talseite zwischen den intensiv erschlossenen Skigebieten. Vor allem ist das Areal bei Skitourengehern und Wanderern besonders beliebt (Das Weitwanderwegprojekt „Via Alpina“ führt durch den Landstrich).

1981 wurde mit dem Regionalen Entwicklungsprogramm für die Planungsräume Vorderes und Hinteres Zillertal eine Vorsorgefläche um das Areal Gilfert-Rastkogel verkündet. Ein reales Projekt wurde jedoch nicht zu Stande gebracht. Hinzukommend wurde die Fläche nicht nach dem bestehenden Naturschutzgesetz verordnet.

Seit 1988 setzt sich der OEAV gegen eine technische Erschließung des Raumes Gilfert-Rastkogel ein. Der Alpenverein hat 1988 ein erstes Konzept nach dem Naturschutzgesetz für ein Ruhegebiet verfasst, zu einer Projektphase ist es jedoch nicht gekommen.

Zwischen 1994 und 1996 gab es eine Unterschriftenaktion als weiteren Antrieb zur Realisierung des Schutzgebietsvorhabens, durch welche Ende 1996 10.000 Unterschriften gesammelt wurden. Diese Maßnahme wurde von einem Hotelier in Schwaz initiiert und fand Unterstützung durch den OEAV, dem Transitforum Austria-Tirol sowie den Naturfreunden Tirol. Die Unterstützung des Vorhabens durch die ortsansässige Bevölkerung war somit sichergestellt.

1997 stellten sich die Gemeinden Tux, Kolsass, Weerberg, Pill, Fügenberg, Schwendberg und Hippach jedoch gegen die Unterschutzstellung bei einem Stellungsnahmeverfahren. Die Angst, dass das Ruhegebiet die wirtschaftliche Regionalentwicklung bremsen könnte, war zu groß.

Durch das 1998 genehmigte Zusammenschlussprojekt Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen ist das Konzept für ein Ruhegebiet des OEAV aus dem Jahre 1988 nicht mehr umsetzbar: Die Grenzziehung müsste verändert werden bzw. würde sich das gesamte Gebiet drastisch verkleinern (*HASSLACHER 2002b: 50ff, OEAV 2010*).

2.5 Aktualität der geplanten Skigebietsverbindung

Die soeben dargestellte Skigebietsverbindung von Weer nach Hochfügen hat die Studie des Seilbahnbüros Gröbner durchlaufen und ist im Jahr 2004 an die Auftraggeber abgegeben worden. Laut Gröbner (Stand August 2010) ist das Projekt zur Zeit nicht aktuell bzw. befindet es sich im Moment nicht in einer Umsetzungsphase. Da die Daten der Studie dem Auftraggeber gehören, konnten nicht sehr viele Einzelheiten herausgefunden werden. Studien dieser Art untersuchen eine Machbarkeit bezüglich möglicher Skipistenflächen und Seilbahnanlagen. Die Geländebeschaffenheit, die Schneelage und mögliche Lawinengefahren werden eingestuft. Eine Machbarkeitsprüfung dieser Art läuft sehr allgemein ohne Ausarbeitung von Details ab. Mit Grundbesitzern wird noch nicht verhandelt (*GRÖBNER 2010a, GRÖBNER 2010b*).

V Ergebnisse der Expertenbefragung
--

1 Weiterentwicklung und die Sicht von ausgewählten Experten zum TSSP 2005

Da das Raumordnungsprogramm noch relativ jung ist, ist es schwierig, an Publikationen zu diesem Themengebiet und den neuesten Entwicklungen zu kommen. Aus diesem Grund ist es zum jetzigen Zeitpunkt fast unmöglich folgende Fragestellungen zufriedenstellend zu beantworten: Wie gut greift das TSSP 2005? Besser als die Seilbahngrundsätze? Gibt es wirklich Verbesserungen in der Skigebietsentwicklung?

Wie bereits erwähnt, beginnen die Arbeiten zur Evaluierung in der ersten Oktoberhälfte 2010 und Enden voraussichtlich im März 2011 (*HASSLACHER 2010, SPRENGER 2010*). Auf das Ergebnis dieser Evaluierung und daraus resultierender Änderungen muss also zum jetzigen Zeitpunkt noch gewartet werden.

Die Sicht des Österreichischen Alpenvereins zu dem Raumordnungsprogramm bzw. zur Thematik der Skigebietserschließungen soll nun nachfolgend aufgegriffen werden. Vom OEAV gibt es viele Veröffentlichungen betreffend Skigebietserschließungen und Gletscherschutz. Diese Publikationen der Serie „Alpine Raumordnung“ sind jedoch älter als das oben genannte Raumordnungsprogramm. Die Fachbeiträge gehen daher nicht direkt auf das Programm ein, geben aber einen sehr guten Überblick und Einblick in die Entwicklung der Problematik. Auch auf der Internetseite des OEAV kann man die Position und Haltung des OEAV zum Schutz der empfindlichen Lebensräume herauslesen (*OEAV 2009a, OEAV 2009b*). Erst nach einer E-Mail Auskunft von Haßlacher (der Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OeAV) wurde Genaueres in Erfahrung gebracht. Der Alpenverein versucht, die Ausweitung der Erschließung des Hochgebirges mit Seilbahnen und Liften auf weitere Naturräume zu verhindern und nennt folgendes Problem: „*Diese Naturzerstörung kann man seitens der Seilbahnbetreiber wohl beliebig oft versuchen, man muss (und kann) nur*

einmal zerstören, um sein Ziel zu erreichen - versagt aber der Naturschutz nur ein einziges Mal, erfolgt die Zerstörung sofort. Das Risiko, gegen den Naturzerstörer zu verlieren, ist für den Naturschützer also größer als umgekehrt“ (OEAV 2009a).

Laut Haßlacher hat der OEAV sehr darauf gedrängt, dass die Seilbahngrundsätze durch ein entsprechendes Raumordnungsprogramm abgelöst werden. Die Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OEAV hat auch an diesem Programm mitgearbeitet. Positiv sieht Haßlacher, dass das Land Tirol sich von den Einzelfallgenehmigungen entfernt sowie die Einführung von landesweit geltenden Ausschlusskriterien. Weiters hat sich der OEAV im Zuge der Erarbeitung dieses Programms im Sinne der Alpenkonvention für die Aufwertung von alpin-touristisch interessanten Gebieten (Schutzhütten, Skitouren- und Bergwandergebiete) eingesetzt. Obwohl es diesbezüglich kein Ausschlusskriterium gibt, kann ein Projekt eher genehmigt werden, wenn es derartige Gebiete meidet. Solch eine Aufwertung des naturnahen Alpin-tourismus hat es laut Haßlacher bisher in der Tiroler Raumordnung noch nicht gegeben.

Nachteile sieht Haßlacher in dem Versuch vieler Seilbahnunternehmen, die Ausschlusskriterien zu umgehen. Bei der Evaluierung im Jahr 2010 sollen insbesondere die Kriterien für Neuerschließungen betrachtet werden.

Das Programm wird vom OEAV für eine ausgewogene Alpine Raumordnung als Fortschritt gesehen. Jedoch fehlt eine Vernetzung mit anderen Sektoren. Als Weg gegen die in vielen Tiroler Tälern vorherrschenden Aufschaukelungen sieht Haßlacher alpenweite Vereinbarungen wie das Tourismusprotokoll der Alpenkonvention. Genehmigungsbedingungen sollten alpenweit einheitlich sein (HASSLACHER 2009a).

Die Tiroler Umweltanwaltschaft war ebenfalls an der Ausarbeitung des Raumordnungsprogramms beteiligt und wird sich ebenso in die Evaluierung einbringen und einen Beitrag leisten (GÄRTNER 2010a). Nähere Auskünfte sowie eine Stellungnahme zum Raumordnungsprogramm können jedoch, bevor die Evaluierung abgeschlossen ist, nicht erteilt werden (GÄRTNER 2010b).

2 Ruhegebiete als Abstandsflächen

Wie bereits in Kapitel „Bedeutung der Kategorie „Ruhegebiet““ ab Seite 34 dargelegt wird, zeichnet sich diese Naturschutzkategorie durch das *„Fehlen[...] von lärmregenden Betrieben, von Seilbahnen für die Personenbeförderung sowie von Straßen mit öffentlichem Verkehr durch weitgehende Ruhe“* (RIS 2010) aus. Hier stellt sich nun die Frage, ob diese Ruhegebiete hauptsächlich als Abstandsflächen zu skitouristischen Großprojekten zu sehen sind. Diese Vermutung wurde bei einem Telefongespräch mit Leiner von der Abteilung Umweltschutz der Tiroler Landesregierung bestätigt. Laut Leiner stand das Freihalten von Flächen durch diese Schutzgebietskategorie in den 1990er-Jahren im Vordergrund, d.h. Ruhegebiete waren ein sehr wirkungsvolles Werkzeug gegen Skigebietserschließungen. Es soll somit eine deutliche Abgrenzung zu skitechnisch hoch erschlossenen Gebieten erfolgen. Erst jetzt wird versucht, genauere Naturschutzthemen für diese naturkundlich interessanten Gebiete zu entwickeln und untersucht, wohin sich diese Schutzgebietskategorie entwickeln soll (LEINER 2010).

Eine weitere Fragestellung ist, ob nicht hinzukommende Prädikate wie die des Naturparks zusätzlich nachhaltige Impulse setzen könnten und ob dies nicht vorteilhafter für die Regionalentwicklung einer Region wie dem Zillertal wäre. Es ist bedeutsam, Flächen nicht nur freizuhalten und Abstandsflächen zu schaffen, sondern auch die Regionalentwicklung anzukurbeln, die Umweltbildung zu fördern und den Tourismus in nachhaltige Bahnen zu lenken. Und dies kann durch einen gut geführten Naturpark besonders gut erreicht werden. In Tabelle 17 werden überblicksmäßig die vier Funktionen (Erholung, Schutz, Bildung und Regionalentwicklung) und deren einzelne Ziele für einen Naturpark aufgelistet.

Ziel: Attraktive und gepflegte Erholungseinrichtungen, die dem Schutzgebiet angepasst sind. z.B. durch: • Wanderwege • Rad- und Reitwege • Rast- und Ruheplätze • Naturnahe Erlebnisspielplätze • Familien- und Behindertenfreundlichkeit • Betreuungspersonal	Ziel: Erhaltung von Naturraum und Kulturlandschaft durch nachhaltige Nutzung. z.B. durch: • Schutzgebietsmanagement • Besucherlenkung • Sanfte Mobilität • Forschungsprojekte • Vertragsnaturschutz
Erholung	Schutz
Bildung	Regionalentwicklung
Ziel: Natur, Kultur und deren Zusammenhänge erlebbar machen. z.B. durch • Themenwege • Natur- und Landschaftsführungen • Informationszentren • Naturpark-Schule • Familienfreundliche Angebote • Seminare, Kurse	Ziel: Wirtschaftliche Impulse durch den Naturpark und Sicherung der Lebensqualität der Bevölkerung. z.B. durch • Zusammenarbeit zwischen Naturschutz, Landwirtschaft, Tourismus, Gewerbe & Kultur • Arbeitsplätze durch Naturparks • Naturparkprodukte nach definierten Kriterien • Naturpark-Gaststätten

Tabelle 17: Die Hauptfunktionen eines Naturparks

(Quelle: HANDLER 2006, eigene Darstellung)

Laut Leiner grenzen fast alle Tiroler Ruhegebiete an ein anderes Schutzgebiet an. Zur Zeit werden keine neuen Ruhegebiete mehr verordnet, da es nun gilt, sich besonders um die vorhandenen zu kümmern und diese weiter zu entwickeln. Somit ist der Ruhegebietsentwurf rund um den Gilfert nicht mehr aktuell (LEINER 2010).

3 Verbindung des Inntals mit dem Zillertal

Welche positiven und negativen Auswirkungen könnte die Verbindung des Inntals mit dem Zillertal für die Gemeinden Weer und Weerberg im Inntal haben? Diese Ermittlung soll mittels einer Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT- Analyse) für die Gemeinden Weer und Weerberg erfolgen.

- Strengths:

Zu den Stärken der Gemeinden Weer und Weerberg gehört die intakte Kulturlandschaft und die alternative Tourismuswerbung im Gegensatz zu touristisch hoch erschlossenen Gemeinden im Zillertal. Wie bereits im Unterkapitel „Die Gemeinden Weer und Weerberg in der Silberregion-Karwendel“ ab Seite 58 beschrieben wurde, werben die beiden Gemeinden in der Silberregion Karwendel mit Ruhe, Authentizität, Tradition und Gemütlichkeit fernab von jeder Hektik. Die relativ günstigen Urlaubspreise sprechen hauptsächlich Familien an. Vor allem Weerberg ist aufgrund seiner Lage ein bedeutender Erholungsort und überwiegend ein beliebtes Wohngebiet.

- Weaknesses:

Ebenfalls in genannten Kapitel ab Seite 58 wurde festgestellt, dass es in Weer und insbesondere in Weerberg sehr viele Auspendler gibt. Das Arbeitsplatzangebot für die erwerbstätigen Personen am Wohnort ist nicht ausreichend. 77 % der in Weerberg wohnenden Personen sind Auspendler, somit kann von einer Schlafgemeinde gesprochen werden. Die Bewohner und Bewohnerinnen arbeiten und versorgen sich auswärts und nächtigen nur noch am Wohnort. Dieser wird immer unbelebter und Kaufkraft geht an umliegende Gemeinden verloren. Vor allem junge Menschen ohne gesicherte Zukunftsaussichten wandern folglich in größere Gemeinden und Städte ab.

- Opportunities:

Durch die Skigebietsverbindung, ausgehend von Weer bzw. Weerberg nach Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen ins Zillertal, erhoffen sich die wintertouristisch eher schwachen Gemeinden Weer und Weerberg etwas vom großen Tourismuskuchen abzubekommen. Die Hoffnungen der Bewohner und Bewohnerinnen der beiden Gemeinden sind, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden könnten und folglich die Pendlerquoten sinken würden.

- Threats:

Einerseits würde das Verbindungsprojekt den ökologisch sensiblen Raum Gilfert zerstören. Andererseits könnte durch die Anbindung ans Zillertal der Wachstumsdruck der Skiarenen aus dem Zillertal auch auf die beiden Gemeinden Weer und Weerberg im Inntal übergehen - die Generierung einer skitouristischen Wachstumsmaschine wäre somit vorprogrammiert. Die Anbindung an das

Großraumskegebiet Hochzillertal/Kaltenbach-Hochfügen bietet keine Gewähr für eine positive touristische Entwicklung. Durch die Verbindung besteht die Möglichkeit, dass sich zuerst die Einzugsbereiche der touristisch stärkeren Hochburgen im Zillertal und der Absatzmarkt der Betriebe in diesen touristischen Zentren vergrößern. Laut Weber, der Leiterin des Institutes für Raumplanung und ländliche Neuordnung der Boku Wien, verliert Weer und Weerberg durch die Verbindung seinen „Schutz“. Der Konkurrenzkampf mit den Skiarenen wird angeheizt. Diese Rivalität verläuft zumeist zugunsten der großen Skigebiete. Arbeitskräfte, Kaufkraft und Touristen werden vor allem dorthin abgeleitet. Durch diesen Sogeffekt fungieren Weer und Weerberg vor allem nur noch als Durchgangstor für das Zillertal. Die Weerer und Weerberger Politiker und Politikerinnen sehen darüber hinweg, dass Weer als Parkplatz für das Zillertal fungieren könnte. Es entsteht eine funktionelle Abhängigkeit zum Tal, die beiden Gemeinden können sich nicht oder nur sehr schwer als eigenständige Tourismusstandorte etablieren. Ob das Arbeitsplatzangebot auf Dauer wirklich erweitert bzw. gesichert werden kann, ist fraglich. Notwendig wären neben der Skigebietsverbindung Maßnahmen in anderen Wirtschaftsbereichen (wie eine Förderung von Betriebsansiedelung oder Clusterbetriebe, Förderung von Forschung, etc.) sowie Maßnahmen für weitere alternative touristische Angebote, welche die Individualität der beiden Gemeinden herauskristallisiert (WEBER o.J.a:6f). Außerdem stellt sich die Frage, ob diese Verbindung für Skigäste skitechnisch wirklich interessant ist. Laut Leiner ist dies nicht der Fall. Bei einem Telefongespräch hat er erwähnt, dass die Pisten „fad“ und auch massive Verbauungen notwendig wären (LEINER 2010).

Fraglich ist, ob dieses Projekt jemals umgesetzt wird. Ein Vorhaben dieser Größe braucht jedenfalls Jahre, um verwirklicht zu werden.

Haßlacher schreibt in einer seiner Publikationen für die Serie Alpine Raumordnung, dass Seilbahngesellschaften einflussreiche Unternehmen sind, welche mit enormen Durchhaltevermögen auf die Möglichkeit einer Umsetzung hinarbeiten und Politiker über Jahre unter Druck setzen. Verschiedene aber einander ähnelnde Varianten, deren Kerninhalt immer der selbe ist, werden ins Auge gefasst und bei der Landesregierung vorgebracht. Früher oder später werden diese Vorhaben und Projekte aus unterschiedlichen Gründen genehmigt. Laut Haßlacher zählen hierzu: „[...] Wahlversprechen, die immer stärker werdende Abhängigkeit der Politik von potenten

Wirtschaftsunternehmen, die Entfernung der Politik vom Naturschutz als lästiges Aufgabenfeld und die mangelnde ganzheitliche Raumordnungspolitik“ (HASSLACHER 2007b:10). Nach einer Genehmigung ist die durch die Planung betroffene einzigartige Landschaft dem Untergang geweiht. Vor Jahren hätte ein Umdenken stattfinden sollen. Wie kann man Konkurrenzkämpfe zwischen einzelnen Skigebieten bzw. Gebietskörperschaften auf nationaler und internationaler Ebene abdämpfen und die Skigebietsproblematik besser regeln? Allerdings wird stattdessen des Öfteren nach Gesetzeslücken gefahndet, durch welche sich ein Vorhaben doch noch verwirklichen lässt (HASSLACHER 2007b:10ff).

Um weitere Skigebietserweiterungen im Zillertal genehmigen zu können, dürften bei der Projekteinreichung der jeweiligen Variante keine Ausschlusskriterien des Raumordnungsprogrammes betreffend Seilbahnen und skitechnischer Anlagen erfüllt sein, jedoch müssten Maßnahmen gesetzt werden, die in den Positivkriterien enthalten sind. Gerade im Raum Zillertal bedeutet dies, zuallererst Lösungen zu bieten, welche den MIV vermindern.

Wie bereits angesprochen, würden laut Kronthaler, dem Geschäftsführer der Skiliftgesellschaft Hochfügen und der Bergbahnen Weerberg, drei Skilifte ausreichen, um die Verbindung Weer-Hochfügen zu ermöglichen (SKIWELT.DE 2010). Doch nach einigen Saisonsen wäre dies mit Sicherheit zu wenig. Die Folge wäre eine Forderung nach neuen Liften, um eine weitere „Qualitätsverbesserung“ durchführen zu können.

Dieses Projekt hat zwar die Absicht, die Verkehrsproblematik zu vermindern, jedoch wären Verbesserungen im ÖPNV, wie sie bereits beschrieben worden sind, eine nachhaltigere Lösung. Das Zusammenschlussprojekt könnte sich wieder als ein Aufschaukelungsprojekt in den ewig andauernden Konkurrenzkämpfen herausstellen.

Um kleine Skigebiete wie sie in Weer, Weerberg und Umgebung anzutreffen sind, gibt das TSSP 2005 Strategien zur „Verbesserung der Fortbestandsmöglichkeiten“ (TIROLER LANDESREGIERUNG 2005a:24) an. Diese sollen nun kurz hier aufgelistet werden (TIROLER LANDESREGIERUNG 2005a:24ff):

- Stärkung im eigenen Unternehmensbereich
- Wirtschaftliche Kooperationen auf lokaler und regionaler Ebene

- Kooperation und Verbund zwischen Seilbahnunternehmen
- Unterstützungen durch Gemeinden, Tourismusverbände und Land Tirol

Besonders bedeutend ist die Kooperation, deren Pflege und dessen Weiterentwicklung von verschiedenen Betrieben und Gemeinden auf unterschiedlichen Ebenen. Diese Strategien werden jedoch nur kurz im Erläuterungsbericht des TSSP 2005 vorgestellt und nicht genauer präzisiert.

4 Skigebiete & Skitourismus - Blick in die nahe Zukunft

In den nächsten Jahren werden immer mehr Skigebiete miteinander kooperieren und Großraumskipässe anbieten, welche in einem Tal (wie beispielsweise dem Zillertal) bzw. in einer Alpenregion gültig sind. Die Angst ums Überleben eines kleinen Skigebietes im immer stärker werdenden Konkurrenzkampf ist zu groß. Die Problematik hierbei besteht, dass viele kleinere Gebiete im Bestreben sind, sich durch Verbindungslifte und -pisten zu einem größeren Gebiet zusammenzuschließen. Gemeinden investieren in die Infrastruktur für den Wintersport, in Zusammenschlüsse, Ausbauten, Modernisierungen, Kapazitätssteigerungen und Beschneigungen, doch die finanziellen Mittel sind oft gar nicht vorhanden. Diese Gemeinden schaden nicht nur der Umwelt, sondern vor allem sich selbst, denn anstatt die Wirtschaft und die regionale Entwicklung nachhaltig und dauerhaft ins Rollen zu bringen, werden meistens nur immer größere Schulden und finanzielle Unselbstständigkeit erwirtschaftet. Wintersportbetriebe werden infolgedessen von einer begrenzten Zahl von Großunternehmen geführt (GÜTHLER 2003: 5). Dabei wird vollkommen die touristische Anreise vergessen. Mit den Investitionen in die Wintersportinfrastruktur sollte auch parallel der öffentliche Verkehr forciert werden. Ausbauten, Zusammenschlüsse und Kapazitätssteigerungen vermehren langfristig auch den Verkehr. Somit muss gleichzeitig an Verbesserungen im bestehenden Verkehrssystem und an Anreisealternativen geplant werden.

Des Weiteren wird sich die Schere zwischen den tourismusstarken und -schwachen Gemeinden immer weiter öffnen und somit werden soziale und ökonomische Disparitäten verstärkt. Güthler nennt eine Verbesserungsmöglichkeit für dieses Phänomen: Mitte der 1990er Jahre wurden im

Nationalen Umweltplan von der Österreichischen Bundesregierung Ausgleichszahlungen für Gemeinden und ländliche Regionen, welche auf eine skitouristische Erschließung verzichten, fixiert. Jedoch wurde dieses Vorhaben bis jetzt nicht umgesetzt (GÜTHLER 2003: 13).

Mit Sicherheit kann Nachfolgendes festgehalten werden: In Zukunft können nur Tourismusstandorte existieren, die begreifen, dass die sie umgebende Natur und Landschaft wie ein kostbares Juwel zu behandeln ist und es Alternativen zum Skisport geben muss. Vor allem vor dem Hintergrund, dass es in Zukunft immer mehr ältere Menschen geben wird, müssen naturverträgliche Angebote entwickelt werden, die auf diese in kommender Zeit sehr an Wichtigkeit gewinnende Personengruppe zugeschnitten sind.

Bürki/Elsasser splitten die weitere Entwicklung des Wintertourismus in den Alpen in zwei Strategien (HLAVAC 2007: 28):

- die Vermeidungsstrategie
- die Anpassungsstrategie

Laut Hlavac sind die *„Reduktion der tourismusbedingten Emissionen von Treibhausgasen durch energieeffiziente Tourismusbetriebe und Maßnahmen im Verkehr [...] Handlungsempfehlungen der Vermeidungsstrategie. Anpassungsstrategien hingegen beinhalten die Einführung weiterer Angebote im Winter [...] neben dem 'klassischen Wintersport', eine stärkere Nutzung der Sommersaison und der Nebensaisonen (Vier-Jahreszeiten-Tourismus) oder Maßnahmen zur 'Sicherung' des Skisports (verstärkte künstliche Beschneigung [...]).“* (HLAVAC 2007:28). Er erweitert diese beiden Strategien durch eine dritte: die Verdrängungsstrategie. Dieser Strategie war in den letzten Jahren das Zillertal gefolgt.

5 Skitouristischer Verkehr

5.1 Das Verkehrsverhalten muss sich ändern

Touristen kennen von ihrer Heimat oftmals verkehrsberuhigte Straßen und Stadtviertel sowie eine reichhaltige Auswahl an Fußgängerzonen in Zentren. Im Urlaubsort empfinden diese Gäste den starken Verkehr, die Staus, den Lärm, etc. als untragbar. Rauh bringt es im 1. Alpenreport auf den

Punkt: „*Tourismus ohne Verkehr ist nicht möglich.*“ (RAUH 1998: 361). Es stellt sich die Frage, wie man die skitouristischen Verkehrsbelastungen in einem Ort, einer Gemeinde, einem Tal oder einer Region verringern kann.

Wintersportregionen müssen bezüglich des Systems Verkehr innovativer werden und diesen vermehrt in diversen Planungen beachten. Umweltfreundlichere, klimaschonende Lösungen müssen gefunden werden und vor allem der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollte reduziert werden. Hier hat das Zillertal enormen Aufholbedarf. Vor allem die Bahn als Anreisemöglichkeit muss verstärkt in touristische Pakete integriert werden. Eine Anreise für Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Gepäck kann sehr mühsam sein. Darum ist es besonders wichtig, bei der Gestaltung von Angeboten dieser Art - neben einer möglichst kurzen Fahrtdauer und eines günstigen Fahrpreises - auf eine komfortable Anreise, gute Verkehrsmittelanschlüsse und direkte Verbindungen aus den Hauptherkunftsgebieten sowie einen Gepäcktransport zu achten (HLAVAC 2007: 29). Weiters ist auch die Mobilität vor Ort von besonderer Bedeutung. Besonders entscheidend für die Wahl zur öffentlichen Anreise ist der „letzte Kilometer“. Wird dem Gast ein Transport zur Unterkunft gewährleistet, fällt die Entscheidung zur sanften Anreise eher (STÄNDIGES SEKRETARIAT DER ALPENKONVENTION o.J.: 12,16). Nicht all diese Aspekte können von einer Region wie dem Zillertal selbstständig gelöst werden; diese kann jedoch derartige Entwicklungen unterstützen. Gäste müssen bereits im Quellgebiet bestens über Verkehrsmittelalternativen zum Pkw informiert werden. Reizvolle Tickets und Angebote plus Information können bereits einen großen Schritt in eine nachhaltige Entwicklung bedeuten.

Laut CIPRA lässt sich ein Wintergast leichter als ein Sommergast zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel motivieren. Pkw-Fahrten auf winterlichen Straßen werden von vielen Gästen gefürchtet und daher zumindest in der Urlaubsregion selbst gemieden. Dies gilt für Urlauber und Urlauberinnen als auch für Tagesgäste. Auch ist das öffentliche Verkehrsangebot im Winter einfacher entwickelbar als jenes für den Sommer. Erwiesenermaßen benötigt der Sommergast ein breiter gefächertes Angebot, um seinen Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden (CIPRA 2006c:9).

Rauh nennt Möglichkeiten, wie eine Urlaubsgemeinde beginnen kann, sich vom MIV zu lösen und sich in Richtung eines autofreien Urlaubsortes zu entwickeln (RAUH 1998: 361ff):

- Verkehrsberuhigung im Urlaubsort

- Autofreier Urlaubsort
- Autofreie Anreise

Beim „Startmodell Verkehrsberuhigung im Urlaubsort“ werden als erster Schritt vor allem zentrale Bereiche des Gemeindegebietes in Fußgängerzonen und Wohnstraßen umgewandelt. Des Weiteren wird begonnen, den öffentlichen Verkehr zu forcieren, weiter auszubauen und überwiegend schadstoffarme Verkehrsmittel einzusetzen. Der Zugang des MIV ins Zentrum wird verwehrt und an den Gemeinderand mittels Parkplätzen ausgelagert. Gäste, die öffentlich verreisen, erhalten spezielle Rabatte und haben Vorteile gegenüber mit dem Auto anreisenden Gästen. Rauh ist davon überzeugt, dass dieses Modell relativ rasch umsetzbar ist.

Beim „Zielmodell Autofreier Urlaubsort“ entwickelt sich langsam ein Urlaubsort, der vollkommen autofrei ist. Nur Pkw, die zwingenderweise durch das Ortsgebiet fahren müssen, haben hierfür die Erlaubnis (z.B. Lieferverkehr, Baustellenverkehr, etc.). Vor allem gibt es im autofreien Urlaubsort Elektroautos; Ausnahmen für Verbrennungsmotoren gibt es nur noch für einige Verkehrsteilnehmer (z.B. landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge, etc.). Pkw mit Verbrennungsmotoren von Gästen sowie der ansässigen Bevölkerung werden in Parkplätzen und Garagen am Rande der Gemeinde geparkt. Von außen verkehren Pendelbusse in den autofreien Urlaubsort.

Um in diesem autofreien Urlaubsort bzw. der Region mobil zu sein, sollte sich eine Informations- bzw. Empfangsstelle am Ankunftsort an einem Platz wie beispielsweise einem Bahnhof oder Busbahnhof befinden. An dieser Stelle werden alle wissenswerten Mitteilungen für Touristen und Touristinnen verbreitet. Rauh nennt hier zum Beispiel Informationen über *„Zimmerreservierungen, Gepäcksaufbewahrung und -transfer, Ski- und Fahrradverleih, Reiseinformationen, Fahrkarten, Touristenpässe“* (RAUH 1998: 363). Reichhaltige Angebote an Elektrofahrzeugen und Rädern sollten als Selbstverständlichkeit im autofreien Urlaubsort gelten.

Der nächste Schritt wäre, nicht nur im Urlaubsort den MIV zu senken, sondern auch Gäste zu motivieren, bei der Anreise auf den eigenen Pkw zu verzichten bzw. möglichst frühzeitig auf den ÖPNV umzusteigen. Staus und Verkehrschaos auf der Anreisestrecke könnten hierdurch abnehmen, darüber hinaus müsste die Gemeinde des autofreien Urlaubsortes weniger finanzielle Mittel in Sammelgaragen und -parkplätze investieren. Den Gästen müssen die Vorteile der Anreise mit

öffentlichen Verkehrsmitteln zum autofreien Urlaubsort schon im Heimatort bewusst sein. Gerade über das Internet informieren sich sehr viele Personen gerne. Auf der Internetseite des Urlaubsortes sollten deshalb alle sanft mobilen Angebote auf einfache Art und schnell nachvollziehbar veranschaulicht werden.

Nach Rauh sind die Zielgruppen einer solchen Tourismusform „*Familien mit Kindern, Senioren, umweltbewusst reisende Partner und Singles*“ und „*Erholungs- und Gesundheitstouristen sowie Freizeit und Sportgruppen, die naturnahe Erholung wünschen und die verbesserte Umweltqualität bevorzugen*“ (RAUH 1998: 365).

Jedoch eignen sich bestimmte Orte besser als andere für eine vollkommene Autofreiheit. Orte, die sich besonders gut für das Konzept des sanft mobilen Tourismus eignen, sind Kurgemeinden, touristische Gemeinden mit Verkehrsproblemen und des weiteren Gemeinden, die erst am Aufbau einer Tourismusstrategie sind.

5.2 Alpine Pearls-Gemeinden

In Österreich und in fünf anderen Alpenländern (Deutschland, Frankreich, Italien, Schweiz, Slowenien) gibt es bereits fortschrittliche Wege, auf „sanfte“ Art mobil zu sein. Bei „Alpine Pearls“-Gemeinden wurde die Vermeidungsstrategie angewendet. Bei den seit 2006 21 kooperierenden Gemeinden steht sanfte Mobilität im Vordergrund. Die An- und Abreise mit dem eigenen Auto bzw. mit dem Flugzeug sowie der Aufenthalt vor Ort erzeugt nicht nur CO₂, sondern schafft vor allem in der Hochsaison ein enormes Verkehrsaufkommen (HLAVAC 2007: 29). Mentil, die Geschäftsführerin von Alpine Pearls, verdeutlicht: „*Die Mitgliedsorte [...] bekennen sich per Vertrag zur umweltfreundlichen Mobilität und zur Einhaltung strenger Kriterien, kooperieren alpenweit für ein gemeinsames Marketing und rücken die sanft-mobile Urlaubsreise in den Mittelpunkt*“ (VERKEHRSLUB ÖSTERREICH 2010).

Die Vorbild-Gemeinde Werfenweng in Salzburg ist eine der insgesamt drei österreichischen Alpine Pearls-Gemeinden. Werfenweng hat sich entschlossen, den touristischen MIV zu verringern. Reisen die Gäste mit dem Zug an bzw. benutzen sie für die Dauer des Aufenthaltes nicht den eigenen PKW und buchen eine Unterkunft in einem der Alpine Pearls-Betriebe, stehen ihnen verschiedene

kostenlose Leistungen und Vergünstigungen zu, welche in dieser Vielfalt einmalig sind. Zu nennen sind hier etwa ein Shuttletransport zwischen Bahnhof und Quartier, die Nutzung von Elektroautos, ein Fahrradverleih, Fun-Fahrzeuge, Tag- und Nachttaxis, etc. (HLAVAC 2007: 29).

Auch die Werfenwenger und Werfenwengerinnen werden in die sanfte Mobilität mit einbezogen. Die Einheimischen können das Shuttle zu den Bahnöfen Pfarrwerfen und Werfenweng benutzen. Weiters können die hier wohnhaften Personen Fun-Fahrzeuge und Biogas-Verleihautos vergünstigt mieten. Daneben arbeitet die Gemeinde zurzeit an einem Konzept, welches die ortsansässige Bevölkerung vermehrt dazu bewegen soll, auf den eigenen Pkw zu verzichten und stattdessen öfters öffentliche Verkehrsmittel zu nehmen. Für die Ausarbeitung dieses Konzeptes ist noch ein weiteres Jahr vorgesehen (BUCHEBNER 2010, GSCHWANDTNER 2010).

5.3 Touristischer Verkehr im Zillertal

Fraglich ist, ob dieser Weg eine Lösungsmöglichkeit für das Zillertal wäre. Alpine Pearls-Gemeinden entscheiden sich wegen eines Beitrages zur Treibhausgasreduzierung und Erreichung einer besseren Umwelt- und Lebensqualität für Einheimische und Gäste für sanfte Mobilität. Sie wollen sich nachhaltig, umweltfreundlich und klimaschonend präsentieren und das Mobilitätsverhalten von Einwohnern und Gästen verändern. Sie beschreiten diesen Weg nicht vor allem wegen vorhandener Verkehrsprobleme (ALPINE PEARLS 2010, BRANDAUER 2006).

Des Weiteren ist bei der Region Zillertal der Umstand gegeben, dass sie lang gezogen ist und alle Personen des hinteren Tales durch das vordere Tal fahren müssen, um das Tal zu verlassen. Die einzige andere Möglichkeit aus dem Tal zu kommen, ist über Gerlos nach Salzburg.

Eine Analyse zum Thema Mobilität im Zillertal ergibt Folgendes: Die Anreise mit der Bahn ins Tal ist relativ gut, sobald man die Westbahnstrecke befährt. Aus anderen Quellgebieten ist die Anfahrt mit einem mehrmaligen Umsteigen verbunden. In Jenbach muss in die Zillertalbahn oder in die Linienbusse der Zillertaler Verkehrsbetriebe gewechselt werden. Die Bahn sowie die Linienbusse benötigen von Jenbach nach eigenen Schätzungen ungefähr 50 Minuten bis zu einer Stunde, um Mayrhofen zu erreichen, mit dem Auto wäre man wesentlich schneller (wenn es nicht staut). Die ungefähre Fahrtgeschwindigkeit der Dieselzüge beträgt 70 Stundenkilometer (EXNER 2010a). Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Zillertaler Verkehrsbetriebe ist es weitestgehend unkompliziert,

jeden Ort am Talboden zu erreichen. Jedoch Orte und Gemeinden in Seitentälern und auf höher gelegenen Gebieten sind nur sehr kompliziert oder zu gewissen Tageszeiten öffentlich zu erreichen. Vor allem Städter sind es gewohnt, sich frei und mobil ohne Auto bewegen zu können und müssen sich im Zillertal (wie in fast allen ländlichen Regionen) in Abhängigkeit einer anderen Person mit Pkw begeben. Eine weitere Möglichkeit zur Anreise ist der Flughafentransfer. Unternehmen wie Christophorus Reisen, Four Seasons Travel und Taxi Kröll bieten Transporte zwischen verschiedenen Flughäfen und der Unterkunft im Zillertal an. Im Winter gibt es ein gut ausgebautes Skibusssystem, mit welchem alle Skigebiete erreicht werden können, jedoch gibt es einige Übernachtungsorte, die nicht angefahren werden. Diese Skibusse fahren nach eigenem Wissen jedoch nur bis ca. 17:00, die letzte Fahrt der Zillertalbahn ab den Endstationen findet um ca. 19:30 statt. Danach können sich Gäste sowie Einheimische Personen Taxis nehmen, welche günstig sind, sobald mehrere Personen in die selbe Richtung fahren.

VI Lösungsansätze

Es lässt sich Folgendes feststellen: Die Anreise mit der Zillertalbahn in der Wintersaison mit der schweren und sehr viel Platz brauchenden Skiausrüstung ist mühsamer als im restlichen Jahr. Jeder Meter, der mit diesen vielen Kilos zurückgelegt werden muss, ist sehr anstrengend.

Trotzdem bieten die Zillertaler Verkehrsbetriebe enormes Potenzial. Mit Sicherheit sollte das Zillertal den öffentlichen Verkehr forcieren, über den eigenen Tellerrand hinaus blicken und sich an Vorbildgemeinden wie Werfenweng orientieren. Überlegungen wie der Bau einer zweiten Straße ins Tal (siehe Seite 48) sind kein nachhaltiger Lösungsansatz für die Verkehrsproblematik im Tal. Bei der Stärkung des ÖPNV und bei der Minderung des Zillertaler MIV sind Einfallsreichtum und Individualität gefragt. Wie man sieht, funktioniert dieser sanfte Tourismus auch in anderen österreichischen Gemeinden hervorragend. Als erster Schritt müssten verschiedene Betriebe im Tal miteinander kooperieren und lernen, dass man nur gemeinsam etwas erreichen kann.

Zurzeit kann man die Bahn und die Busse der Zillertaler Verkehrsbetriebe kostenlos benutzen (auch ohne Skiausrüstung), sobald man den Zillertaler Superskipass oder die Tirol Snow Card erworben hat (siehe Unterkapitel Wintertourismus ab Seite 43) (*ZILLERTALER TOURISMUS GMBH 2010e*). Dieses Angebot kann als guter Ansatzpunkt gesehen werden; allerdings sollten Pauschalangebote dieser Art verstärkt erweitert werden.

Der Skitourismus ist im Zillertal ein wichtiges, nicht wegzudenkendes Standbein. Gäste sowie Einheimische sollten jedoch zusätzlich in Richtung sanfter Tourismus gelenkt werden. Wichtig ist, dass die Entwicklung von sanften Angeboten nicht nur für Gäste, sondern auch für Einheimische und Saisoniers erfolgt. Die Zukunft des Zillertals liegt im Ausbau der Bahntrasse und der Buslinien, der Taktintensivierung, der Modernisierung der Züge, der Verbesserung und dem Ausbau der Knotenpunkte und Bahnhöfe und in der Schaffung eines flächendeckenden ÖPNV und nicht in der Schaffung eines Megaskigebietes.

Geiger, der Geschäftsführer der ProNatura in Graubünden, antwortet bei einem Interview für einen Artikel der Ciprainfo auf die Frage, was denn zu tun bleibe, wie folgt: *„Verzicht und Pflege. Das tönt nicht populär, ich weiss [sic!]. Aber wenn wir die Alpen als Lebensraum für kommende Generationen – für Menschen, Pflanzen und Tiere – erhalten wollen, kann das Motto nicht heissen [sic!]: Noch höher, noch grösser [sic!], noch schöner, noch trendiger, noch nocher. Wir müssen wieder lernen auf die Natur zu hören. Zu den Alpen gehören auch die leisen Töne“* (CIPRA 2006c: 11).

1 Entwickelte Ideen

Folgende beispielhafte Kooperationsansätze, sanftere Tourismusvarianten und Anreiseentwicklungen in Anlehnung an die Vorreitergemeinde Werfenweng, könnten in Zukunft verwirklicht werden und somit die Skigebietsentwicklung des Tales in nachhaltige Bahnen gelenkt werden:

- Kurzfristig könnte folgendes umgesetzt werden:
 - Aufbau eines kostengünstigen Gepäckservices bzw. eines Gepäckträgerservices am Bahnhof Jenbach in den Wintermonaten:

Die ÖBB bieten einen Gepäckservice innerhalb Österreichs und auch ins bzw. vom Ausland an. Dieses kostenpflichtige Service nennt sich Haus-Haus-Gepäck Plus. Unterschieden wird beim Preis zwischen Normal- und Sondergepäck sowie Fahrrädern (*ÖBB 2010a*). Gerade für junge Menschen, die kein eigenes Auto besitzen, wäre dieses Service ideal, um entspannt in den Skiurlaub zu starten, jedoch ist es relativ teuer, mehrere Gepäckstücke abzugeben (siehe Tabelle 18).

Art des Gepäck	Preise in Euro pro Stück	zusätzliche Erläuterungen
Normalgepäck	14,90	Koffer, Reisetaschen, Rucksäcke, Skischuhtaschen
Sondergepäck	24,90	u.a. Ski, Snowboards

Tabelle 18: Preise innerhalb Österreich des Haus-Haus-Gepäck Plus – Service der ÖBB, Stand Oktober 2010

(Quelle: ÖBB 2010)

Auch die DB stellt Gepäck zu; des Weiteren gibt es in zehn deutschen Bahnhöfen einen Gepäckträgerservice. Servicemitarbeiter helfen beim Tragen für 2,50 Euro für die jeweils ersten beiden Gepäckstücke und für jedes Weitere für 1,20 Euro (*DB 2010a, DB 2010b*).

Im Bahnhof Jenbach muss von der Westbahn auf die Schmalspurbahn ins Zillertal bzw. die Zahnradbahn zum Achensee gewechselt werden. Gerade dort wäre eine Einrichtung eines lokalen Gepäcktransportes bzw. eines Gepäckträgerdienstes als positive Entwicklung zu sehen. Dies könnte in der ersten Zeit vor allem in den Hauptsaisonswochen im Winter auf die Akzeptanz der Gäste getestet werden. Der Bahnhof der Zillertalbahn ist zwar mit dem ÖBB-Bahnhof durch eine Unterführung mit jeweils einem Aufzug verbunden, trotzdem ist ein Umsteigen mit Wintersportausrüstung mühsam. Während des Sommers 2010 wurde die Unterführung auch zum Busterminal erweitert. Die Fertigstellung und offizielle Eröffnung hat Ende des Jahres 2010 stattgefunden (*EXNER 2010c*). Gäste, welche jedoch nicht wissen, dass genannte Unterführung sich auf der Westseite des Bahnhofes befindet, müssen oftmals ihr Gepäck über die gesamte Länge des Bahnsteigs tragen oder ziehen. Gerade in den alpinen Wintermonaten, in welchen Teile des Bahnsteigs schneebedeckt sind oder gestreut wird, sind auch kurze Strecken von ein paar hundert Metern kräftezehrend und lästig. Exner von den Zillertaler Verkehrsbetrieben hat bestätigt, dass es bis jetzt keinen Gepäckservice am Bahnhof gibt und es hierzu auch keinerlei aktuelle Überlegungen seitens des Unternehmens gibt (*EXNER 2010b*). Ein Gepäckträgerservice könnte dabei helfen, eine nachhaltige Anreiseentwicklung zu erreichen.

- Rabatt auf ausgeliehene Wintersportgeräte bei der Anreise mit der Bahn:

Ein erwähnenswertes Beispiel ist der Schnee-Express: Dieser bringt Gäste aus verschiedenen deutschen Orten und Städten nach Österreich. Im Zug werden Sitz- und Liegewagen und ein Partywagen angeboten. Sobald Kufstein erreicht ist, werden Orte in Richtung Salzburg und Richtung Vorarlberg angefahren. Auch in Jenbach hält der Schnee-Express. Das Skigepäck wird an eigens eingerichteten Plätzen aufbewahrt; des Weiteren erhalten Zuggäste einen Skiverleihrabatt bei einem Partnersportgeschäft (Sport2000) im Urlaubsort (MÜLLER TOURISTIK 2010). Ohne die Skiausrüstung an den Urlaubsort transportieren zu müssen, ist eine Bahnreise komfortabler.

- Erhalt von Gutscheinen beim Kauf einer Jahreskarte für die Zillertaler Bahn:

Diese Gutscheine könnten z.B. für Eintritte in Bäder, Gutscheine fürs Paragleiten, Verleihski, für Skiunterricht, Erlass des Unkostenbeitrages für das Sommerprogramm des Hochgebirgsnaturparks Zillertaler Alpen, etc. ausgehändigt werden.

- Parkgebühren bei Parkplätzen von Skigebieten:

Parkgebühren bei Parkplätzen von Skigebieten im Zillertal sind ein Anfang, um mehr Gäste zur Benutzung der kostenlosen Skibusse umzuleiten. Jedoch löst dies nicht die allgemeine Anreiseproblematik. Knoflacher, ein österreichischer Verkehrsplanungsexperte und Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien, meint zu Preiserhöhungen dieser Art: *„Es ist völlig müssig, falsche Strukturen über den Preis zu kompensieren. Der Preis ist sekundär“* so (KNOFLACHER 2010b: 20).

- Mittelfristig könnte Folgendes umgesetzt werden:
 - Verstärkte Kooperationen von Zillertaler Bahn, der ÖBB und anderen Bahnanbietern mit Liftgesellschaften:

Die bestehenden Kooperationen zwischen den Zillertaler Verkehrsbetrieben und den Zillertaler Bergbahnen für eine kostenlose Benutzung der Bahn und der Busse bei Erwerb des Zillertaler Superskipasses oder der Tirol Snow Card könnten lokal ausgeweitet werden.

Ein Vorschlag wäre, spezielle Vergünstigungen für Liftpässe anzubieten, falls die Anreise mit der Bahn erfolgt ist; ein anderer wäre, einen kostenlosen Transport mit Bahn und Bussen der Zillertaler Verkehrsbetriebe im Einzugsgebiet des Skigebietes bei Erwerb eines Liftpasses anzubieten. Darüber hinaus könnte für die Abend- bzw. Nachtstunden eine Flotte an Elektro-Anrufsammeltaxi geschaffen werden. Mit diesen Taxis könnten Liftpassbesitzer per Anruf von gewissen stark frequentierten Orten wie z.B. Apres-Ski-Lokalen abgeholt werden.

- Vergünstigungen für Liftkarten, an welchen der Starttag plus zwei folgende Tage auf einen Werktag fallen:

Diese günstigeren Liftkarten könnten Änderungen des Anreisetages des Urlauberschichtwechsels herbeiführen.

- Erweiterung des Busverkehrs:

Da der Ausbau der Zillertaler Schmalspurbahn ein Unterfangen ist, welches viele Jahre in Anspruch nehmen wird, sollte parallel auch die Flotte an Bussen verstärkt werden. Dieses Angebot kann zeitlich schneller realisiert und weiter ausgebaut werden. Hier gilt es, in klimaschonende Technik zu investieren, die Intervalle zu verkürzen und eventuell auch vermehrt Gelenkbusse einzusetzen. (Diese bieten mehr Platz, da sie länger als Solobusse sind, aber trotz des mittigen Gelenkes sehr wendig bleiben.)

- Langfristig könnte Folgendes umgesetzt werden:
 - teurere Liftpässe für Gäste, sobald die Urlaubsanreise nicht mit der Bahn erfolgt

Nicht alle Gäste lassen sich zur öffentlichen Anreise „überreden“. Es ist anzunehmen, dass bei Einführung dieser Maßnahme einige Gäste dem Tal fernbleiben und andere Regionen aufsuchen. Diese Maßnahme müsste ähnlich wie „Urlaub vom Auto“ in Werfenweng enorm gut vermarktet werden.

- verkehrsberuhigte und autofreie Tourismusorte bzw. autofreie Anreise:

Autofreie Tourismusorte als „state of the art“-Urlaubsorte müssten sich langsam über Jahrzehnte entwickeln, nachdem der öffentliche Verkehr schon verbessert wurde. Hier könnte aus einem Startmodell „Verkehrsberuhigung im Urlaubsort“ das Zielmodell „Autofreier Urlaubsort“ entstehen (RAUH 1998: 363). Geeignete Startgemeinden für autofreie Urlaubsorte befinden sich wahrscheinlich im hinteren Tal bzw. in der Nähe des Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen. Initiativen könnten von diesem Schutzgebiet ausgehen bzw. wären diese Gemeinden keine Durchfahrtsgemeinden. Weitere aufgrund der Lage passende Gemeinden wären Weer und Weerberg. Diese beiden Gemeinden könnten bei Verbesserung des öffentlichen Verkehrs leicht ohne eigenen Pkw erreicht werden.

Die Zillertaler Landschaft sollte bei diesen autofreien Gemeinden nicht mit riesigen Parkflächen am Rande solcher Urlaubsorte verbaut und verunstaltet werden. Schließlich wäre es nicht sinnvoll, in einer von Staus und MIV geplagten Region durch das gesamte Tal mit dem eigenen Pkw zu fahren, um dann vor Ort das Fahrzeug abzustellen und im autofreien Urlaubsort mit alternativen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Vielmehr muss mit gezieltem Marketing und Werbung den Gästen bereits im Quellgebiet bewusst gemacht werden, dass die gewählten Ziele nicht nur autofreie Orte sind, sondern auch auf eine autofreie Anreise setzen.

Sammer, der Leiter des Instituts für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, bestätigt diesen Gedanken und weist darauf hin, dass autofreie Zonen nur funktionieren, wenn die notwendigen Verkehrsbewegungen von anderen Verkehrsmitteln übernommen werden können oder außerhalb dieser Zonen Parkplätze für Pkw angeboten werden. Ansonsten bleiben die Urlauber und Urlauberinnen fern (SAMMER 2010).

- Rückbau von Parkplätzen bei Skigebieten:

Vielleicht muss auch zu drastischen Mitteln gegriffen werden, damit der Gast von einer Anreise mit dem eigenen Pkw absieht. Knoflacher empfiehlt in einer E-Mail ein solches drastisches Mittel. Seiner Meinung nach sollten alle Parkplätze aus dem Zillertal rückgebaut werden (KNOFLACHER 2010a). In einer Ausgabe der Serie Szene Alpen aus dem Jahr 2010 wird Knoflacher zum Thema „Virus Auto“ interviewt und erklärt, dass man *„mit dem Auto nirgends mehr hinkommen“* (KNOFLACHER 2010b: 20) darf und dass die *„Entfernung zum geparkten Auto [...] größer sein [muss,] als zur nächsten Haltestelle“* (KNOFLACHER 2010b: 20). Sobald diese Bedingungen gegeben wären,

würden bzw. müssten Gäste sowie Einheimische automatisch auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Dieser von Knoflacher geforderte Rückbau der Parkplätze ist natürlich eine schwer umzusetzende Vision.

- zusätzlich könnte folgendes die B169 entlasten:
 - Fahrverbot für Langsamfahrgeräte
 - Zebrastreifen an der B169 unterführen

Jene beiden Punkte werden auch vom Tiroler Landtagsabgeordneten und Bürgermeister der Gemeinde Kaltenbach Gasteiger befürwortet (*BEZIRKSBLATT 2009: 5*).

2 Initiatoren

Es stellt sich die Frage, wer die Initiatoren all der genannten Vorhaben sein könnten. Neutrale, unabhängige Fachleute und aufgeschlossene Bürger und Bürgerinnen des Tales können sehr viel Positives miteinander erreichen.

Tourismusverbände als Initiatoren spielen mit Sicherheit eine bedeutende Rolle. In Tabelle 19 werden die Aufgaben von Tourismusverbänden nach dem Tiroler Tourismusgesetz aus dem Jahre 2006 dargestellt.

Aufgaben von Tourismusverbänden

- (1) Den Tourismusverbänden obliegen die Wahrung, Förderung und Vertretung der örtlichen und regionalen Belange des Tourismus unter Bedachtnahme auf seine ökonomischen, sozialen, kulturellen, ethischen und ökologischen Auswirkungen.*
- (2) Den Tourismusverbänden obliegen insbesondere:*
- a) die tourismusstrategische Planung für ihr Verbandsgebiet,*
 - b) das touristische Marketing, insbesondere Marktforschung, Angebotsgestaltung, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit, Verkaufsförderung und Vertrieb sowie die laufende Überprüfung der Marketingmaßnahmen auf ihren Erfolg,*
 - c) die Förderung des Verständnisses der Bevölkerung für die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Tourismus,*
 - d) die Unterstützung und Koordinierung der Tätigkeiten der Mitglieder und der öffentlichen Einrichtungen bei der Gestaltung eines marktgerechten Angebots,*
 - e) sonstige Maßnahmen der Gästebetreuung, insbesondere im Bereich des Veranstaltungsmanagements,*
 - f) die Weiterbildung der Mitglieder, der Funktionäre und der Bediensteten des Tourismusverbandes,*
 - g) die Führung einer leistungsfähigen Geschäftsstelle und der erforderlichen Ortsbüros als Einrichtungen zur Betreuung der Gäste und der Mitglieder.*
- (3) Tourismusverbände dürfen nur dann eine erwerbswirtschaftliche Tätigkeit ausüben oder sich an einem erwerbswirtschaftlichen Unternehmen beteiligen, wenn und solange*
- a) dies zur Erfüllung der Aufgaben des Tourismusverbandes zweckmäßig ist,*
 - b) die Aufgaben durch andere, insbesondere durch Private, nicht besser besorgt werden können und*
 - c) das damit verbundene finanzielle Risiko in einem angemessenen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit des Tourismusverbandes steht.*

Tabelle 19: Aufgaben von Tourismusverbänden nach dem Tiroler Tourismusgesetz 2006

(Quelle: TIROLER LANDESERGIERUNG 2005)

Es ist ersichtlich, dass folgende Tätigkeiten zu den Aufgaben der vier Tourismusverbände im Zillertal (Tux-Finkenberger, Mayrhofener, Zell-Gerlos und Erste Ferienregion im Zillertal), sowie des Tourismusverbandes Silberregion Karwendel gehören: Die fünf TvB's sind für die weitere Planung von Strategien zuständig und übernehmen das Marketing, die Marktforschung, die Angebotsgestaltung und Werbung.

Bei den Recherche-tätigkeiten für vorliegende Arbeit hat sich jedoch herausgestellt, dass diese fünf Tourismusverbände diese Aufgaben nicht optimal ausüben. Anfragen bezüglich zukünftigen touristischen Planungen wurden entweder vollkommen ignoriert oder nur mit Gästeprospekten und -informationsmaterial über die Region beantwortet. Es ist fraglich, ob die einzelnen Verbände genügend miteinander vernetzt sind und ob sie ihre vom Gesetzgeber gestellten Aufgaben auch wirklich ausreichend erfüllen.

Planungsverbände werden ebenfalls eine zentrale Rolle bei einer nachhaltigeren Entwicklung des Verkehrs und des Skitourismus spielen. Diese könnten Verkehrskonzepte und Leitbilder ausarbeiten: *„Im Auftrag der Landesregierung sollen die Planungsverbände an der Erstellung von Regionalprogrammen und –plänen mitwirken. Im eigenen Wirkungsbereich unterstützen die Planungsverbände die Gemeinden in den Angelegenheiten der örtlichen Raumordnung und in weiteren Aufgabenfeldern“ (TIROLER LANDESREGIERUNG 2010d).*

Der Planungsverband Zillertal steckt jedoch noch in den Kinderschuhen. Er wird im nachfolgenden Kapitel genauer dargestellt.

3 Umdenken im Zillertal findet statt

Eine aktuelle Überlegung zum Ausbau der Zillertalbahn ist Folgende: Im Frühsommer des Jahres 2010 wurde veröffentlicht, dass Pläne bestehen, die Zillertalbahn bis zum Jahr 2014 zu verlängern. Zukünftig soll nicht mehr der Bahnhof Mayrhofen als Endstation fungieren, sondern es soll zwei neue Stationen geben. Eine Station soll bei der Talstation der Penkenbahn in Mayrhofen und eine weitere bei der Talstation der Ahornbahn in Mayrhofen errichtet werden. Die Befürworter des Projektes - Holub, Direktor der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG; Geisler, Obmann des Planungsverbandes Zillertal; Rothleitner, Vorstand der Mayrhofner Bergbahnen und Fuchshuber, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Tirol - sind sich einig, dass der Endbahnhof Mayrhofen in den Wintersaisons enorm überlastet ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Hälfte dieser Personen die zusätzlich geplanten Stationen für einen Ausstieg in Anspruch nehmen könnten. Somit würde der Bahnhof Mayrhofen entlastet werden. Des Weiteren besteht die Hoffnung, dass der Skibusverkehr durch den Ausbau der Bahn reduziert werden kann. Das bestehende Verkehrschaos kann mit diesem Projekt nicht gelöst werden, allerdings kann der Binnenverkehr in Mayrhofen verringert werden. Dieses Vorhaben ist bis jetzt nur eine Idee; es gibt noch keine konkreten Planungen. Planungsaufträge müssten erst offeriert, Machbarkeiten untersucht und die Ausgaben kalkuliert werden (*EXNER 2010a, HUSS 2010, WITTING 2010*).

Verantwortliche wie Seilbahn- und Bahnvorstände beginnen zu kooperieren und zu verstehen, dass man versuchen muss, den Wintersportler von der Straße weg in öffentliche Verkehrsmittel zu bringen. Um diese nachhaltige Entwicklung für das Zillertal zu forcieren, sollte zuerst nach

strategischen Themen und Partnerschaften gesucht werden. Die Zusammenarbeit von verschiedenen Fachdisziplinen ist hier enorm wichtig, um effizient und mit Durchsetzungskraft arbeiten zu können. Vor allem in der Anfangsphase ist es von besonderer Bedeutung, ein Leitbild in kleinere Teilschritte zu gliedern und darzulegen, welche Teilschritte innerhalb eines absehbaren Zeitraumes, z.B. einer Wahlperiode, umsetzbar sind. Es ist utopisch, anzunehmen, dass ein Maßnahmenprogramm binnen kurzer Zeit umsetzbar ist. Darüber hinaus bestehen noch andere existierende Leitbilder, welche parallel weiterverfolgt werden. Außerdem kann es durchaus passieren, dass diese der nachhaltigen Entwicklung im Tal schaden können. Deswegen sollte es immer wieder Zwischenevaluierungen geben, um Verbesserungen des angestrebten Kurses herbeiführen zu können (WEBER o.J.b: 12f).

Es wurde begonnen, über ein „Zillertal in der Zukunft“ zu diskutieren. Allmählich wird vielen Personen, Politikern und Politikerinnen deutlich, dass die Zillertaler und Zillertalerinnen ihre Einstellungen und Haltungen neu durchdenken und ändern müssen. Ein geschaffener Planungsverband, dem alle 25 Gemeinden des Tales angehören, hat mit Hilfe zahlreicher Experten und Expertinnen sechs Aktionsfelder festgelegt: Wasser & Klimawandel, Erneuerbare Energien, Verkehr, Öffentliche Sicherheit, Kultur & Identität, Regionale Wirtschaft & Versorgung. Das Tal soll sich nachhaltig weiterentwickeln. Ökologische, ökonomische und soziale Aspekte sollen eine gleichbedeutende Rolle spielen. Das Leitbild für die Zillertaler Bevölkerung für eine geordnete Regionalentwicklung ist die Zillertal Erklärung. Es sollen Ziele und Methoden und weiters kurz-, mittel- und langfristige Schritte ausgearbeitet werden. Laufende Evaluierungen sollen die Einhaltung dieser Ziele überprüfen. Außerdem soll ein Raumordnungskonzept für das Zillertal verfasst werden. Diese Ziele, Methoden und Schritte wurden im Juni 2008 in Mayrhofen präsentiert. Im Jahr 2010 fand die erste Folgekonferenz statt, in welcher über die ersten Errungenschaften bzw. Irrtümer diskutiert werden sollte (PLANUNGSVERBAND ZILLERTAL 2010c: 1). Diese Konferenz fand laut Geißler, dem Obmann des Planungsverbandes Zillertal, Mitte November 2010 in Mayrhofen unter dem Namen das „ZillertalFORUM“ statt und wurde von der Seilbahnwirtschaft organisiert. Bei dieser Veranstaltung diskutierte der Planungsverband mit den Seilbahnunternehmen und -unternehmerinnen sowie interessierten Zillertalern und Zillertalerinnen über die künftige Entwicklung des Tales (GEISSLER 2010).

Bei einer Befragung des Obmannes, ob in Zukunft ein neues Verkehrskonzept für das Tal erstellt wird, wurde auf das bereits bestehende 15 Jahre alte Konzept verwiesen. Laut Geißler sind viele Maßnahmen, welche im Jahr 1995 empfohlen wurden, bereits umgesetzt. Er führt als Beispiele „den Bau einer Umgehungsstraße durch das Zillertal zur Entlastung der Ortszentren“ und „die Schaffung von zentralen Auffangparkmöglichkeiten in [der] Nähe der Schigebiete an“ (GEISSLER 2010). Im Jahr 2010 wurde allerdings vom Planungsverband eine neue Verkehrsstudie in Auftrag gegeben (GEISSLER 2010).

Umgesetzte Verkehrsmaßnahmen aus dem Jahr 2010 sind (GEISSLER 2010):

- eine höhere Taktfrequenz der Zillertalbahn durch den Bau zusätzlicher Ausweichstellen
- Errichtung eines neuen Verkehrsknotens am Bahnhof Jenbach durch den Bau dreier neuer Gleise und die Vebindung des ÖBB-Bahnhofes mit dem Busbahnhof der Zillertaler Verkehrsbetriebe

Wichtigste geplante Verkehrsmaßnahme bis zum Jahr 2014 ist (GEISSLER 2010):

- Direktanschluss der Zillertalbahn an die Talstationen der Ahornbahn und der Penkenbahn in Mayrhofen

4 Schlusswort

Durch die Ausarbeitung dieser Masterarbeit kann die vorangestellte Hypothese bestätigt werden. In Tirol sollten Skigebiete nicht mehr im selben Ausmaß wie in den letzten Jahren erweitert werden. Die weitere Skigebietsentwicklung des Bundeslandes sollte sich ändern.

Für die Zukunft müssen bestehende Instrumente und Regelungen abgesichert, verbessert und bezüglich neuer Entwicklungen erweitert werden. Das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnischer Erschließungen muss in der nächsten Zeit Fuß fassen und mit Daten, Fakten und Erfahrungen gefüllt werden. Evaluierungen werden immer eine wichtige Rolle für die positive Entfaltung des Instrumentes spielen. Die Verordnung von Ruhegebieten ist ein guter Schritt, um die Vergrößerung von Skigebieten zu verhindern, jedoch muss diese Naturschutzkategorie in

den nächsten Jahren überarbeitet werden. Prädikate wie des Naturparks sind eine zusätzliche hervorragende Möglichkeit, um die regionale Entwicklung zu fördern und den sanften Tourismus und die Umweltbildung anzukurbeln.

Eine Einteilung der Skigebiete in Zonen ähnlich den Seilbahngrundsätzen in skitouristische Intensivkernzonen, starke skitouristische Zentralräume und schwache skitouristische Gebiete könnte die Auflistung der bestehenden Skigebiete im TSSP 2005 (allgemeine Übersichtskarte und 93 einzelne Bestandskarten) ergänzen. Diese Anpassung könnte nach der anstehenden Evaluierung erfolgen. In (zumindest) der skitouristischen Kernzone sollte es in einem gewissen Zeitraum gar keine Erweiterungen mehr geben. Qualitätsverbesserungen innerhalb eines bestehenden Skigebietes, welche die Transportkapazität nicht erhöhen und den MIV nicht weiter negativ beeinträchtigen, sollten erlaubt und erwünscht sein. Zu diesen Verbesserungen zählen der Austausch veralteter Lifte, technische Modernisierungen im Skigebiet (Sitzheizungen, Verwendung von alternativer Energie, wie Installierung von Solarpaneelen) und Maßnahmen, welche den MIV senken und den ÖPNV stärken.

Die Zillertaler und Zillertalerinnen sollten begreifen, dass Skigebietserweiterungen nicht nur wirtschaftlichen Aufschwung bringen, sondern auch raumordnerische Probleme. Volle Aufmerksamkeit muss der Verkehr erlangen. ÖPNV unterstützende Projekte sollten ähnlich den Alpine Pearls-Gemeinden gestartet werden. Werfenweng in Salzburg gilt hier als Vorreitergemeinde in Österreich.

Das Zusammenschlussprojekt vom Inntal ins Zillertal wird nach der genauen Befassung mit der Thematik als nicht vertretbar angesehen. Negative Auswirkungen überwiegen eindeutig den positiven.

In Zukunft müssen die Zillertaler und Zillertalerinnen Programme, Leitbilder und Entwicklungskonzepte ausarbeiten und sich entscheiden, ob sie weiterhin dem altbekannten Weg folgen wollen und sich somit weiter Belastungen aussetzen oder ob sie eine andere Richtung einschlagen wollen. Erste Ansätze gibt es bereits. Diese müssen aber weiter verfolgt werden. Ein neues Verkehrskonzept ist dringend notwendig. Hierbei sollte der touristische Verkehr sowie der Verkehr der Einheimischen Beachtung finden.

Zusammenfassung

Die vorliegende Masterarbeit untersucht mittels Literaturrecherche und Experteninterviews die Thematik der Skigebietsentwicklungen und -zusammenschlüsse in Österreich, Tirol und speziell anhand eines Fallbeispiels. Außerdem wird eine Beziehung zur Problematik der skitouristischen An- und Abreise hergestellt. Es werden zwei Instrumente vorgestellt, um Skigebietsentwicklungen in Tirol zu steuern: Ein raumplanerisches Instrument, das Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen und eine Naturschutzgebietskategorie, Ruhegebiete. Das Raumordnungsprogramm steuert nicht nur die weitere Skigebietsentwicklung, sondern legt auch für skitechnische Erweiterungsvorhaben Kriterien für Verkehrsmaßnahmen fest.

Das Fallbeispiel behandelt das Zillertal, ein Seitental des Inntals, in welchem der Wintertourismus eine bedeutende Rolle spielt. Die Arbeit greift die sich unaufhörlich weiter drehende skitouristische Wachstumsspirale und die Verkehrsproblematik auf; beides sind raumordnerische Konfliktthemen des Tals. Der Konkurrenzkampf der Skigebiete führt laufend am Anreisetag Samstag zu starkem Verkehr, vor allem während der Wintersaison. Daran anschließend werden die Zusammenschlusspläne vom Inntal ins Zillertal dargelegt.

Durch die Bearbeitung der Thematik wird der Schluss gezogen, dass die Politiker und Politikerinnen sowie die Bewohner und Bewohnerinnen des Zillertals endlich beginnen müssen, umzudenken. Statt größeren Skigebieten sind Verkehrskonzepte und nachhaltige Verkehrslösungen notwendig, um die enormen Touristenströme, aber auch den von den Einheimischen selbst produzierten Verkehr zu steuern. Diesbezüglich lässt sich ein deutlicher Widerwille zur Umsetzungsbereitschaft erkennen, welcher durch diverse Expertengespräche bestätigt wird.

Die Arbeit schließt mit Lösungsansätzen für eine nachhaltigere wintertouristische Entwicklung im Großraum Zillertal.

Schlüsselwörter: Wintertourismus, Skigebietserweiterung, Skigebietszusammenschluss, Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen, Ruhegebiet, skitouristische An- und Abreise, Zillertal, Weer, Weerberg

Abstract

This Master thesis investigates the topic of skiing area development and connection in Austria, Tirol and especially in a case study by using literature research and experts interviews. Furthermore, this work is connected to the problems off ski touristic arrival and departure. Two tools for steering the development of ski areas are introduced: The first tool is a space planning tool, a programme concerning cable cars and ski technical utilisation, the second is a nature conservation category, tranquility areas. The space planning tool doesn't only steer the future ski area development but also sets standards for traffic issues when there are plans for ski technical enlargements.

The case study is about Zillertal, a side valley of the Inntal, for which winter tourism has a significant role. This work picks up the ceaseless turning ski touristic growth spiral and the traffic issues, both are space planning conflict subjects of the valley. The battle of competition between the ski areas leads every Saturday, the arrival day, mostly during the winter season to strong traffic. Besides, the plans for a connection between Zillertal and Inntal are presented.

After having worked out the topic, this paper concludes that politicians and inhabitants of Zillertal finally have to start to rethink: Instead of bigger ski areas there is a need for traffic concepts and sustained traffic solutions to manage and navigate the enormous touristic streams and also the traffic caused by the inhabitants themselves. But there exists a clear reluctance to the willingness of implementation. This is confirmed through accomplished experts interviews.

This work closes with solution trials for a sustainable development of the winter tourism in the greater area of Zillertal.

Key words: winter tourism, skiing area enlargement, skiing area connection, regional planning programme concerning cable cars and ski technical utilisation, tranquility area, ski touristic arrival/ departure, Zillertal, Weer, Weerberg

VII Quellenverzeichnis

1 Literaturverzeichnis

ALPINE PEARLS [Hg.] (2010): Alpine Pearls. Die Perlen der Alpen- Urlaub bewusst genießen.
<http://alpine-pearls.com/alpine_pearls/live/ap_navi/show.php3?id=38&nodeid=38&_language=de>
(abgerufen am 28.07.2010)

BERGFEX GMBH [Hg.] (2010a): Skigebiete Tirol.
<<http://www.bergfex.at/tirol>>
(abgerufen am 25.04.2010)

BERGFEX GMBH [Hg.] (2010b): Skigebiete Österreich.
<<http://www.bergfex.at/oesterreich>>
(abgerufen am 25.04.2010)

BEZIRKSBLATT [Hg.] (2009): Zweite Straße unerwünscht. In: Bezirksblatt Nr. 13 vom 25.03.2009, S. 5.
<<http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=330>>
(abgerufen am 17.05.2010)

BMW (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit) [Hg.] (1999): Winter-Urlaub in Österreich. Untersuchung am deutschen Markt. Kurzfassung. München. S. 6, 13, 19.
<www.bmwfj.gv.at/NR/rdonlyres/BAB40DEA.../Winterurlaub.pdf>
(abgerufen am 23.11.09)

BRANDAUER, P. (2006): Werfenweng mobil+. Sanft mobil auf neuen Wegen. PowerPoint-Vortrag.

BUCHEBNER, V. (2010): E-Mail vom 20.09.2010

CIPRA [Hg.] (2006a): Alpen als Sportgerät oder Landschaft als Kapital? Situation, Trends und Lösungsansätze im Wintersport. In: CIPRA [Hg.] (2006): Skifahren in Ewigkeit, Amen? Wintertourismus im Wandel. Serie Ciprainfo Nr. 81, Schaan. S. 4f.

CIPRA [Hg.] (2006b): Nachhaltigkeit als Zuckerguss. Im Portrait: Christian Geiger. In: CIPRA [Hg.] (2006): Skifahren in Ewigkeit, Amen? Wintertourismus im Wandel. Serie Ciprainfo Nr. 81, Schaan. S. 4f.

CIPRA [Hg.] (2006c): Umweltfreundlich Reisen in den winterlichen Alpen. Blick hinter die Kulissen der alpinen Skigebiete. In: CIPRA [Hg.] (2006): Skifahren in Ewigkeit, Amen? Wintertourismus im Wandel. Serie Ciprainfo Nr. 81, Schaan. S. 9.

DB (Deutsche Bahn) [Hg.] (2010a): Gepäckträger-Service.
<<http://www.bahn.de/p/view/angebot/gepaeck/gepaecktraegerservice.shtml>>
(abgerufen am 19.10.2010)

DB (Deutsche Bahn) [Hg.] (2010b): Lassen Sie Ihr Reisegepäck doch einfach an Ihr Reiseziel liefern.
<<http://www.bahn.de/p/view/angebot/gepaeck/kuriergepaeck.shtml>>
(abgerufen am 19.10.2010)

ENNEMOSER, K. (2009): Chancen für den Wintertourismus. S. 4.
<<http://www.oewav.at/upload/medialibrary/Ennemoser.pdf>>
(abgerufen am 23.11.09).

EXNER, S. (2010a): E-Mail vom 04.08.2010

EXNER, S. (2010b): E-Mail vom 18.10.2010

EXNER, S (2010c): E-Mail vom 02.11.2010

GÄRTNER, L. (2010a): E-Mail vom 02.11.2010

GÄRTNER, L. (2010b): E-Mail vom 04.11.2010

GEISSLER, J. (2010): E-Mail vom 03.11.2010

GEMEINDE KALTENBACH [Hg.] (2010): Kaltenbach im Zillertal heißt Sie herzlich willkommen.
<<http://www.kaltenbach.at/typo3/kaltenbach-im-zillertal.html>>
(abgerufen am 22.06.2010)

GEMEINDE WEER [Hg.] (2010a): Geschichte.
<<http://www.weer.at/cgi-bin/gemeinde.pl?action=geschichte>>
(abgerufen am 06.05.2010)

GEMEINDE WEER [Hg.] (2010b): Tourismus.
<<http://www.weer.at/cgi-bin/gemeinde.pl?action=tourismusinfo>>
(abgerufen am 06.05.2010)

GEMEINDE WEERBERG [Hg.] (2010a): Gemeinde.
<<http://www.weerberg.at/cgi-bin/gemeinde.pl>>
(abgerufen am 06.05.2010)

GEMEINDE WEERBERG [Hg.] (2010b): Tourismus/Freizeit.
<<http://www.weerberg.at/cgi-bin/gemeinde.pl?action=tourismus>>
(abgerufen am 06.05.2010)

GEMEINDE WEERBERG [Hg.] (2010c): Freizeit Winter.
<<http://www.weerberg.at/cgi-bin/listen.pl?kat=1272>>
(abgerufen am 06.05.2010)

GLÄSER, J. & LAUDEL, G. (2009): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Als

Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. Wiesbaden, S. 12, 117, 153f.

GOOGLE MAPS [Hg.] (2010): Route berechnen.

<<http://maps.google.at/maps?ct=reset>>

(abgerufen am 28.06.2010)

GRÖBNER, A. (2010a): E-Mail vom 07.07.2010

GRÖBNER, A. (2010b): Telefongespräch vom 03.08.2010

GSCHWANDTNER, S. (2010): E-Mail vom 15.09.2010

GÜTHLER, A. (2003): Aufrüstung im alpinen Wintersport. Ein Hintergrundbericht.

<http://www.cipra.org/pdfs/122_de/at_download/file>

(abgerufen am 20.11.09)

HANDLER, F. (2006): Tourismus in Schutzgebieten anhand der österreichischen Naturparke. Gastvortrag im Dezember 2006 in der VU „855.309 Touristische Raumplanung“. Universität für Bodenkultur Wien.

HASSLACHER, P. (1995): Probleme und Lösungsansätze der alpinen Raumordnung- dargestellt am Beispiel des Zillertales. In: OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (1995): Alpine Raumordnung Zillertal- Probleme Lösungsansätze Perspektiven. Serie: Alpine Raumordnung Nr.: 11, Innsbruck. S. 9-17.

HASSLACHER, P. (2000): Alpentourismus. Weiße Industrie mit Smogalarm. In: BMLFUW (Lebensministerium) [Hg.] (2000): Ohne Titel. Serie: Ländlicher Raum Ausgabe Juni/ 2000, S. 11f.

HASSLACHER, P. (2002a): Die skitouristische Wachstumsmaschine. In: OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (2000): Die skitouristische Wachstumsmaschine. Drei Tiroler Täler: 3 Aufschaukelungen -Paznaun -Pitztal -Zillertal. Serie: Alpine Raumordnung Nr.: 23, Innsbruck. S. 5ff.

HASSLACHER, P. (2002b): Das Zillertal- Modellhafte Aufschaukelung der Skigebiete. In: OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (2000): Die skitouristische Wachstumsmaschine- Drei Tiroler Täler: 3 Aufschaukelungen -Paznaun -Pitztal -Zillertal. Serie: Alpine Raumordnung Nr.: 23, Innsbruck. S. 43- 52.

HASSLACHER, P. (2007a): Alpine Raumordnung Gestern- Heute- Morgen. In: BMLFUW (Lebensministerium) [Hg.] (2007): Raumordnung & Raumplanung. Serie: Ländlicher Raum Jahrgang 2007. S. 3ff.

<www.laendlicher-raum.at/filemanager/download/19178/>

(abgerufen am 11.06.09)

HASSLACHER, P. (2007b): Raum-Machtpolitik in den Ötztaler Alpen. In: OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (2007): Tatort II. Notweg Pitztal. Serie: Alpine Raumordnung Nr.: 33, Innsbruck. S. 10-12.

HASSLACHER, P. (2009a): E-Mail vom 07.06.2009

HASSLACHER, P. (2009b): E-Mail vom 10.06.2009

HASSLACHER, P. (2010): E-Mail vom 31.08.2010

HERBKE, S. (2009): Hochfügen/Hochzillertal. In: sueddeutsche.de GmbH vom 03.11.2009.

<<http://www.sueddeutsche.de/reise/319/317195/text/>>

(abgerufen am 11.05.2010)

HLAVAC, Ch. (2007): Klimawandel: Was Gemeinden tun können. Verdrängen, anpassen oder vermeiden. In: Kommunal Nr. 4/2007. S. 27-29.

<www.galatour.at/fileadmin/uploads/Klimawandel-Tourismus.pdf>

(abgerufen am 26.07.2010)

HOCHGEBIRGSNATURPARK ZILLERTALER ALPEN [Hg.] (2010): Steckbrief.

<<http://www.naturpark-zillertal.at/natur-kultur/naturparkregion/steckbrief.html>>

(abgerufen am 30.06.2010)

HUSS, A. (2010): Verbindung mit Bergbahn. Zillertalbahn soll bis zum Jahr 2014 direkt an Ahornbahn und Penkenbahn halten. In: Bezirksblatt Nr. 28 vom 14.07.2010.

<[http://www.planungsverband-](http://www.planungsverband-zillertal.at/fileadmin/user_upload/F_MEDIEN/PRESSEMELDUNGEN/VERKEHR/Verlinkte_Artikel/10-07-14_Verbindung_mit_Bergbahn_01.jpg)

[zillertal.at/fileadmin/user_upload/F_MEDIEN/PRESSEMELDUNGEN/VERKEHR/Verlinkte_Artikel/10-07-](http://www.planungsverband-zillertal.at/fileadmin/user_upload/F_MEDIEN/PRESSEMELDUNGEN/VERKEHR/Verlinkte_Artikel/10-07-14_Verbindung_mit_Bergbahn_01.jpg)

[14_Verbindung_mit_Bergbahn_01.jpg](http://www.planungsverband-zillertal.at/fileadmin/user_upload/F_MEDIEN/PRESSEMELDUNGEN/VERKEHR/Verlinkte_Artikel/10-07-14_Verbindung_mit_Bergbahn_01.jpg)>

(abgerufen am 04.10.2010)

IFORMATIONSBÜRO HOCHZILLERTAL [Hg.] (2010): Lifte/Pisten.

<<http://www.hochzillertal.com/de/das-skigebiet/liftepisten/>>

(abgerufen am 11.05.2010)

KNAPP, A. (2010): E-Mail vom 10.05.2010

KNOFLACHER, H. (2010a): E-Mail vom 12.11.2010

KNOFLACHER, H. (2010b): Langsamer werden, damit das Gehirn nachkommt. In: CIPRA INTERNATIONAL [Hg.] (2010): Megaprojekte: Geld oder Leben? Welchen Zwecken Großprojekte in den Alpen dienen. Serie Szene Alpen Nr. 94, Schaan. S. 18ff

KRONEN ZEITUNG [Hg.] (2009): Viele Begehren, aber noch keine Lösung für Stauhölle im Zillertal. In: Kronen Zeitung vom 05.11.2009, S. 16 Ressort: lokal.

<<http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=330>>

(abgerufen am 17.05.2010)

LANG [Hg.] (2010): Geschäftsführung Firmengruppe.

<<http://www.langbau.at/content/unternehmen-geschaeftsfuehrung>>

(abgerufen am 12.05.2010)

LEINER, O. (2010): Telefongespräch vom 16.09.2010

MÜLLER, R. (2010): E-Mail vom 27.09.2010

MÜLLER TOURISTIK [Hg.] (2010): Im Nachtzug direkt nach Österreich!

<<http://www.schnee-express.com/>>

(abgerufen am 18.10.2010)

NEUNER, T. (2009): Lieber im Stau stehen, als auf Zugbank sitzen. In: Kurier vom 24.03.2009,

S. 20, Ressort: Chronik.

<<http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=330>>

(abgerufen am 17.05.2010)

ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) [Hg.] (2010a): Haus-Haus-Gepäck Plus.

<http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Gepaeck/Haus-Haus-Gepaeck_Plus/index.jsp>

(abgerufen am 18.10.2010)

ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) [Hg.] (2010b): Home.

<<http://www.oebb.at>>

(abgerufen am 28.06.2010)

OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (2009b): Fachbeiträge.

<<http://www.alpenverein.at/naturschutz/Publikationen/Fachbeitraege/index.php?navid=43>>

(abgerufen am 06.12.09)

OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (2010): 9. Weer - Erschließung von Weer-Weerberg über den Gilfert nach Hochfügen.

<http://www.alpenverein.at/naturschutz/Alpine_Raumordnung/Skierschliessungsprojekte/085_Gilfert.php>

(abgerufen am 05.05.2010)

ORF (Österreichischer Rundfunk) [Hg.] (2010): Zillertal sucht nach Lösung für Verkehrskollaps. In: ORF Tirol News vom 09.01.2010.

<<http://tirol.orf.at/stories/414692>>

(abgerufen am 17.05.2010)

ÖSTERREICH WERBUNG [Hg.] (2009): Die Alpen: Lebens- und Freizeitraum.

<<http://www.austria.info/at/wissenswertes-zu-oesterreich/alpen-in-oesterreich-1092698.html>>

(abgerufen am 23.11.09)

PECK, S. (2005): Die Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005. Eine Untersuchung der Aufstiegshilfen und Beschneiungsanlagen in Österreich vor dem Hintergrund der Klimavariabilität. Diplomarbeit, Wien. S. 5-8, 16.

<http://www.breiling.org/snow/stefan_peck.pdf>

(abgerufen am 20.11.09)

PLANUNGSVERBAND ZILLERTAL [Hg.] (2010a): 25 ziehen an einem Strick.

<<http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=186>>

(abgerufen am 22.09.2010)

PLANUNGSVERBAND ZILLERTAL [Hg.] (2010b): Aktionsfeld Verkehr.

<<http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=306>>

(abgerufen am 22.09.2010)

PLANUNGSVERBAND ZILLERTAL [Hg.] (2010): Die Zillertal Erklärung.

<http://www.fuenf-sterne-region.at/fileadmin/user_upload/Der_Planungsverband/Zillertal_Erklaerung.pdf>

(abgerufen am 22.09.2010)

RAUH, W. (1998): Tourismus mit wenig Verkehr. Vision oder Utopie? In: CIPRA [Hg.] (1998): 1. Alpenreport. Daten, Fakten, Probleme, Lösungsansätze. Bern. S. 361ff.

RECHTSINFORMATION DES BUNDES [Hg.] (RIS) (2010): Ruhegebiete

<<http://www.ris.bka.gv.at/lr-tirol/>>
(abgerufen am 15.06.2010)

RHOMBERG, K. (1998): Vorfahrt für unsere Gesundheit. Ärzte gegen die Verkehrslawine. In: CIPRA [Hg.] (1998): 1. Alpenreport. Daten, Fakten, Probleme, Lösungsansätze. Bern. S. 356ff.

ROFANKURIER [Hg.] (2009): Chaos ins Zillertal. In: rofankurier vom 27.03.2009, S. 23.
<<http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=330>>
(abgerufen am 17.05.2010)

SAMMER, G. (2010): E-Mail vom 12.10.2010

SCHULFERIEN.ORG [Hg.] (2010a): Schulferien Österreich 2009.
<http://www.schulferien.org/Ferien_Oesterreich/2009/ferien_oesterreich_2009.html>
(abgerufen am 19.05.2010)

SCHULFERIEN.ORG [Hg.] (2010b): Schulferien 2009.
<http://www.schulferien.org/Schulferien_nach_Jahren/2009/schulferien_2009.html>
(abgerufen am 19.05.2010)

SCHUSTER, H. (2009): Urlaubsregion Zillertal. Urlaub das ganze Jahr.
<<http://www.zillertal-online.at/typo3/urlaubsregion-zillertal.html>>
(Stand: 26.11.2009) (abgerufen am 02.12.2009)

SEC GESMBH [Hg.] (2010): Liftprojekt Zusammenschluss Inntal-Zillertal ab Weer.
<<http://www.seilbahn.net/snn/bericht.php?wert=360&wert1=22&zurueck=2>>
(abgerufen am 16.06.2010)

SEIFERT, W. (2007): Schutzgebietsbetreuung im Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen. Der konsequente Aufbau eines Partnernetzwerkes. In: OEAV (Österreichischer Alpenverein) [Hg.] (2007): Schutzgebietsbetreuung in Österreich. Serie: Alpine Raumordnung Nr. 32, Innsbruck . S. 57.

SILBERREGION KARWENDEL [Hg.] (2010a): Traumhafte Schigebiete der Ferienregion.
<http://www.silberregion-karwendel.at/de/ferienregion/33875/traumhafte_schigebiete_der_ferienregion.html>
(abgerufen am 08.05.2010)

SILBERREGION KARWENDEL [Hg.] (2010b): Winterurlaub.
<<http://www.silberregion-karwendel.at/prospekt-katalog/>>
(abgerufen am 24.05.2010)

SILBERREGION KARWENDEL [Hg.] (2010c): Zwölf Orte präsentieren sich von der schönsten Seite.
<http://www.silberregion-karwendel.at/de/ferienregion/urlaubsorte/35179/zwoelf_urlaubsorte_praesentieren_sich_von_der_schoensten_seite.html>
(abgerufen am 23.06.2010)

SKI GUIDE AUSTRIA [Hg.] (2009) Die besten Skigebiete Tirols.
<<http://www.derskiguide.at/skigebiete/tirol/die-besten-skigebiete-tirols.html>>
(abgerufen am 07.12.09)

SKIWELT.DE [Hg.] (2010): Neue Skischaukel vom Inntal ins Zillertal.

<<http://www.skiwelt.de/news/288>>
(abgerufen am 05.05.2010)

SPRENGER, D. (2010): E-Mail vom 25.10.2010

STÄNDIGES SEKRETARIAT DER ALPENKONVENTION [Hg.] (2007):
Alpenzustandsbericht. Verkehr und Mobilität in den Alpen. Innsbruck. S.70
<http://www.alpconv.org/documents/Permanent_Secretariat/web/RSAl/RSA_de_20071128_low.pdf>
(abgerufen am 10.11.10)

STÄNDIGES SEKRETARIAT DER ALPENKONVENTION [Hg.] (o.J.): Nachhaltige
touristische Mobilität in den Alpen. S.8ff
<www.alpconv.org/NR/rdonlyres/...0D6A.../PC40_13_3_de_without.pdf>
(abgerufen am 10.11.10)

STAGGL, G. (2010): E-Mail vom 28.05.2010

STATISTIK AUSTRIA [Hg.] (2010a): Ankünfte und Übernachtungen nach Herkunftsländern in
der Wintersaison 2008/09. S 8.
<[http://www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_und_naechtigungen_nach_herkunftslaendern_wintersaison_200809_037258.p](http://www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_und_naechtigungen_nach_herkunftslaendern_wintersaison_200809_037258.pdf)
[df](http://www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_und_naechtigungen_nach_herkunftslaendern_wintersaison_200809_037258.pdf)>
(abgerufen am 02.06.10)

STATISTIK AUSTRIA [Hg.] (2010b): Kaltenbach.
<<http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70918&gemnam=Kaltenbach>>
(abgerufen am 23.06.2010)

STATISTIK AUSTRIA: [Hg.] (2010c): Weer.
<<http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70937>>
(abgerufen am 05.05.2010)

STATISTIK AUSTRIA: [Hg.] (2010d): Weerberg.
<<http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70938&gemnam=Weerberg>>
(abgerufen am 05.05.2010)

STATISTIK AUSTRIA [Hg.] (2010e): Wintersaison 2009/10: Mit 62,67 Mio. Nächtigungen
weiterhin auf hohem Niveau; mit 14,84 Mio. Inländernächtigungen neuerlich Rekordwert
erreicht. <http://www.statistik.at/web_de/presse/045399>
(abgerufen am 26.05.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2000): Seilbahngrundsätze des Landes Tirol 2000-
2004. Allgemeine Grundsätze. Innsbruck. S.1
<www.seilbahn.net/thema/seilbahngrund.pdf>
(abgerufen am 10.05.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2005a): Raumordnungsprogramm betreffend
Seilbahnen und skitechnische Erschließungen. Tiroler Seilbahn- und Skigebietsprogramm 2005.
Erläuterungsbericht. Innsbruck. S. 6, 23f
<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/seilbahnprogramm_050111_bericht.pdf>
(abgerufen am 30.05.2009)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2006a): Raumordnungsprogramme.

<<http://www.tirol.gv.at/raumordnung/raumordnungsprogramme/>>
(Stand: 01.06.2006) (abgerufen am 30.05.2009)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2006b): Seilbahnen Lifte in Tirol.

<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/sport/berg-und-ski/downloads/SL_Bericht06.pdf>
(Stand: 01.12.2006) (abgerufen am 26.05.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2008): Seilbahn- und Skigebietsprogramm.

<<http://www.tirol.gv.at/raumordnung/seilbahnprogramm/>>
(Stand: 14.02.2008) (abgerufen am 30.05.2009)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2009) Gletscherschutzprogramm 2006.

<<http://www.tirol.gv.at/themen/landesentwicklung/raumordnung/ueberoertliche/gletscherschutzprogramm/>>
(Stand: 19.06.2009) (abgerufen am 09.06.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2010a): Ergebnis für Tourismusverbände- Winter 2010.

<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik/downloads/Winter_2010.pdf>
(Stand: 12.05.2010) (abgerufen am 25.05.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2010b): Verkehrsdatenerfassung.

<<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/anwendung/>>
(Stand 15.04.2010) (abgerufen am 18.05.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2010c): Planungsverband 25. Zillertal.

<<http://www.tirol.gv.at/themen/landesentwicklung/regionsprofile/plv25Y>>
(Stand: 19.05.2010) (abgerufen am 14.10.2010)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2010d): Planungsverbände.

<<http://www.tirol.gv.at/themen/landesentwicklung/raumordnung/ueberoertliche/planungsverbaende/>>
(Stand: 27.08.2010) (abgerufen am 03.11.2009)

TIROLER LANDESREGIERUNG [Hg.] (2010e): Querschnitte für Landesstraßen. Leitfaden der Abteilung Straßenbau, Innsbruck. S. 2.

(Stand: 19.05.2010)

TIROLER SCHUTZGEBIETE [Hg.] (2010a): Landschaftsschutzgebiete.

<<http://www.tiroler-schutzgebiete.at/index.php?sid=pages&pid=7>>
(abgerufen am: 22.05.2010)

TIROLER SCHUTZGEBIETE [Hg.] (2010b): Naturschutzgebiete.

<<http://www.tiroler-schutzgebiete.at/index.php?sid=pages&pid=32>>
(abgerufen am: 22.05.2010)

TIROLER SCHUTZGEBIETE [Hg.] (2010c): Ruhegebiete.

<<http://www.tiroler-schutzgebiete.at/index.php?sid=pages&pid=46>>
(abgerufen am: 22.05.2010)

TOURISMUSVERBAND ERSTE FERIENREGION IM ZILLERTAL [Hg.] (2010): Region.

<http://www.best-of-zillertal.at/winter/ViewPage.asp?Site=ZILLERTAL_WINTER&PageID=190>
(abgerufen am 22.06.2010)

VERKEHRSLUB ÖSTERREICH [Hg.] (2010): VCÖ-Mobilitätspreis 2008 geht an "Alpine Pearls".

<<http://www.vcoe.at/start.asp?ID=3961&b=110>>

(abgerufen am 21.09.2010)

VVT (Verkehrsverbund Tirol) [Hg.] (2010): Routenplaner.

<<http://www.vvt.at>>

(abgerufen am 28.06.2010)

WALSER ALPS [Hg.] (2009): Hannes Schneider, ein Schipionier.

<<http://www.walser-alps.eu/kultur-1/persolichkeiten/hannes-schneider-ein-schipionier>>

(abgerufen am 07.12.09)

WEBER, G. (o.J.a): Beziehungsgefüge Infrastruktur und Raumentwicklung. In: Raumordnung, Recht und Planungsinstrumente. Vorlesungsunterlagen der Universität für Bodenkultur, Wien. S. 6f.

WEBER, G. (o.J.b): Nachhaltige Raumentwicklung. In: Raumordnung, Recht und Planungsinstrumente. Vorlesungsunterlagen der Universität für Bodenkultur, Wien. S. 12f.

WEINGARTNER, W (1998): Tirol setzt der touristischen Erschließung Grenzen. In: CIPRA [Hg.] (1998): 1. Alpenreport. Daten, Fakten, Probleme, Lösungsansätze. Bern. S. 250f.

WIRTSCHAFTSKAMMER TIROL [Hg.] (2010): Tourismus in Zahlen. 46. Ausgabe, März 2010. S.38.

<http://portal.wko.at/wk/lnk_detail.wk?angid=1&docid=1028167&stid=471799>

(abgerufen am 26.05.2010)

WITTING, M. (2010): Züge sollen bereits 2014 bis zur Ahornbahn fahren. In: Tiroler Tageszeitung Nr. 187 vom 10.07.2010.

<[http://www.planungsverband-zillertal.at/index.php?id=657&tx_jppageteaser_pi1\[backId\]=508](http://www.planungsverband-zillertal.at/index.php?id=657&tx_jppageteaser_pi1[backId]=508)>

(abgerufen am 04.10.2010)

ZILLERTALER HÖHENSTRASSE [Hg.] (2010): Routenbeschreibung.

<<http://www.zillertaler-hoehenstrasse.at/willkommen.htm>>

(abgerufen am 03.05.2010)

ZILLERTALER TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010a): Das Zillertal und seine Regionen- Ein Tal stellt sich vor.

<http://www.zillertal.at/extracontent.php?content=tal_geschichte>

(abgerufen am 25.04.2010)

ZILLERTALER TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010b): Die Erste Ferienregion im Zillertal- Hier ist der Winter zu Hause.

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=1>>

(abgerufen am 25.04.2010)

ZILLERTALER TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010c): Die Zillertal Arena - Herrliche Aussichten.

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=3>>

(abgerufen am 25.04.2010)

ZILLERTALER TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010d): Ferienregion Mayrhofen-Hippach im Winter - So müssen Berge sein!.

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=4>>

(abgerufen am 25.04.2010)

ZILLERTAL TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010e): Skipassinformationen.

<http://www.zillertal.at/urlaub_liftkarten.php?season=winter>

(abgerufen am 14.09.10)

ZILLERTALER TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010f): Tux-Finkenberg - Emotionen in Weiß.

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=2>>

(abgerufen am 25.04.2010)

ZILLERTALER TOURISMUS GMBH [Hg.] (2010g): Zillertaler Superski Pass 2009/2010.

<http://www.zillertal.at/liftkarten_tabellen/superskipass.php?sess=9d75d861be20292139dfc08dc271abda&lang=de>

(abgerufen am 29.06.2010)

ZILLERTALER VERKEHRSBETRIEBE AG [Hg.] (2010): Die Zillertalbahn.

<http://www.zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=unternehmen/zillertaler_verkehrsbetriebe_ag>

(abgerufen am 17.05.2010)

2 Auskunftspersonen

Buchebner Verena	Tourismusverband Werfenweng
Exner Simone	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
Mag. Gärtner Lisa	Tiroler Umwelthanwaltschaft
Geißler Josef	Obmann des Planungsverbandes Zillertal
DI Gröbner Andreas	Seilbahnbüro Gröbner
Gschwandtner Sandra	Tourismusverband Werfenweng
Haßlacher Peter	Fachabteilung Raumplanung- Naturschutz des Österreichischen Alpenvereins
Knapp Anita	Kellerjoch Bahn
Univ. Prof. DI Dr. Knoflacher Hermann	Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien
Mag. Leiner Otto	Tiroler Landesregierung Abteilung Umweltschutz
DI Müller Robert	Tiroler Landesregierung Abteilung Straßenbau
Univ. Prof. DI Dr. Sammer Gerd	Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien
DI Sprenger Daria	Tiroler Landesregierung Abteilung Raumordnung Statistik

3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auslandsreiseziele der Deutschen bei Schnee-/Wintersporturlaub in Prozent < www.bmwfj.gv.at/NR/rdonlyres/BAB40DEA.../Winterurlaub.pdf > (abgerufen am 23.11.09)	15
Abbildung 2: Verteilung der Skigebiete in Tirol < http://www.bergfex.at/images/tmp/cache_MapImageCache072157416242.tmp > (abgerufen am 25.04.10)	18
Abbildung 3: Verteilung der Skigebiete in Österreich < http://www.bergfex.at/images/tmp/cache_MapImageCache1591269876.tmp > (abgerufen am 25.04.10)	22
Abbildung 4: Österreichs gefährdetste Gebiete vor weiteren Erschließungsmaßnahmen laut Alpenverein < http://www.alpenverein.at/naturschutz/Alpine_Raumordnung/img/Oesterreichkarte.gif > (abgerufen am 27.11.09)	24
Abbildung 5: Übersichtskarte der Skigebiete in Tirol TIROLER LANDESREGIERUNG (2005b): Übersichtskarte. Innsbruck. < http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/sbg-uebersicht.pdf > (abgerufen am 30.05.2009)	29
Abbildung 6: Übersichtskarte der Skigebietsnummern 61 Penken, 61 Eggalm– Tux, 61 Lämmerbichl- Rastkogel- Tux und 64 Ahornbahn- Mayrhofen < http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/61-64-rop-penken-eggalm-ahornbahn.pdf > (abgerufen am 30.05.2009)	33
Abbildung 7: Darstellung des Ruhegebietes Zillertaler Hauptkamm < http://www.naturpark-zillertal.at/index.php?eID=tx_cms_showpic&file=uploads%2Fpics%2Fuebersichtskarte.jpg&width=800m&height=600m&bodyTag=%3Cbody%20style%3D%22margin%3A0%3B%20background%3A%23fff%3B%22%3E&wrap=%3Ca%20href%3D%22javascript%3Aclose()%3B%22%3E%20%20%3C%2Fa%3E&md5=7487ef149a10429b72489ff14428161b > (abgerufen am 15.06.2010)	36
Abbildung 8: Übersicht des Zillertals im Winter < http://ski3.intermaps.com/zillertal/index.asp?chn=zoom0&lang=de > (abgerufen am 12.04.10)	41
Abbildung 9: Die 4 Regionen des Zillertals < http://www.zillertal.at/images/images/extracontent/karte/talkarte.gif > (abgerufen am 25.04.10)	43
Abbildung 10: Darstellung der Verkehrszählstellen im Bezirk Schwaz < http://www3.cnt.at/verkehr/images/sz.jpg > (abgerufen am 18.05.2010) < http://www.zillertal.at/img/interaktive_karte.jpg > (abgerufen am 03.05.2010)	49

Abbildung 11: Grafische Darstellung der Verkehrswerte aus Tabelle 13 < http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/anwendung/ > (Stand: 15.04.2010) (abgerufen am 18.05.2010) < http://www.fuenf-sterne-region.at/index.php?id=330 > (abgerufen am 17.05.2010)	51
Abbildung 12: Ausschnitt aus der Ersten Ferienregion im Zillertal < http://www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik-tiris/tiris-kartendienste/ > (abgerufen am 11.05.2010)	55
Abbildung 13: Ausschnitt aus der Gemeinde Kaltenbach < http://www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik-tiris/tiris-kartendienste/ > (abgerufen am 10.05.2010)	56
Abbildung 14: Überblick der bestehenden skitechnischen Anlagen des Skigebietes Hochzillertal/ Kaltenbach- Hochfügen < http://www.hochzillertal.com/wp-content/uploads/HZ_HF_SJ_PANO_OHNE_1.10.pdf > (abgerufen am 10.05.2010)	57
Abbildung 15: Die Gemeinden Weer und Weerberg in der Übersicht < http://www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik-tiris/tiris-kartendienste/ > (abgerufen am 10.05.2010)	58
Abbildung 16: Ortsbild von Weer < http://www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik-tiris/tiris-kartendienste/ > (abgerufen am 06.05.2010)	59
Abbildung 17: Ortsbild Weerberg < http://www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik-tiris/tiris-kartendienste/ > (abgerufen am 06.05.2010)	60
Abbildung 18: Ausschnitt der Silberregion- Karwendel mit Darstellung der Skilifte (dunkelblau) und Skigebietsgrenzen (hellblau) < http://www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik-tiris/tiris-kartendienste/ > (abgerufen am 08.05.2010)	62

4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Statistische Kennzahlen der Wintersaison 2009/10 für Österreich < http://www.statistik.at/web_de/presse/045399 > (abgerufen am 26.05.2010)	16
Tabelle 2: Übernachtungen im Winter 2008/09 (1. November bis 30. April) nach Bundesländern < http://portal.wko.at/wk/lnk_detail.wk?angid=1&docid=1028167&stid=471799 > S.38. (abgerufen am 26.05.2010)	16
Tabelle 3: Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer nach Herkunftsländern in der Wintersaison 2008/09 < http://www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_und_naechtigungen_nach_herkunftslaendern_wintersaison_200809_0 >	19

37258.pdf> S 8.

(abgerufen am 02.06.10)

Tabelle 4: Ankunfts- und Nächtigungszahlen für Tourismusverbände in Tirol der Wintersaison 2009/2010, Reihung nach Nächtigungszahlen2 20

<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik/downloads/Winter_2010.pdf>

(abgerufen am 25.05.2010)

Tabelle 5: Veränderung der Anzahl und der Transportkapazität in PersHm/h der Aufstiegshilfen in Tirol- absolut und relativ gegenüber dem Jahr 1996 21
TIROLER LANDESREGIERUNG 2006b:5

Tabelle 6: Bundesländervergleich der Skigebiete Österreichs, Stand April 2010 22

<<http://www.bergfex.at/oesterreich/>>

(abgerufen am 25.04.2010)

Tabelle 7: Österreichs gefährdetste Gebiete vor weiteren Erschließungsmaßnahmen laut Alpenverein 25

<http://www.alpenverein.at/naturschutz/Alpine_Raumordnung/Skierschliessungsprojekte/index.php?navid=4>

(abgerufen am 01.10.09)

Tabelle 8 Auszug aus dem Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnische Erschließungen 39

<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/seilbahnprogramm_050111_bericht.pdf>

(abgerufen am 30.05.2009)

Tabelle 9: Skigebiete der vier Tourismusregionen im Zillertal, Stand November 20095 43

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=1>>

(abgerufen am 25.04.10)

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=3>>

(abgerufen am 25.04.10)

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=4>>

(abgerufen am 25.04.10)

<<http://www.zillertal.at/listedetail1.php?content=ferienregionen&id=2>>

(abgerufen am 25.04.10)

Tabelle 10: Entwicklung der relativen Übernachtungen der Tourismusverbände im Zillertal im 10 Jahres Vergleich des Mittelwertes der Jahre 94/95/96 mit 04/05/06 44

<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/wirtschaft-und-tourismus/tourismus/tourismusabteilung/bilder/10_Jahresentwicklung_TVB_s.gif>

(abgerufen am 15.06.2010)

Tabelle 11: Ankunfts- und Nächtigungszahlen für Tourismusverbände im Zillertal der Wintersaison 2009/2010, Reihung nach Nächtigungszahlen6 45

<http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik/downloads/Winter_2010.pdf>

(abgerufen am 25.05.2010)

Tabelle 12 Entwicklung der skitouristischen Transportkapazität und der Winterbetten im Zillertal im Zeitraum von 1980 bis 2002 47

HASSLACHER 2002b: 47

Tabelle 13: Verkehrsdaten der Zählstelle Brettfalltunnel im Zeitraum Mai 2008 bis Mai 20097 (Ø Tagesverkehr und größter Tagesverkehr im Kfz/24h, größter Stundenwert in Kfz/h)	50
< http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/anwendung/ >	
(Stand: 15.04.2010) (abgerufen am 18.05.2010)	
Tabelle 14: Verkehrsdaten der Zählstelle Brettfalltunnel im Zeitraum 2005 bis 2009 (Ø Tagesverkehr und größter Tagesverkehr im Kfz/24h, größter Stundenwert in Kfz/h)	52
< http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/anwendung/ >	
(Stand: 15.04.2010) (abgerufen am 18.05.2010)	
Tabelle 15: Liftanlagen in den Gemeinden Weer und Weerberg (Stand 2006)	61
TIROLER LANDESREGIERUNG 2006b:34	
Tabelle 16: Kostenschätzung Verbindungsprojekt Weer- Hochfügen	65
< http://www.seilbahn.net/snn/bericht.php?wert=360&wert1=22&zurueck=2 >	
(abgerufen am 16.06.2010)	
Tabelle 17: Die Hauptfunktionen eines Naturparks	70
HANDLER 2006	
Tabelle 18: Preise innerhalb Österreich des Haus-Haus-Gepäck Plus – Service der ÖBB, Stand Oktober 2010	82
ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (ÖBB) 2010a	
Tabelle 19: Aufgaben von Tourismusverbänden nach dem Tiroler Tourismusgesetz 2006	87
< http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/wirtschaft-und-tourismus/tourismus/tourismusabteilung/downloads/Gesetze/Tiroler_Tourismusgesetz_2006_Stand_J_n.08.PDF >	
(abgerufen am 27.10.2010)	