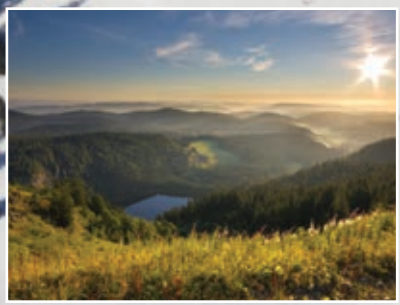
Deutsche Sporthochschule Köln
German Sport University Cologne

# RAHMENPLAN "FELDBERG 2020"

## Studie zur nachhaltigen Entwicklung der Sporttourismus-Destination



Forschungsbericht Natursport und Ökologie

S c h r i f t e n r e i h e

N a t u r s p o r t  u n d  Ö k o l o g i e

Herausgeber: Prof. Dr. Ralf Roth
Institut für Natursport und Ökologie
Deutsche Sporthochschule Köln

Band 32

---

Auftraggeber:

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald

Stadtstraße 2 - 79104 Freiburg i.Br.

mit finanzieller Unterstützung durch

• Land Baden-Württemberg, Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

• Stiftung Sicherheit im Skisport (SIS), Planegg

Projektbearbeitung:
Prof. Dr. Ralf Roth
Hans-Peter Faas (TÜV Rheinland Grebner Ruchay Consulting GmbH)
Frank Armbruster
Patricia Förschner

Zitierung: Roth, R., Faas, H-P., Armbruster, F.; Förschner, P. (2013): Rahmenplan Feldberg 2020 – Studie zur nachhaltigen Entwicklung der Tourismus-Destination. Schriftenreihe Natursport und Ökologie, Band 32, DSHS Köln. 166 S.

Deutsche Sporthochschule Köln
Institut für Natursport und Ökologie
Am Sportpark Müngersdorf 6 - 50933 Köln
www.dshs-koeln.de/natursport

Druck: Sikora, Offenburg

Bildnachweis Titelseite: DSHS, Hochschwarzwald Tourismus GmbH

© 2013 – Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Zustimmung des Herausgebers.

# INHALTSVERZEICHNIS

1 EINFÜHRUNG ..... 1

2 GRUNDLAGENERHEBUNG & STATUS QUO ..... 4

2.1 Naturraum ..... 4

2.2 Infrastruktur ..... 6

2.2.1 Bergbahnen ..... 6

2.2.2 Skipisten und technische Beschneiung ..... 6

2.2.3 Loipen, Schneeschuhtrails und Winterwanderwege ..... 7

2.2.4 Wanderwege, Mountainbike-Strecken ..... 7

2.3 Erschließung und Erreichbarkeit ..... 12

2.3.1 Erreichbarkeit Individualverkehr (MIV) ..... 12

2.3.2 Erreichbarkeit ÖPNV ..... 14

2.3.3 Verkehrsaufkommen & Parkraumangebot ..... 15

2.4 Gastronomie & Beherbergung ..... 19

2.5 Sporttouristische Angebote ..... 22

2.6 Gästenachfrage ..... 25

2.6.1 Wintertourismus ..... 25

2.6.2 Sommertourismus ..... 30

3 WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES WINTERSPORTGEBIETS ..... 31

3.1 Grundlagendaten ..... 33

3.1.1 Ersteintritte im Skigebiet Feldberg ..... 33

3.1.2 Übernachtungen ..... 33

3.1.3 Tagesbesucher ..... 36

3.1.4 Ausgabeverhalten ..... 36

3.2 Berechnung der induzierten Umsätze ..... 37

3.2.1 Bruttoumsätze ..... 37

3.2.2 Nettoumsätze ..... 38

3.3 Einkommenseffekte ..... 39

3.3.1 Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe ..... 39

3.3.2 Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe ..... 40

3.3.3 Einkommenswirkungen gesamt ....41

3.4 Rechnerische Arbeitsplatzäquivalente ....42

3.5 Fiskalische Effekte ....43

4 UMFRAGE VON GÄSTEN, EINHEIMISCHEN UND DIENSTLEISTERN .... 44

4.1 Soziodemographische Ergebnisse ....44

4.1.1 Teilnahmen nach Geschlecht ....44

4.1.2 Teilnahmen nach Alterskategorien ....44

4.1.3 Herkunft ....45

4.2 Anreise- und Aufenthaltsverhalten der Gäste ....48

4.2.1 Anreise ....48

4.2.2 Aufenthalt ....49

4.2.3 Winteraufenthalt ....50

4.2.4 Sommeraufenthalt ....52

4.3 Thema Angebots- und Produktentwicklung ....54

4.3.1 Ganzjahresdestination ....54

4.3.2 Angebotsvielfalt ....56

4.3.3 Motive der Gäste ....59

4.3.4 Alleinstellungsmerkmal Feldberg ....59

4.3.5 Abgrenzung von vergleichbaren Destinationen ....61

4.4 Verkehr ....63

4.4.1 Meinungen zu verschiedenen Lösungsszenarien ....63

4.4.2 Alternativen für PKW-Anreisende: ÖPNV und Park & Ride ....64

4.4.3 ÖPNV Nutzer: Motivation ....65

4.5 Qualität und Nachhaltigkeit ....66

4.5.1 Qualitätsbewusstsein der Gäste ....66

4.5.2 Nachhaltige Maßnahmen ....67

4.5.3 Beschneiung ....68

4.5.4 Dringlichste Verbesserungsmaßnahmen ....69

4.6 Fazit der Befragung ....71


© Deutsche Sporthochschule Köln

5 ZIELFINDUNG UND STRATEGIEENTWICKLUNG ..... 72

5.1 Partizipation & Stakeholder-Management ..... 73

5.1.1 Projekt-Homepage ..... 74

5.1.2 Umfrage von Gästen, Bürgern und Dienstleister ..... 74

5.1.3 Workshop am 19.02.2013 im "Haus der Natur" ..... 75

5.1.4 Stakeholderinterviews ..... 77

5.1.5 Lenkungsgruppe und Runder Tisch Feldberg ..... 79

5.1.6 Beteiligung Fachbehörden ..... 80

5.2 Rahmenbedingungen ..... 81

5.3 Leitbild "Feldberg 2020" ..... 82

5.4 Ableitung strategischer Handlungsziele ..... 87

5.4.1 Verkehr ..... 87

5.4.1.1 Leitplanken ..... 87

5.4.1.2 Strategisches Handlungsziel A: Erhöhung der klimafreundlichen Anreise auf über 35% ..... 88

5.4.1.3 Strategisches Handlungsziel B: Verkehrssicherung - Beseitigung des verkehrswidrigen Parkens ..... 90

5.4.1.4 Strategisches Handlungsziel C: Schaffung eines P&R-Systems für Spitzentage ..... 95

5.4.1.5 Maßnahmenvorschläge ..... 95

5.4.1.6 Untersuchte Maßnahmenalternativen ..... 96

5.4.2 Nachhaltigkeit und Innovation ..... 99

5.4.2.1 Leitplanken ..... 99

5.4.2.2 Maßnahmenvorschläge ..... 99

5.4.3 Angebots- und Infrastrukturentwicklung ..... 101

5.4.3.1 Leitplanken ..... 101

5.4.3.2 Maßnahmenvorschläge ..... 103

6 PROJEKTEMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN ZUR NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG DER SPORTTOURISMUS-DESTINATION FELDBERG ..... 105

6.1 Verkehr ..... 106

6.1.1 Öffentlicher Personen Nahverkehr ..... 106

Qualitätsverbesserung Bus [ÖPNV-1] ..... 106

Qualitätsverbesserung Schiene [ÖPNV-2] ..... 107

Taktverdichtungen Bus Wiesental [ÖPNV-3] ..... 108

Taktverdichtung Schiene bis Seebrugg [ÖPNV-4] ..... 109

Taktabstimmung Bärental [ÖPNV-5] ..... 112

Bus-Angebote Quellregionen "www.skibus-feldberg.de" [ÖPNV-6] ....114
Ausbau Haltestelle für Busse am Seebuck mit Abstellplätzen für Reisebusse [ÖPNV-7] ....116
Ausbau Haltestelle für Busse am Hebelhof [ÖPNV-8] ....117
6.1.2 Park&Ride ....118
Bau P&R-Platz am Bahnhof Bärental [P&R 1] ....118
Park&Ride in Todtnau (Zusammenhang mit Parkhausneubau in Todtnau) [P&R 2] ....119
Zeitweise Nutzung Parkplatz am Bahnhof Titisee für Park&Ride [P&R 3] ....120
6.1.3 Motorisierter Individualverkehr ....121
Parkhaus Seebuck [MIV-1] ....121
Parken Fahl [MIV-2] ....123
Hebelhof - Neuordnung Querschnitt B317 [MIV-3] ....125
Rampe Bärental – Ausweisung einseitige Parkplätze [MIV-4] ....127
6.1.4 Leitsystem ....129
Installation eines Verkehrsleitsystems [VL-1] ....129

6.2 Nachhaltigkeit und Innovation ....130
Kümmerer (Management) Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-1] ....130
Forum Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-2] ....132
Regionales Skigebietsaudit & Kommunikation [NIV-3] ....133
Förderung des ÖPNV – Optimierung Verkehrsmanagement [NIV-4] ....135
Emissionsreduktion Pistenmaschinen [NIV-5] ....136
Modellhafte Anpassung des Schneemanagements an Witterungsvariabilität und Klimawandel [NIV-6] ..137
Destinationsmanagement Feldberg – Koordination und Kooperation [ORGA-1] ....139

6.3 Angebots- und Infrastrukturentwicklung ....140
6.3.1 Angebots- und Produktentwicklung ....140
Projektoffensive Aktivurlaub – 365 Tage [AP-1] ....140
Berggastronomie Fahl [AP-2] ....142
Schulung und Kooperationen touristischer Leistungsanbieter [AP-3] ....143
6.3.2 Infrastruktur - Liftanlagen ....145
Bau Zeiger-Sesselbahn [LA-1] ....145
Modernisierung Zeller I und II, Silberwiesen [LA-2] ....146
6.3.3 Infrastruktur - Skipisten ....147
Ausbau Skifahrerbrücke [PI-1] ....147
Pistenanbindung Parkhaus Seebuck [PI-2] ....148
Rückbau Schanzenanlage - Fahler Loch [PI-3] ....149
6.3.4 Infrastruktur - Technische Schneeerzeugung ....150
Wasserzuleitung Menzenschwander Tal [TS-1] ....150
Variantenstudium Wasserbevorratung technische Beschneiung [TS-2] ....152
Funktionale Erweiterung Beschneiungsflächen [TS-3] ....154

 © Deutsche Sporthochschule Köln

Schüler Training Zeller Hang [TA-1] ..... 155

7 LITERATUR & QUELLEN ..... 156

7.1 Literatur ..... 156

7.2 Internetquellen im Rahmen der Bestandsanalyse ..... 161

8 VERZEICHNISSE ..... 163

8.1 Verzeichnis der Abbildungen ..... 163

8.2 Verzeichnis der Tabellen ..... 166

# 1 EINFÜHRUNG

Mit dem Projekt „Konzept zur nachhaltigen Entwicklung der Sporttourismus-Destination Feldberg“ wird ein Thema im Spannungsfeld zwischen naturräumlicher und touristischer Entwicklung aufgegriffen. Der Feldberg als höchste Destination im Schwarzwald ist das beliebteste touristische Zielgebiet in Baden-Württemberg. Es zieht jährlich über eine Million Besucher an.

Der Feldberg besitzt eine ganzjährige Attraktivität, ob für Wanderer oder Mountainbiker im Sommer aber auch für Skifahrer im Winter. Gleichzeitig ist der Feldberg aufgrund seiner Morphologie, seines Klimas und seiner Flora und Fauna in weiten Teilen als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Als besondere Konfliktfelder erweisen sich hier häufig der tourismusinduzierte Verkehr, die Entwicklung der Infrastruktureinrichtungen und die Nutzung des Naturraums durch die Besucher im Sommer wie im Winter.

Der Zielkonflikt zwischen touristischer Nutzung und Naturschutz führte bereits in den siebziger Jahren zu erfolgreichen Besucherlenkungsmaßnahmen. Bisher ungelöst sind jedoch die Herausforderungen die durch die An- und Abreise der Besucher entstehen. Die hohe Nachfrage und fehlende Verkehrsinfrastruktur führen an Wochenenden und Schönwetterlagen zu massiven Problemen im fließenden und ruhenden Verkehr.

Feriengäste bewerten die Qualität ihres Aufenthalts in der Regel nicht nach den einzelnen Leistungen der verschiedenen lokalen Anbieter. Vielmehr prägt der Gesamteindruck der Destination letztlich ihre Erinnerung und entscheidet in aller Regel, ob sie wiederkommen. Angesichts der herausragenden landesweiten touristischen Bedeutung ist eine Lösung insbesondere auch aus Sicht des Gastes und der touristischen Dienstleister dringend erforderlich. Eine strategische Anpassung und nachhaltige Produktentwicklung ist gefordert. Der Tourismus am Feldberg muss jetzt aktiv werden und seine teils in die Jahre gekommenen Strukturen und Angebote marktgerecht erneuern.

Im Rahmen dieses Projektes hat das Institut für Natur Sport und Ökologie den Auftrag zur Erstellung einer integralen Konzeptstudie. Eine Grundlage ist es im Sinne der Neutralität und Transparenz alle Entscheidungsträger und Akteure auf lokaler und regionaler Ebene in den Prozess einzubinden.

Aufbauend auf dem Dialog am Runden Tisch „Feldberg“ und der Bildung der Arbeitsgruppen (1) ÖPNV und (2) Fließender Verkehr/ Verkehrsraumbewirtschaftung stellt der vorliegende „Rahmenplan Feldberg 2020" die Basis für eine übergreifende Strategie dar und initiiert konkrete Maßnahmen.

Hierzu ist der Bedeutung des Feldberg-Gebietes Rechnung zu tragen und ein Konzept zu entwerfen, dass die Handlungsfelder Klimaschutz, Verkehr, Schutzgebiete und Tourismusentwicklung optimiert und die vielfältigen Raumnutzungsansprüche berücksichtigt.

Es ergeben sich für das Projekt folgende übergreifende Ziele:

1. Sicherung der sporttouristischen Wertschöpfung
2. Optimierung der Gebiets-Performance einschließlich umweltschonender Bewältigung des Verkehrsaufkommens

3. Klimaschutzmaßnahmen und Ressourcenschonung
4. Verbessertes Unternehmens- und Destinations-Image
5. Langfristige Existenzsicherung

Insbesondere erfordern dabei die Zukunftsthemen: Verkehr (MIV, Parkhaus, ÖPNV) ; Beschneiung (Energie-Effizienz, Wasser-Effizienz); Infrastrukturentwicklung (Energie-Effizienz, Öko-Effizienz); Angebots- und Produktentwicklung (Besucherlenkung, Öko-Effizienz) ein strategisches Handeln und neue Lösungsansätze.

Dabei steht die qualitative Entwicklung im Vordergrund, um den Feldberg als führende Berg-Destination nördlich der Alpen mit einem guten Wert/Leistungs-Verhältnis langfristig abzusichern. Auf dieser Grundlage ergibt sich die folgende Struktur für das Gutachten.

### Grundlagenerhebung – Sekundäranalyse

Ziel ist eine breite Datenbasis, die die bislang zerstreuten Erkenntnisse und Erfahrungen zusammenstellt und somit die Erfolgsaussichten des Projekts verbessert.

a) Auswertung aller einschlägigen Untersuchungen, Gutachten und früheren Vorschläge zum Sporttourismus im Feldberggebiet sowie den damit verbunden Themen: Landschafts- und Naturschutz, Klima, Energie, und Verkehr.

b) Erfassung und Analyse der aktuellen Planungsüberlegungen: Parkhaus Seebuck; Schneitechnisches Grundsatzkonzept; Zeiger-Sesselbahn & Beschneiung; Parkhaus Fahl; Verkehrskonzepte; Ausweisung des Gebietes als Entwicklungszone im geplanten Biosphärengebiet, etc.

c) Expertenbefragung der Betreiber und beteiligten Kommunen, Austausch mit den Arbeitsgruppen „ÖPNV“ und „Fließender Verkehr“ sowie Fachleuten aus der Mitte des Runden Tisches.

d) Befragung von Gästen, Dienstleistern und Einheimischen.

### Status Quo & Prognose

Ziel ist die Erfassung der aktuellen Nutzung, der vorliegenden Planungen und der heutigen und zukünftigen Rahmenbedingungen in der Region Feldberg.

a) Erfassung der relevanten räumlichen Nutzungsdaten; Untersuchungen des Pisten- und Verkehrsraumes; Digitale Auswertung von Befliegungen im Winter 2011/2012 (Normalbetrieb und Spitzentag); Ableitung und Visualisierung von Kenndaten zu nutzbarem Pistenraum, Verkehrsraum, Parkflächen, MIV, Hotellerie und Parahotellerie.

b) Beschreibung und Prüfung der Entwicklung maßgeblicher Rahmenbedingungen und Verhaltenstrends im Tourismus: Nachfrage, Klimawandel, Demographie, Verkehr etc.

c) Erstbewertung der vorliegenden Planungen und Konzeptionen; Systemischer und funktionaler Untersuchungsansatz mit Machbarkeitseinschätzung.


© Deutsche Sporthochschule Köln

### Zielfindung & Strategieentwicklung

Auf Basis der vorhergehenden Untersuchungen werden in den vier Themenfeldern die Zielfindung und die entsprechende Strategieentwicklung unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit in einem kooperativen Planungsprozess über Szenarien/Varianten entwickelt.

a) Verkehr

b) Beschneiung

c) Infrastruktur

d) Angebots- und Produktentwicklung

### Entwicklungskonzept mit Maßnahmenvorschlägen

Die Handlungsempfehlungen ermöglichen der Sporttourismus-Destination Feldberg eine abgestimmte zukunftsfähige Entwicklung, die die übergreifenden Ziele erfüllt und wirtschaftlich erfolgreich ist. Hierfür werden konkrete nachhaltige Maßnahmen im Sinne von Schlüssel- und Impulsprojekten konzipiert und ein organisatorischer Rahmen für die künftige Entwicklung vorgeschlagen.

# 2 GRUNDLAGENERHEBUNG & STATUS QUO

## 2.1 Naturraum

Die für den alpinen Skisport genutzte Fläche erstreckt sich von einer Höhenlage von ca. 930 m ü NN an der Rothaus-Talstation bis in eine Höhe von 1.445 m ü. NN an der Bergstation der Seebuck-Bahn (vgl. Abbildung 3). Die Passhöhe am Hebelhof liegt in einer Höhe von ca. 1.230 m ü NN. Die weitere Nutzung im Winter und im Sommer reicht über diesen Perimeter hinaus und auch bis auf den 1.493 m hohen Feldberg-Gipfel.

Die Topografie, insbesondere die Hangneigung, beeinflusst die skisportliche Nutzung maßgeblich (vgl. Abbildung 4). Bedingt durch die überwiegend starke Neigung der Pisten werden im Teilgebiet Fahl die erfahrenen und sportlichen Skifahrer angesprochen. Im Menzenschwander Skigebiet bedient die Grafenmatt-Abfahrt und der Zeiger-Hang eher die Anfänger, der Zeller-Hang ist wiederum für sportliche Skifahrer geeigneter. Der Seebuck-Hang spricht durch die homogene, moderate Hangneigung und die große Breite ein breites Publikum an, wobei die beiden Resi-Lifte für Anfänger besonders geeignet sind.

Diese unterschiedlich beschaffene Berglandschaft setzt aber auch die Maßstäbe und den Reiz für sämtliche anderen Nutzungsformen. Die Grafenmatt-Hochfläche zum Herzogenhorn und auch die Verbindung zum Feldberg stellen ideale Gebiete für Loipen und Schneeschuh-Wanderwege dar. Im Sommer kann der Raum durch Wandern, Radfahren und Spazierengehen vielfältig genutzt werden. Entscheidend ist dabei, dass sowohl einzigartige Steilhänge ausgebildet, daneben aber auch moderat geneigte Bereiche für weniger anspruchsvolle Bewegungsformen vorhanden sind.

Das alpine Skigebiet Feldberg ist nahezu vollständig umgeben vom Naturschutzgebiet "Feldberg" (vgl. Abbildung 1). Die Liftanlagen auf die Grafenmatt (Rothausbahn, Silberwiese und Grafenmatt) reichen ca. 500 m ins Naturschutzgebiet hinein. Abgesehen von den Siedlungsflächen sind die Flächen außerhalb des Naturschutzgebietes als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Das Naturschutzgebiet ist auch als FFH-Gebiet "Hochschwarzwald um den Feldberg" und als Vogelschutzgebiet "Südschwarzwald" ausgewiesen. Das Vogelschutzgebiet schließt zusätzlich einen Teil der Waldflächen im Fahler Skigebiet mit ein.

Unabhängig von diesen Schutzgebietskategorien sind teilweise großflächig nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG geschützte Biotope vorhanden. Es handelt sich dabei überwiegend um Borstgrasrasen, Flügelginsterweiden und Trockene Heiden. Neben einem größeren Übergangsmoor oberhalb des Gasthauses Grafenmatt sind auch kleinere, hochwertige Feuchtkomplexe vorhanden. Neben den ausgedehnten Wäldern machen diese Landschaftselemente den Reiz des Feldberggebiets auch aus touristischer Sicht aus.


© Deutsche Sporthochschule Köln

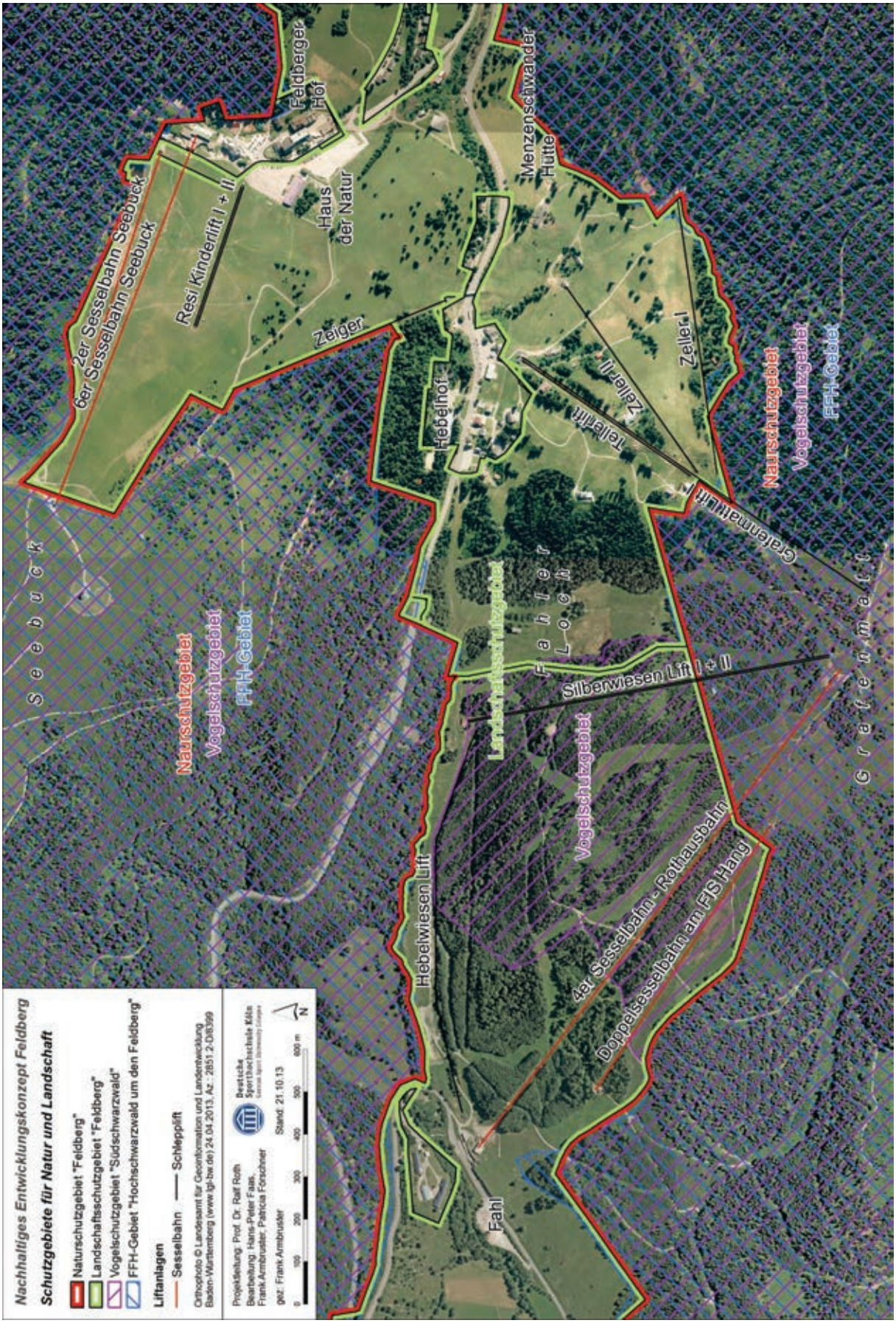



Abbildung 1: Schutzgebiete für Natur und Landschaft im Projektgebiet

# 2.2 Infrastruktur

## 2.2.1 Bergbahnen

Bergbahnen gehören in der Regel zu den wichtigsten Attraktionen und Aushängeschildern von ganzen Tourismusregionen. Oft prägen sie das Image ihrer Destination wesentlich mit.

Die Bahnen spielen daneben auch in der Wertschöpfungskette einer touristischen Destination eine zentrale Rolle. In Mittelgebirgsregionen ist die Ertragslage heute jedoch bei vielen dieser Betriebe unbefriedigend. Neben veralteten Infrastrukturen sind häufig auch ein zu wenig professionelles Management sowie ein ungenügendes Marketing dafür verantwortlich. Wenn während längerer Zeit mit dem erwirtschafteten Cashflow nicht mehr genügend Rückstellungen für künftige Investitionen vorgenommen werden, ist das Unternehmen auf Dauer in seiner Existenz gefährdet.

Am Feldberg funktionieren die lokalen Bergbahnbetriebe bis heute als komplett eigenständige und vom übrigen Angebot abgekoppelte Transportdienstleister. Dabei hätten die Liftgesellschaften durchaus Möglichkeiten und Mittel, mit sinnvollen Investitionen rund um ihr Kerngeschäft "Transport" die Wertschöpfung zu steigern. Sie sind deshalb gefordert, sich stärker in die touristische Destinationsbildung und Produktgestaltung einzubringen. Zum Beispiel mit Investitionen in die Erweiterung des lokalen Beherbergungs- und Gastronomieangebots.

Auch wenn gegenüber dem Gast der Liftverbund Feldberg der Ansprechpartner ist, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass das Skigebiet am Feldberg von drei Gemeinden betrieben wird. Die Liftanlagen am Seebuck (6er Sesselbahn, 2er Sesselbahn und die beiden Resi-Lifte) werden von der Gemeinde Feldberg, die Liftanlagen im Teilgebiet Menzenschwand (Zeiger, Zeller I und Zeller II, Schlepplift und Tellerlift an der Grafenmatt) von der Stadt St. Blasien sowie die Anlagen im Teilgebiet Fahl von der Alpincenter Todtnau-Feldberg GmbH betrieben, wobei neben der Stadt Todtnau selbst, die Gemeinde Feldberg und die Stadt St. Blasien Mitgesellschafter dieser Gesellschaft sind.

Die theoretische Beförderungskapazität der Liftanlagen gibt einen ersten Hinweis auf die Kapazität eines Skigebietes und die Nutzungsverteilung im Raum (vgl. Abbildung 5). Die Beförderungskapazität der Liftanlagen in Fahl liegt bei insgesamt ca. 5.600 Pers./h, in Menzenschwand bei ca. 4.500 Pers./h und am Seebuck bei 5.335 Pers./h. Damit liegt das Teilgebiet Menzenschwand trotzt der größeren Anzahl der Liftanlagen etwas unter den beiden anderen Teilgebieten. Dies liegt letztlich daran, dass keine Sesselbahnen vorhanden sind, die in der Regel eine deutlich höhere Beförderungskapazität als Schlepplifte besitzen.

## 2.2.2 Skipisten und technische Beschneiung

Im Skigebiet steht ein präparierter Pistenraum von ca. 72 ha zur Verfügung (vgl. Abbildung 2). Der Anteil der technisch beschneiten Pisten einschließlich des Snowparks am Seebuck liegt bei ca. 22 ha bzw. 31% der Pistenfläche. Zusätzlich sind Variantenabfahrten, die nicht präpariert sind, in einem Umfang von ca. 5 ha und der Rodelhang am Seebuck mit ca. 2,0 ha Fläche vorhanden. Seit ein paar Jahren wird die Hochfläche am Seebuck zum Snowkiten genutzt.

Im Gebiet sind zwei Anlagen zur technischen Beschneiung installiert. In Fahl wird die FIS-Strecke, die Rothaus-Abfahrt bis zum Hebelhof und der unterste Abschnitt der Klusenwald-Abfahrt beschneit. Die Gesamtpumpenleistung liegt bei ca. 67 l/s. Am Seebuck wird die Abfahrtsfläche an der 6er Sesselbahn, der Snowpark und die Resi-Abfahrten mit einer Gesamtpumpenleistung von ca. 30 l/s technisch beschneit. Das Wasser wird einer-

 © Deutsche Sporthochschule Köln

seits der Wiese entnommen und in der Kaverne in Fahl mit einem Volumen von ca. 3.000 m³ zwischengespeichert. Das Wasser für den Seebuck-Hang wird dem Seebuckbächle entnommen und im dortigen Speicherbecken mit einem Volumen von ca. 5.000 m³ bevorratet.

Die Kapazität der Skipisten wurde mit einer empirischen Funktion auf Basis der Hangneigung der Pistenengstellen und der dominierenden Benutzergruppen berechnet (vgl. Abbildung 5). Die berechneten Werte stellen maximale Pistenkapazitäten dar. Schlechte Witterungseinflüsse und Schneeverhältnisse, die das Skifahren beeinträchtigen und damit die effektive Kapazität reduzieren, bleiben unberücksichtigt. Durch die relativ großen Pistenbreiten sind in der Regel hohe Pistenkapazitäten vorhanden, welche die Transportkapazitäten der vorhandenen Liftanlagen z.T. deutlich überschreiten. Im Fahler Skigebiet liegen die Kapazitäten bedingt durch die anspruchsvolleren Pisten und den dadurch bedingten größeren Platzbedarf beim Skifahren bei insgesamt ca. 11.000 Pers./h. Das Menzenschwander Teilgebiet besitzt im Vergleich zu den vorhandenen geringeren Transportkapazitäten mit ca. 14.000 Pers./h die größten Pistenkapazitäten. Der Seebuck liegt mit ca. 12.700 Pers./h knapp unter diesem Wert.

Durch eine Geländekorrektur konnte die Engstelle der Rothaus-Abfahrt vor zwei Jahren beseitigt werden. Die Skifahrerbrücke über die B317 stellt im Gegensatz dazu eine Engstelle dar. Im Hinblick auf die Attraktivität des Skifahrens ist anzumerken, dass diese Pistenkapazitäten im Bezug auf die Dimensionierung von Liftanlagen sicher nicht anzustreben sind, da sie Kapazitäten darstellen, die grundsätzlich von der Piste zu bewältigen sind. Im Vergleich zu den Beförderungskapazitäten der Liftanlagen zeigt sich aber, dass die Kapazität des Skigebietes momentan eindeutig von den Liftanlagen bestimmt wird und hier im Bezug auf die Pistenkapazität noch Erweiterungspotential besteht.

### 2.2.3 Loipen, Schneeschuhtrails und Winterwanderwege

Das Leistungszentrum Herzogenhorn südlich der Grafenmatt stellt mit seinem Loipennetz ein Zentrum des Langlaufs im Schwarzwald dar. Aufgrund der hohen Schneesicherheit finden hier zahlreiche Wettbewerbe, Lehrgänge und Training von Athleten statt. Die Loipen sind auch für den Breitensport über die Verbindungsloipe vom Hebelhof her zugänglich. Am Seebuck sind die Köpfle-Loipe (3,3 km) und die Freestyle-Runde (1,7 km) vorhanden. Über den Franz-Klarmeyer-Weg besteht ein Zugang zum Fernskiwanderweg Schonach-Belchen und damit eine Verbindung zum Loipengebiet Stübenwasen - Notschrei. Am Caritas-Haus kreuzt der Fernskiwanderweg Hinterzarten-Schluchsee (30 km).

Im Gebiet sind seit Jahren zwei ausgeschilderte Schneeschuh-Wanderwege vorhanden: der Seebuck-Trail (3 km) und der Gipfel-Trail (9 km). Und auch für die Spaziergänger gibt es einen Premium-Winterwanderweg „Feldberg-Panorama“ (6 km), der bei Bedarf täglich gepflegt wird.

### 2.2.4 Wanderwege, Mountainbike-Strecken

In der Sommersaison nutzen Wanderer und Mountainbiker ein umfassendes Wegenetz. Feldberg, Seebuck, Grafenmatt und Herzogenhorn sind dabei Ziel-, Start- oder Aussichtspunkte. Die Wanderwege verlaufen über die geographische Eingrenzung des hier relevanten Untersuchungsgebietes hinaus, weshalb eine Aufstellung der Streckenkilometer nicht aussagekräftig ist. Als besonders bekannt und beliebt gelten bei Wanderern der Premiumwanderweg „Feldberg-Steig“ (12 km) und bei Familien der Themenweg „Wichtelpfad“ (2,1 km).

Auch die zahlreich vorhandenen Rad- und Mountainbike Strecken sind in ein großräumigeres Netz eingehängt.

Abbildung 2: Infrastruktur Ski Alpin im aktuellen Bestand


© Deutsche Sporthochschule Köln

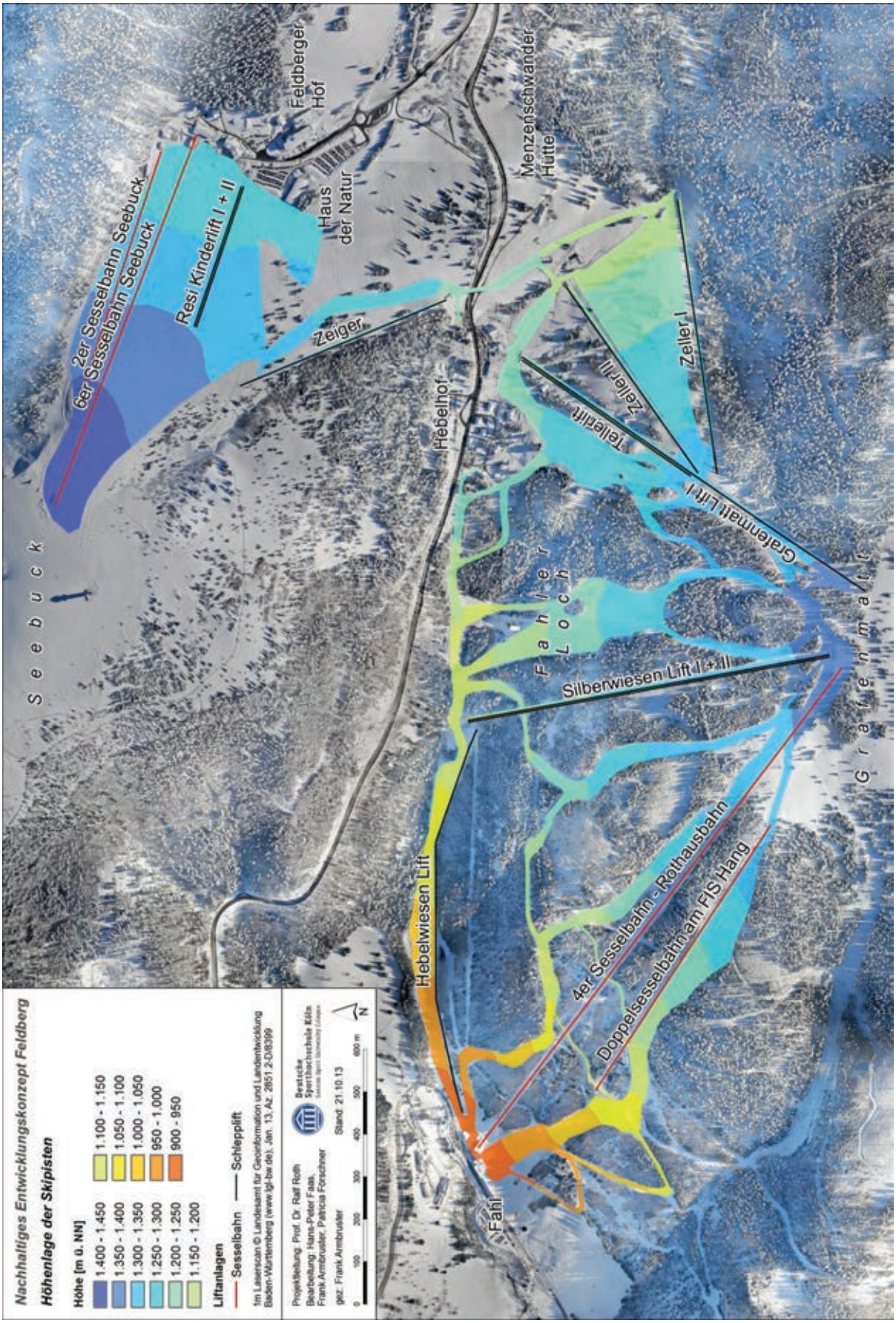



Abbildung 3: Höhenlage der Skipisten

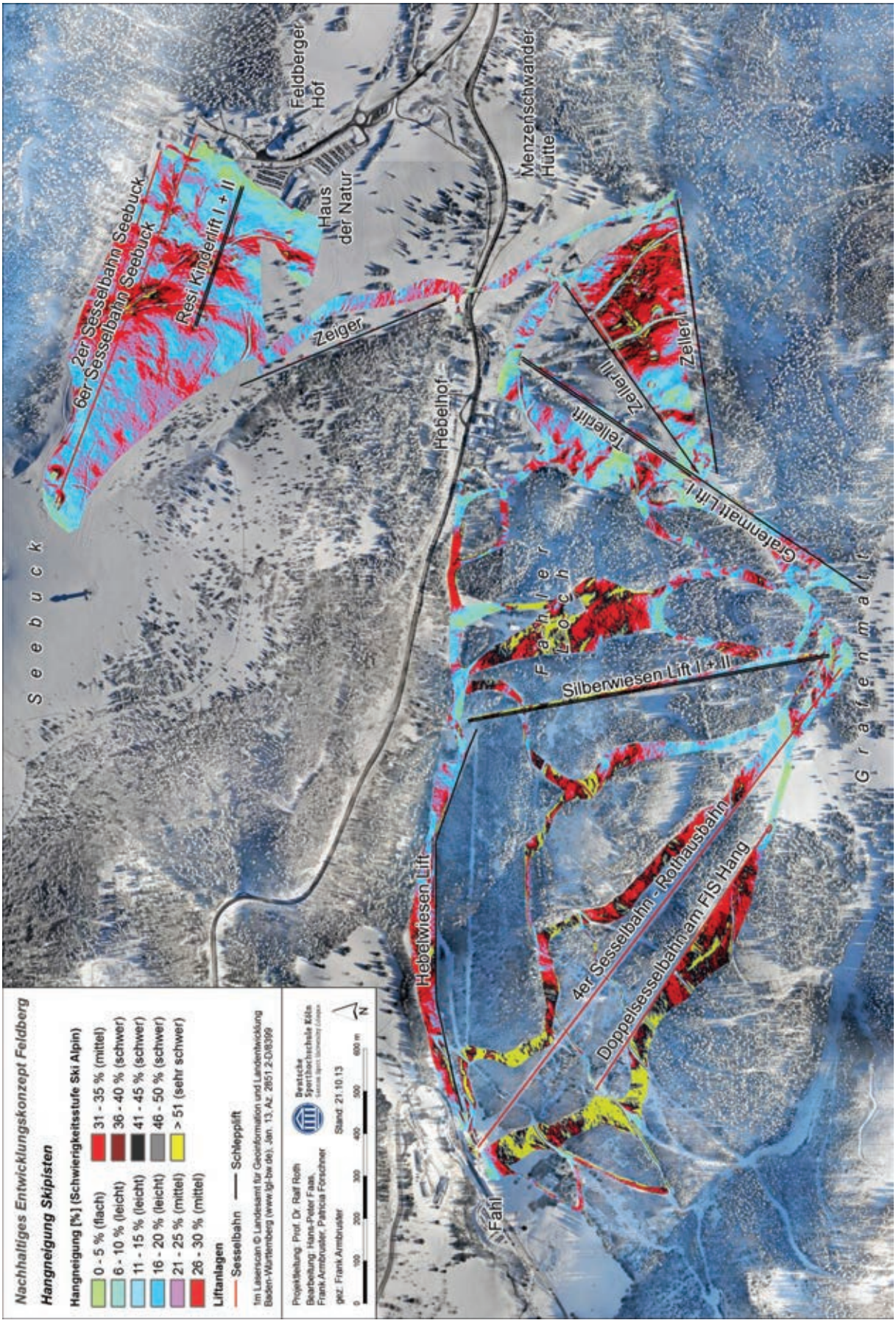



Abbildung 4: Hangneigung der Pisten und Schwierigkeitsgrad Ski Alpin


© Deutsche Sporthochschule Köln

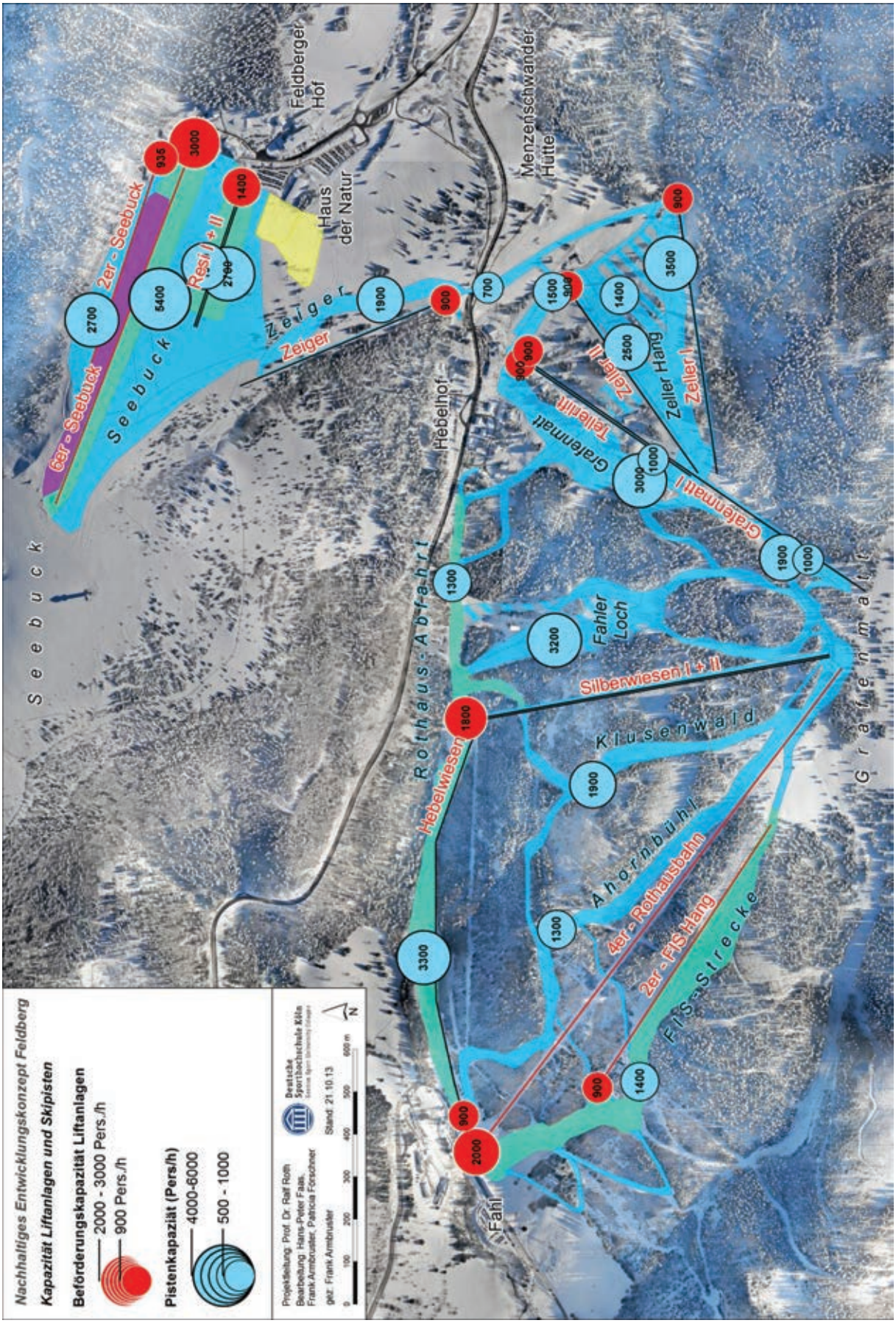



Abbildung 5: Kapazität der Liftanlagen und Skipisten

# 2.3 Erschließung und Erreichbarkeit

Gute Erreichbarkeit kann zu einer erhöhten Standortgunst eines Ortes beitragen. Aus raumplanerischer und regionalökonomischer Sicht ist die Verkehrserschließung demnach eine Schlüsselgröße. Zudem lassen sich mit der Quantifizierung der Erschließung und Erreichbarkeiten Erkenntnisse darüber gewinnen, wo ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen Nutzen bringt. Die Erreichbarkeit legt die gebaute Verkehrsinfrastruktur in Reisezeitdistanzen um.

Die Operationalisierung der Erreichbarkeit erfolgt im Feldberg-Projekt anhand verschiedener Indikatoren. So wurden die Reisezeit zum Feldberg , die Isochronen, sowie die Potenzialerreichbarkeit berechnet, analysiert und abschließend in den Dialogprozess eingebracht. Die Grundlagen dazu liefert die regionale Verkehrsmodellierung, die es ermöglicht, alle Reisezeiten zwischen den Gemeinden für den Individualverkehr (MIV), wie auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu errechnen.

Die berechneten Indikatoren zeigen allesamt das hohe Erreichbarkeitsniveau der Feldberg-Region.

## 2.3.1 Erreichbarkeit Individualverkehr (MIV)

Für das tagestouristische Quellgebiet, das mit einer Anfahrtsdauer von bis zu 2 Stunden angesetzt werden kann, wurde eine Berechnung des kürzesten Anfahrtswegs, der MIV-Isochronen, durchgeführt (vgl. Abbildung 6). Unter der Voraussetzung, dass die Skifahrer sich im Einzugsgebiet homogen verteilen, ergibt sich für die zu erwartende Anreise das folgende Bild: über die B500 von Titisee über Bärental kommend reisen ca. 70% der Tagesgäste an. Dies liegt an der vergleichsweisen guten Verbindung über die B31 von den Autobahnen A5 und A81. Über Todtnau / Wiesental reisen ca. 20% an. Die B500 aus südöstlicher Richtung von Waldshut über Bärental erschließt ein vergleichsweise kleines Einzugsgebiet, weshalb aus dieser Richtung nur ca. 10% der Anreise zu erwarten ist.


© Deutsche Sporthochschule Köln

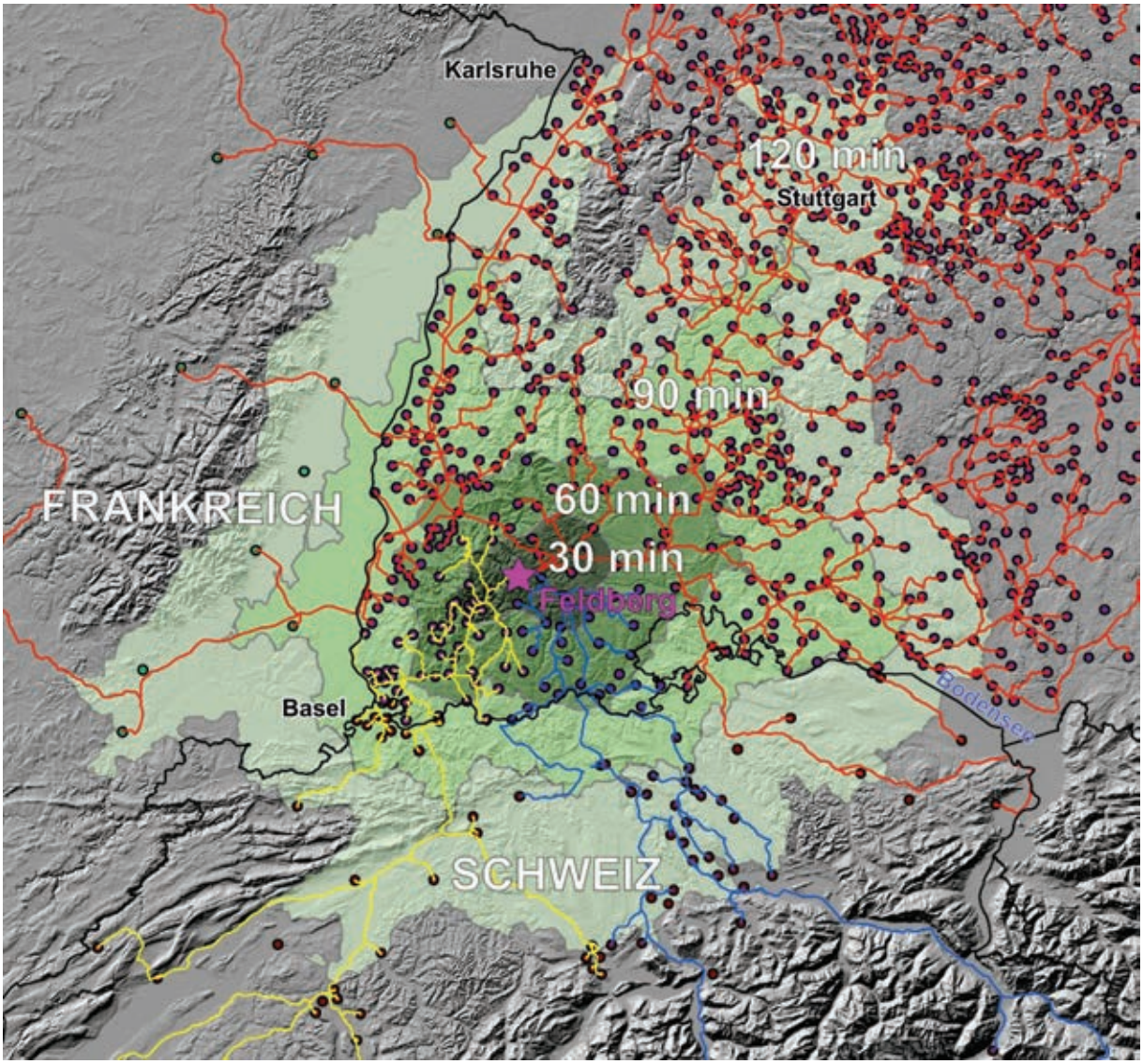



Abbildung 6: Berechnungsergebnis der Anfahrt ins Skigebiet (kürzester Weg, eigene Berechnung DSHS)

Tabelle 1: Einwohner im tagestouristischen Einzugsgebiet der Feldbergregion auf Basis der berechneten Anfahrtsdauer (vgl. Abbildung 6, Stand Einwohnerzahlen ca. 1998; * nur Orte > 10.000 Einwohner)

| | 30 min | 60 min | 90 min | 120 min | Summe |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland | 56.388 | 647.511 | 1.231.719 | 2.847.099 | 4.782.717 |
| Frankreich* | | | 108.357 | 421.446 | 529.803 |
| Schweiz* | | | 407.071 | 872.828 | 1.279.899 |
| | 56.388 | 647.511 | 1.747.147 | 4.141.373 | 6.592.419 |

### 2.3.2 Erreichbarkeit ÖPNV

Die **Bahnstrecke** von Freiburg bis Titisee wird als Höllentalbahn bezeichnet, die Strecke bis Seebruck am Schluchsee als Dreiseenbahn. Der Verkehr wird im gesamten Abschnitt im Regionalverkehr derzeit mit Wendezügen mit Doppelstockwagen durchgeführt. Fernzüge verkehren auf der Dreiseenbahn seit der Aufgabe des letzten Interregios im Jahr 2002 nicht mehr. Die Doppelstockzüge sind auf Grund der Steigungen auf drei Wagen (mit einer Lokomotive BR 143, Regelfall, 400 Sitzplätze + ca. 100 Stehplätze) oder maximal sechs Wagen (zwei Lokomotiven BR143, 800 Sitzplätze + ca. 200 Stehplätze) begrenzt. Die Züge verkehren täglich im Stundentakt, die Fahrzeit ab Freiburg Hauptbahnhof beträgt bis Feldberg-Bärental 47 Minuten.

Die Bahnstrecke ist von Freiburg Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Freiburg-Wiehre zweigleisig, von Wiehre bis Seebruck ist die Strecke eingleisig. Im Bereich der Dreiseenbahn bestehen Kreuzungsmöglichkeiten in Titisee, Feldberg-Bärental und Aha. Im Endbahnhof Seebruck ist nur noch ein Gleis mit Oberleitung ausgerüstet. Ein Abstellen von Zügen im Endbahnhof ist nicht mehr möglich. Die früher verkehrenden Skizüge aus Karlsruhe können mit den derzeitigen Gleisanlagen nicht mehr gefahren werden.

Über den Feldberg verkehrt die **Buslinie** 7300 Titisee – Feldberg – Todtnau – Lörrach – Basel. Die Linie verkehrt im Regelbetrieb im Abschnitt Titisee – Todtnau im Stundentakt. Im Winter wird der Fahrplan am Wochenende und in den Ferien auf einen Halbstundentakt verdichtet. Im Abschnitt Bärental – Feldberg Hebelhof werden zusätzlich noch Verstärkerbusse gefahren. Diese Busse werden im Fahrplan mit Liftbus gekennzeichnet und verkehren nur in der Wintersaison an bestimmten Tagen. Ein Liftbus-Kurs fährt am Morgen ab Titisee Bahnhof.

Vom Ortsteil Falkau der Gemeinde Feldberg verkehrt die Linie 9007 im Zweistundentakt bis Hebelhof. Die Linie verkehrt bisher nur in der Wintersaison von Mitte Dezember bis Mitte März und bietet in jeder Richtung täglich vier Fahrten an.

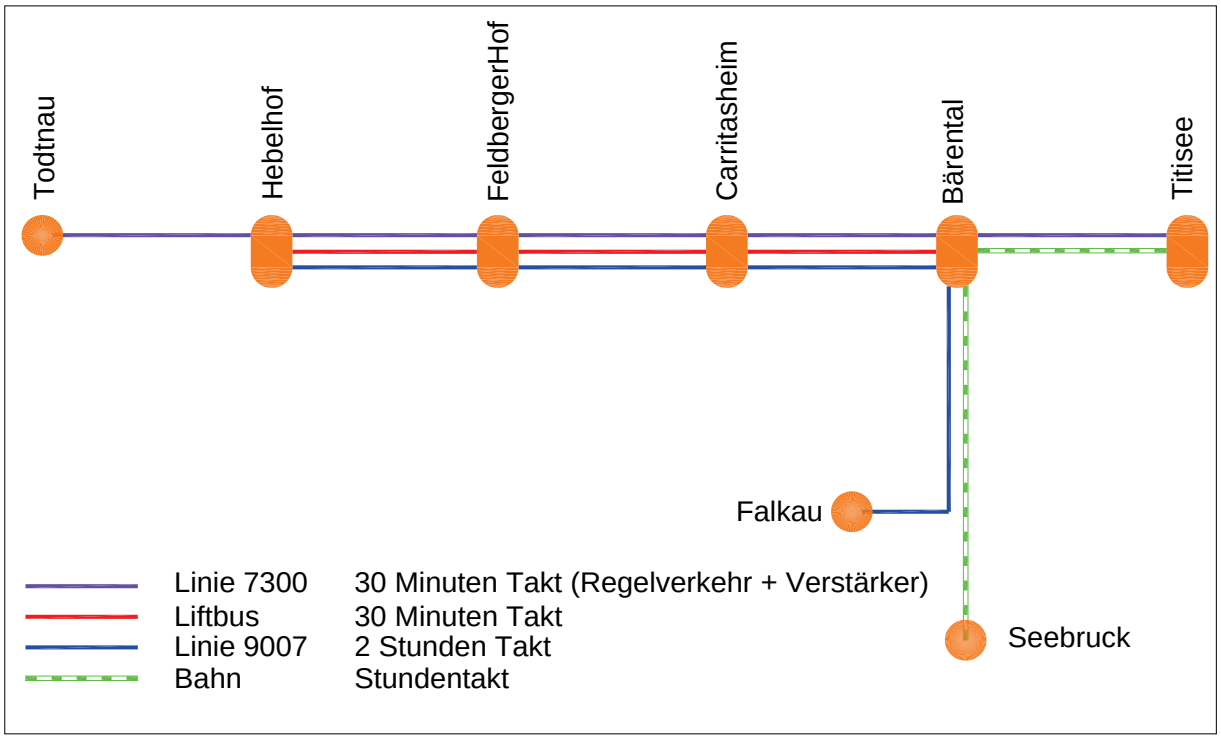



Abbildung 7: Buslinien zum Feldberg


© Deutsche Sporthochschule Köln

Als Beispiel für einen klassischen Wintersporttag wurde die Kapazität des öffentlichen Verkehrs für den 15. Januar 2012 erfasst. Es wurde dabei detailliert das Busangebot im Abschnitt Bärental – Feldberg Hebelhof dargestellt (Linie 7300, Linie 9007 und Liftbus). In der Zeit von 8:00 bis 12:00 Uhr wurden an diesem Tag in der genannten Relation 27 Kurse angeboten, 11 mit Gelenkbussen (130 Plätze) und 16 mit Standardbussen (85 Plätze). In der Summe wurden 2.790 Plätze angeboten. Auf der Südseite wird im gleichen Zeitraum ein Halbstundentakt mit Standardbussen angeboten (nur Linie 7300). Es ergibt sich hier ein Platzangebot von 680 Plätzen. Die Gesamtkapazität des öffentlichen Nahverkehrs liegt demnach bei einem Platzangebot von 3.470 Sitzplätzen.

### 2.3.3 Verkehrsaufkommen & Parkraumangebot

Aus der Analyse der amtlichen Verkehrszählungen und der Dauerzählstelle Schönau sind die folgenden Ergebnisse für die Verkehrssituation am Feldberg ableitbar. Der Verkehr auf der B317 liegt unter dem Durchschnitt vergleichbarer Bundesstraßen. Auch das Schwerverkehrsaufkommen ist mit ca. 550 Fz/Tag eher unterdurchschnittlich. Die Einführung der Lkw-Maut zum 01.01.2005 auf den Autobahnen hat sich auf das Schwerverkehrsaufkommen auf der B317 nicht merkbar ausgewirkt.

In der folgenden Abbildung 8 ist die Verkehrsentwicklung auf der B317 seit 2000 dargestellt..

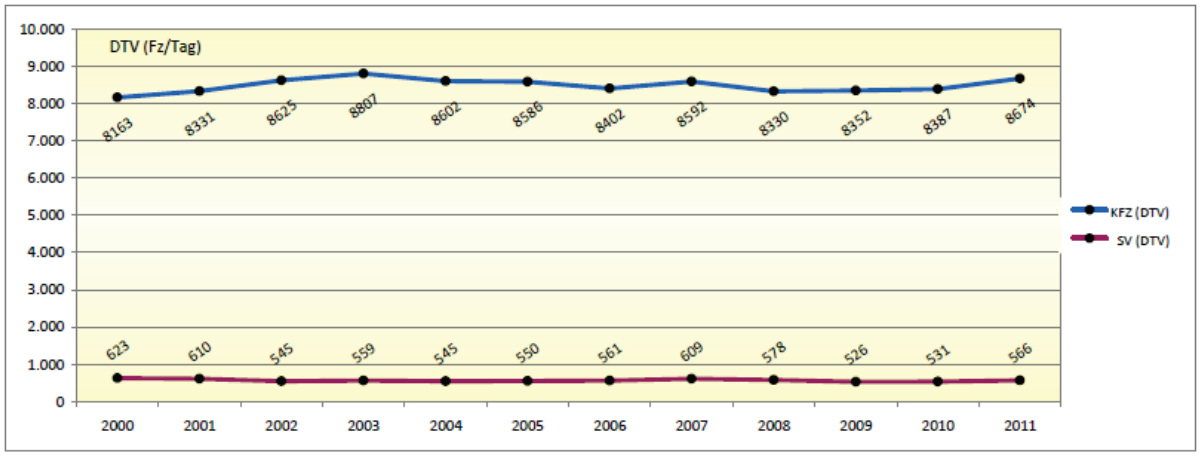



Abbildung 8: Verkehrsentwicklung auf der B317 seit 2000 (Quelle: Straßenverkehrszählungen der Straßenverkehrszentrale des Landes Baden-Württemberg)

Alle 5 Jahre wird im Straßennetz eine umfassende Zählung durchgeführt. Hierbei sind im Zuge der B317 Zählstellen in Bärental und Todtnau eingerichtet. Die Zählungen finden zwar nur im Sommer statt, es werden aber auch Erhebungen an Wochenenden durchgeführt. Hier ist zu erkennen, dass an Wochenenden im Schwerverkehr (Fahrzeuge über 3,5 t) nur 100 – 200 Fahrzeuge erfasst werden, dies entspricht 2 – 5 % des Gesamtverkehrs und besteht zu einem Wesentlichen Anteil aus lokalem Lieferverkehr und dem Busverkehr. Der Schwerverkehr ist daher kein maßgebender Faktor für die Störungen im Verkehrsablauf Hier kommt es nur in Einzelfällen zu Problemen, die dann aber augenscheinlicher werden und auch zu einer vollkommenen Blockierung der Straße führen können.

Bei der Betrachtung des Verkehrs und der Ankunftsräume wurde das Gebiet in fünf Teilbereiche gegliedert: Fahl (bis einschließlich Abzweig zur Todtnauer Hütte), Rampe Wiesental (B317 bis Ortsschild Feldberg-Ort), Hebelhof

(Ortsbereich Feldberg, bis Skifahrerbrücke), Seebuck (ab Abzweig von B317) und Rampe Bärental (B317 von Skifahrerbrücke bis nördlich Caritas-Haus). Zur Dokumentation der Verteilung der Fahrzeuge im Gebiet wurden am 15. Januar 2012 sowohl von der Polizei als auch durch die Sporthochschule Köln Befliegungen durchgeführt. Beide Befliegungen wurden getrennt ausgewertet.

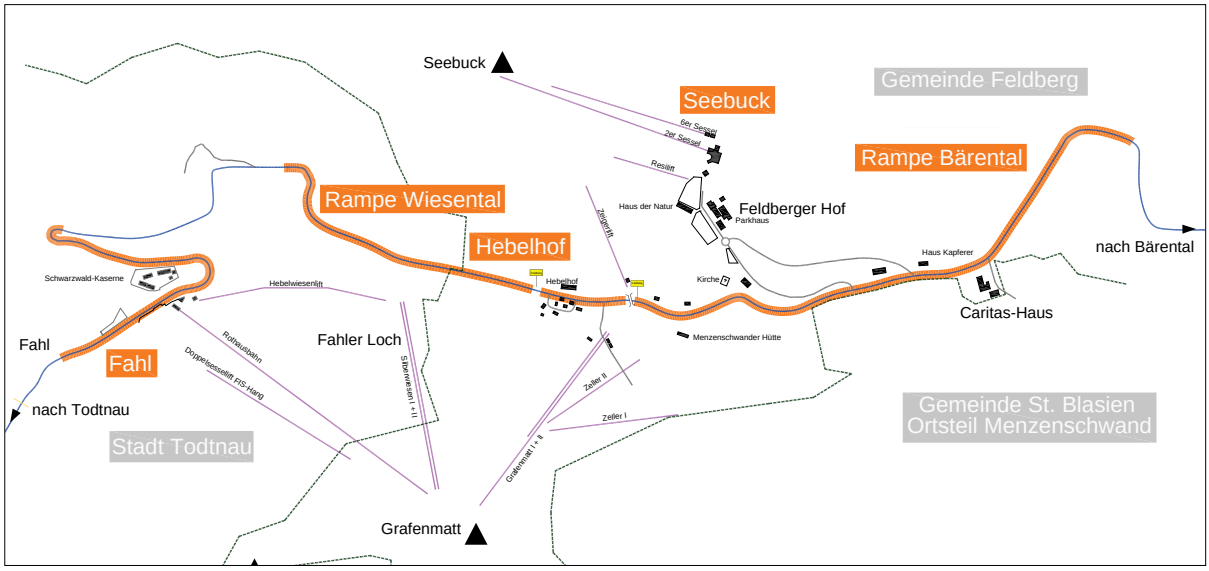



Abbildung 9: Übersicht zum Untersuchungsgebiet

Abbildung 10: Beispiel einer Luftbildaufnahme vom 15.01.2012 zur Auszählung der parkenden Fahrzeuge

Werden die öffentlichen und die privaten Stellplätze (Gaststätten, Hotels etc.) zusammengerechnet so sind insgesamt ca. 1.550 PKW Stellplätze im Gebiet vorhanden. Ist dieser Parkraum belegt, werden die Fahrzeuge auf der B317 abgestellt. Dies betrifft dann im Wesentlichen die Rampen Wiesental und Bärental. An Spitzentagen wie dem 15.01.12 werden dann zusätzlich bis zu 1.300 Fahrzeuge abgestellt.


© Deutsche Sporthochschule Köln

Für die B317 ergibt sich nach der Straßenverkehrsordnung folgende Situation: Die B317 ist eine Vorfahrtsstraße, dies ist mit dem Zeichen 306 (Raute, Vorfahrtsstraße) der Straßenverkehrsordnung geregelt. Auf der Fahrbahn ist am Rand ein durchgezogener Strich aufmarkiert (Fahrbahnbegrenzung, Zeichen 295). Sowohl die Markierung wie auch das Vorfahrtszeichen verbieten ein Parken auf der Fahrbahn außerhalb geschlossener Ortschaften. Ein Parken hinter der Markierung auf einem befestigten Seitenstreifen ist explizit nicht untersagt, das Fahrzeug muss sich aber vollständig hinter der Markierung befinden. Zum Einparken darf die durchgezogene Markierung überfahren werden.

Aufgrund dieser Situation werden die entlang der B317 abgestellten PKW im Weiteren als verkehrswidrig abgestellte PKW gekennzeichnet, auch wenn Parkverbotsschilder außerhalb der Ortslage Hebelhof explizit nur darauf hinweisen, dass das Abstellen über die Nacht verboten ist. Nur in der Rampe Wiesental ist bergwärts vor der Ortslage Feldberg ein befestigter Seitenstreifen vorhanden, der ausreichend breit ist, um Fahrzeuge hinter der durchgezogenen Linie zu parken.

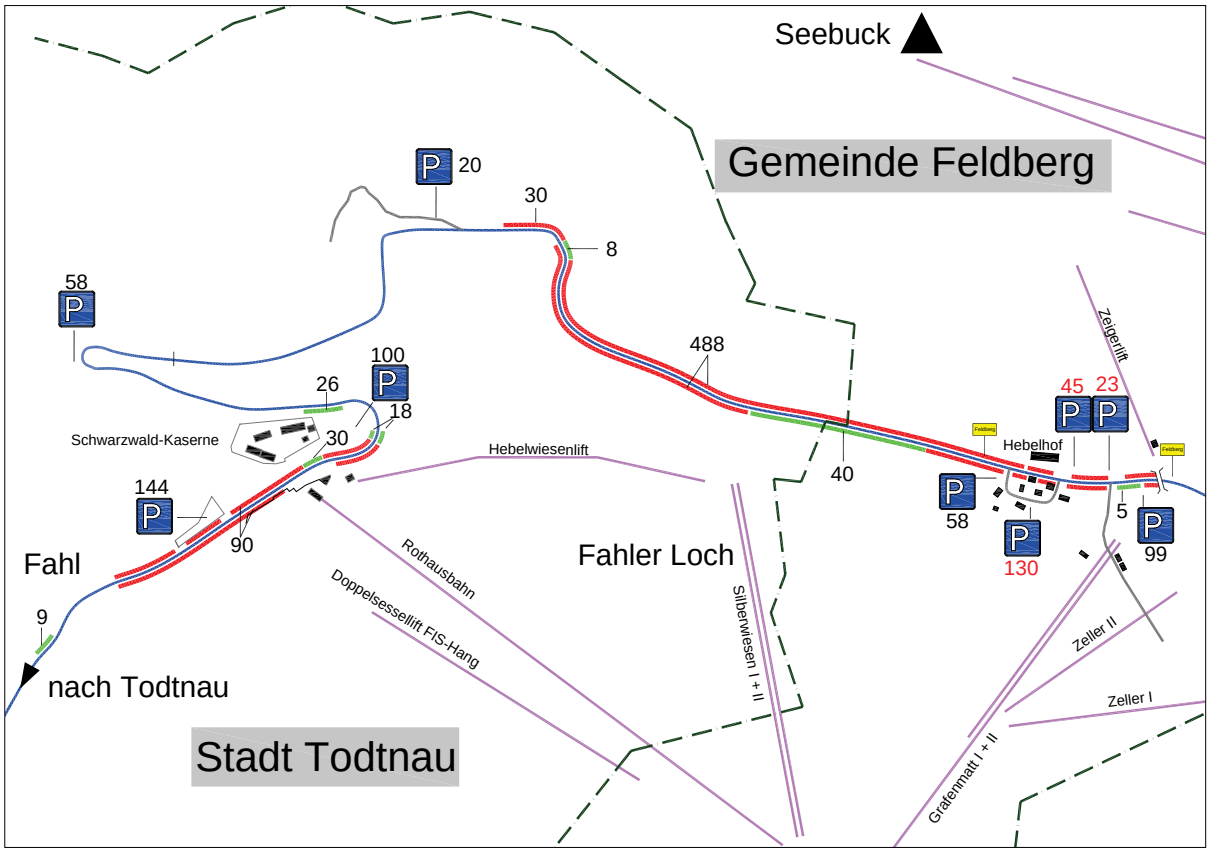



Abbildung 11: Verteilung der parkenden Fahrzeuge Fahl - Hebelhof

Die eigentliche Problematik liegt insbesondere darin, dass die Skifahrer in der Regel auf der Fahrbahn von den abgestellten Fahrzeugen zu den Einstiegspunkten laufen. Auch zum Abladen der Ausrüstungen bewegen sich Fußgänger auf der Fahrbahn. Neben der Gefährdung der Fußgänger, beeinträchtigt diese Situation massiv den Verkehr. Dabei wird nicht nur der Durchgangsverkehr eingeschränkt, sondern auch der Zulieferverkehr, der Rettungsverkehr und der Busverkehr einschließlich der Funktionsfähigkeit des ÖPNV behindert.

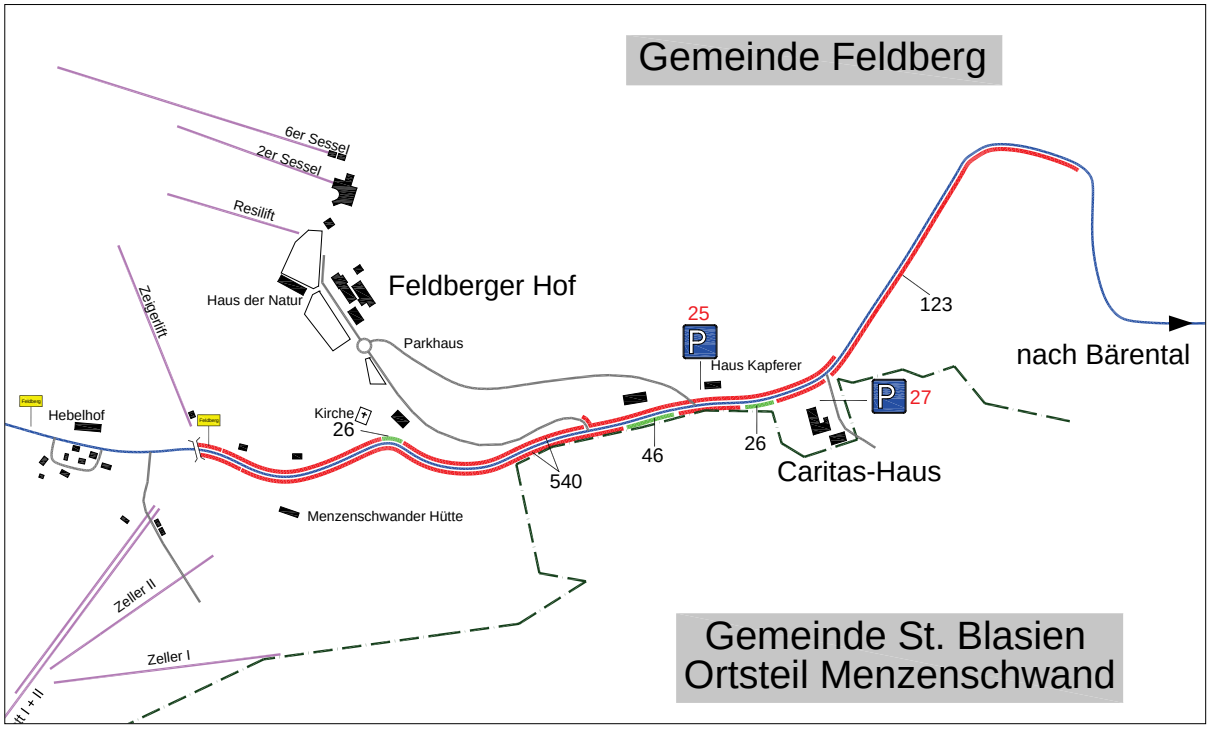



Abbildung 12: Verteilung der parkenden Fahrzeuge Hebelhof - Bärental

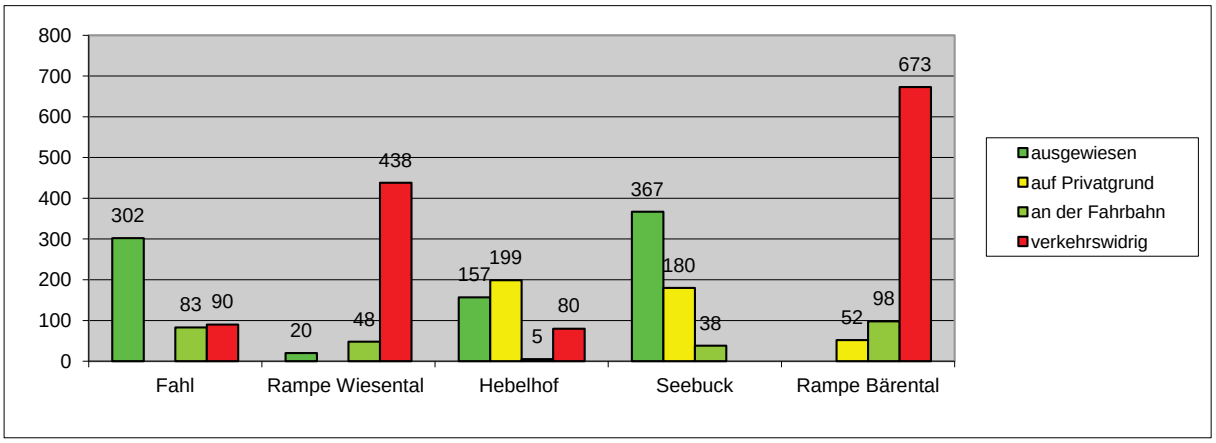



Abbildung 13: Verteilung der ausgewiesenen Parkplätze (abseits und an der Fahrbahn), der privaten Stellplätze und der verkehrswidrig geparkten Fahrzeuge (an absoluten Spitzentagen) in den fünf Teilgebieten (Quelle: Auswertung der Befliegung DSHS)

Diese chaotische Verkehrssituationen sind besonders im Winter ausgeprägt, kommen aber auch Spitzentagen im Sommer oder bei Inversionswetterlagen im Herbst regelmäßig vor.

Zusätzliche Behinderungen des Verkehrs ergeben sich durch Lastkraftwagen die im Winter mit unzureichender Bereifung von der Fahrbahn abkommen und dann die Straße vollkommen blockieren. Hierzu gibt es von Seite der Straßenbauverwaltung den Vorschlag, am Passfuß eine Profilmessstelle einzurichten, mit der solche Lastkraftwagen ausgesondert werden können. Das Problem ist aber genereller Art und wird nicht im Rahmen der Maßnahmenvorschläge weiterbehandelt.


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 2.4 Gastronomie & Beherbergung

Vergleicht man die Entwicklung der Beherbergung und Gastronomie am Feldberg mit anderen Tourismusdestinationen im benachbarten In- und Ausland, fällt Eines besonders auf: Während in anderen Gebieten massiv in den Ausbau der Qualitätshotellerie und Gastronomie investiert wird, stagniert das entsprechende Angebot hierzulande an vielen Orten. Ausnahme bilden qualitative Anbieter wie der Feldberger Hof oder auch einzelne Kleinbetriebe.

Im Projektgebiet liegen 40 Beherbergungsbetriebe und 27 Gastronomiebetriebe, wobei 13 Betriebe beide Dienstleistungen anbieten. Herausragende Bedeutung besitzt sicherlich der Feldberger Hof, der mit ca. 350 Hotelbetten, 80 Betten in Ferienwohnungen, Restaurants und Bars den mit Abstand größten Betrieb darstellt. Insgesamt sind 17 Gasthäuser bzw. Restaurants in den Beherbergungsbetrieben vorhanden. Daneben gibt es ca. 10 Angebote, die unter die Kategorie Bar, Après Ski, Café, Bistro einzuordnen sind, und die teilweise auch nur während der Wintersaison geöffnet haben.

Die Betriebe konzentrieren sich einerseits um den Feldberger Hof, der zweite Schwerpunkt bildet der Hebelhof und die verschiedenen Hütten südlich davon. Daneben gibt es verstreut liegende Hütten, Gaststätten sowie einige Beherbergungsbetriebe im Ortsteil Fahl. Auffällig ist das Fehlen von entsprechenden Einrichtungen im Fahler Skigebiet.

Tabelle 2: Beherbergungsarten und Bettenzahl im Projektgebiet (Quelle: eigene Erhebung)

| Beherbergungsart | Anzahl | Bettenanzahl |
|---|---|---|
| Hotel | 5 | ca. 500 |
| Berggasthaus | 6 | ca. 225 |
| Gästehaus | 3 | ca. 130 |
| Ferienwohnung, Ferienhaus | 15 | ca. 290 |
| Selbstversorger-Hütte | 10 | ca. 200 |
| Jugendherberge | 1 | ca. 267 |
| Gesamt | 40 | ca. 1.600 |

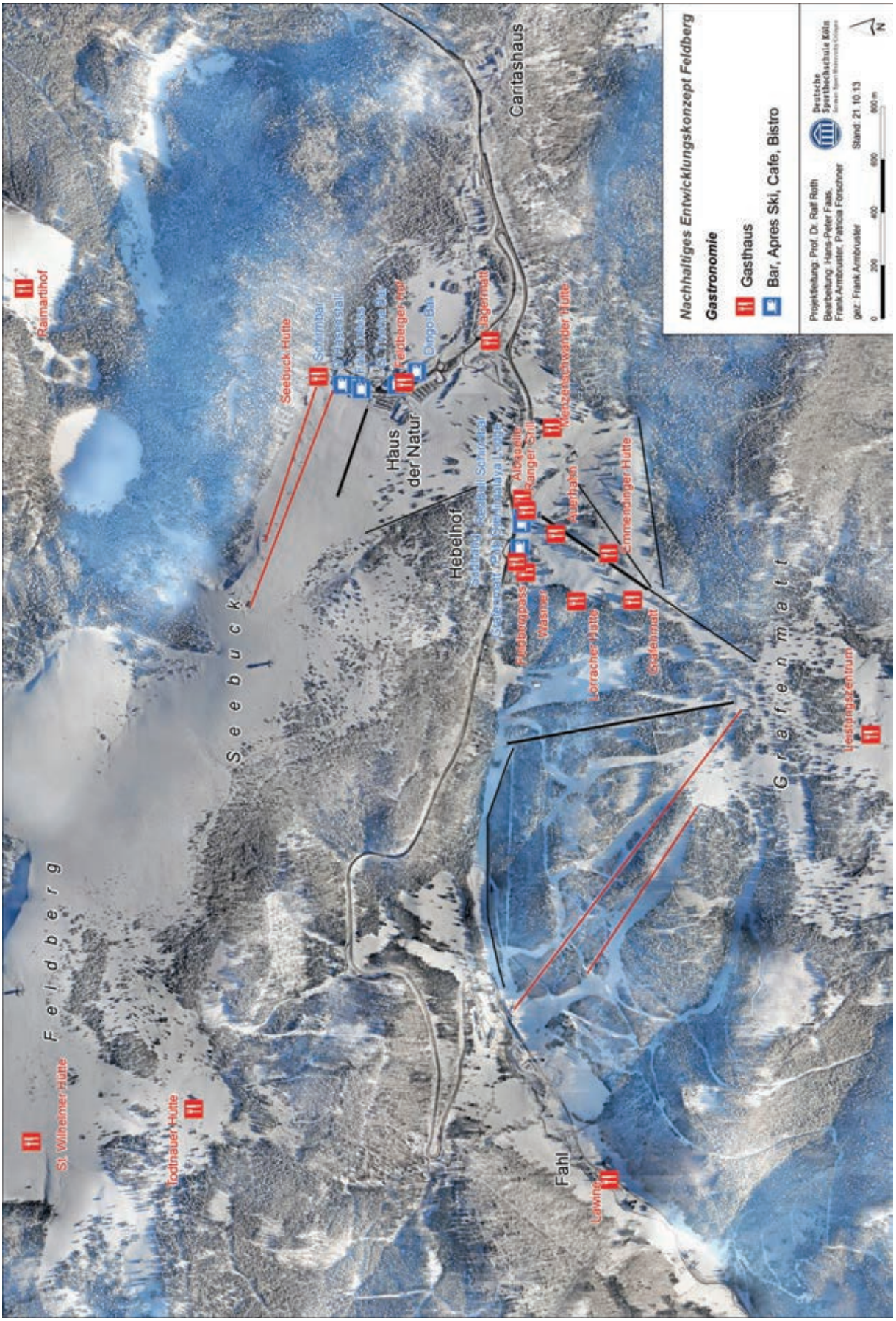



Abbildung 14: Verteilung der Gastronomie-Betriebe im Projektgebiet


© Deutsche Sporthochschule Köln

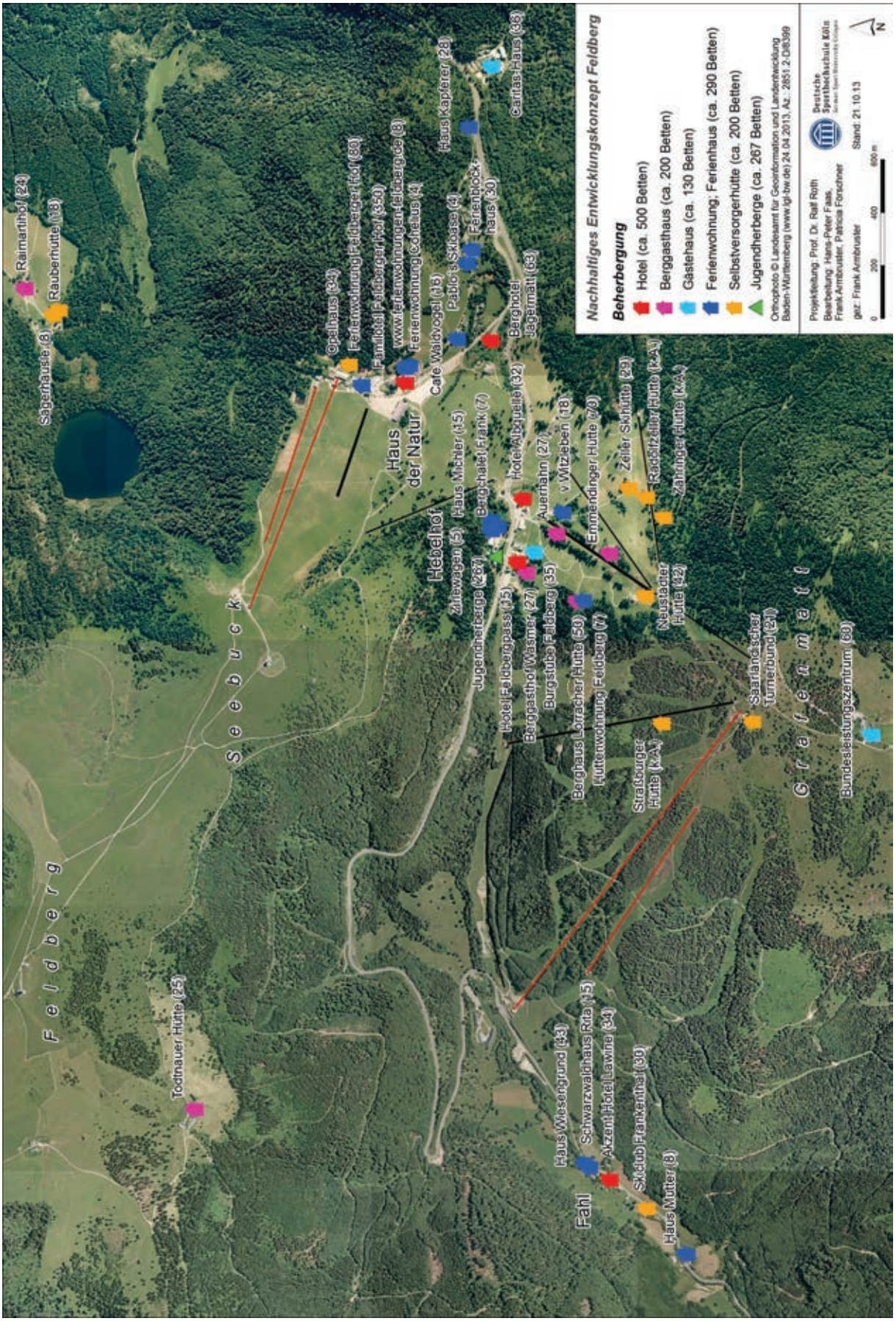



Abbildung 15: Verteilung der Beherbergungs-Betriebe im Projektgebiet

# 2.5 Sporttouristische Angebote

Da es eine große Anzahl an Anbietern gibt, die Touren oder Kurse auf dem Feldberg anbieten, aber weder Infrastruktur oder gar ihren Firmensitz im Gebiet haben, wird die Analyse auf diejenigen Dienstleister beschränkt, die auch infrastrukturell direkt im Projektgebiet vertreten sind. Die überwiegende Mehrheit bezieht sich auf Dienstleistungen im Bereich des Wintersports. Insgesamt gibt es im Winter neun verschiedene Verleihstationen und acht touristische Dienstleister, die Wintersportkurse und geführte Touren anbieten.

Die Dienstleister verteilen sich in etwa gleich auf den Bereich Seebuck und Hebelhof. Im Fahler-Gebiet gibt es lediglich eine Verleihstation in der Talstation der Rothausbahn.

Im Sommer dagegen gibt es kaum sporttouristische Dienstleister, deren Standort sich direkt im Projektgebiet befindet. Eine Ausnahme bildet das Haus der Natur, das sowohl die Geschäftsstelle des Naturparks Südschwarzwald als auch das Naturschutzzentrum Südschwarzwald beherbergt. Hier werden neben einer ganzjährigen Dauerausstellung über Natur(-schutz) und Landschaft des Feldberges zu jeder Jahreszeit zahlreiche geführte Themen- und Erlebniswanderungen angeboten, wie zum Beispiel die „Rangerwanderung“ oder die „Vogelstimmenwanderung“.

Das Haus der Natur und der Raimartihof sind Akkuwechselstationen für E-Bikes im Rahmen des Projekts im Naturpark Südschwarzwald.

Das Haus der Natur hat an zwei Orten im Feldberg-Gebiet Multicaches für das Geocaching versteckt.

Seit der Sperrung der Kletterfelsen am Feldsee-Gebiet ist das Klettern, als weitere Natursportart im Sommer, nur noch in abgemilderter Form im Klettergarten des Feldberger Hofes und an der Kletterwand des Herzogenhorns möglich. Neben Kursen für Einsteiger an der Kletterwand, bietet die Ski- und Outdoorschule „Black Forest Magic“, neben dem Haus der Natur ein weiterer örtlicher Anbieter, der auch in der Sommersaison tätig ist, auch Bogenschießen an.


© Deutsche Sporthochschule Köln

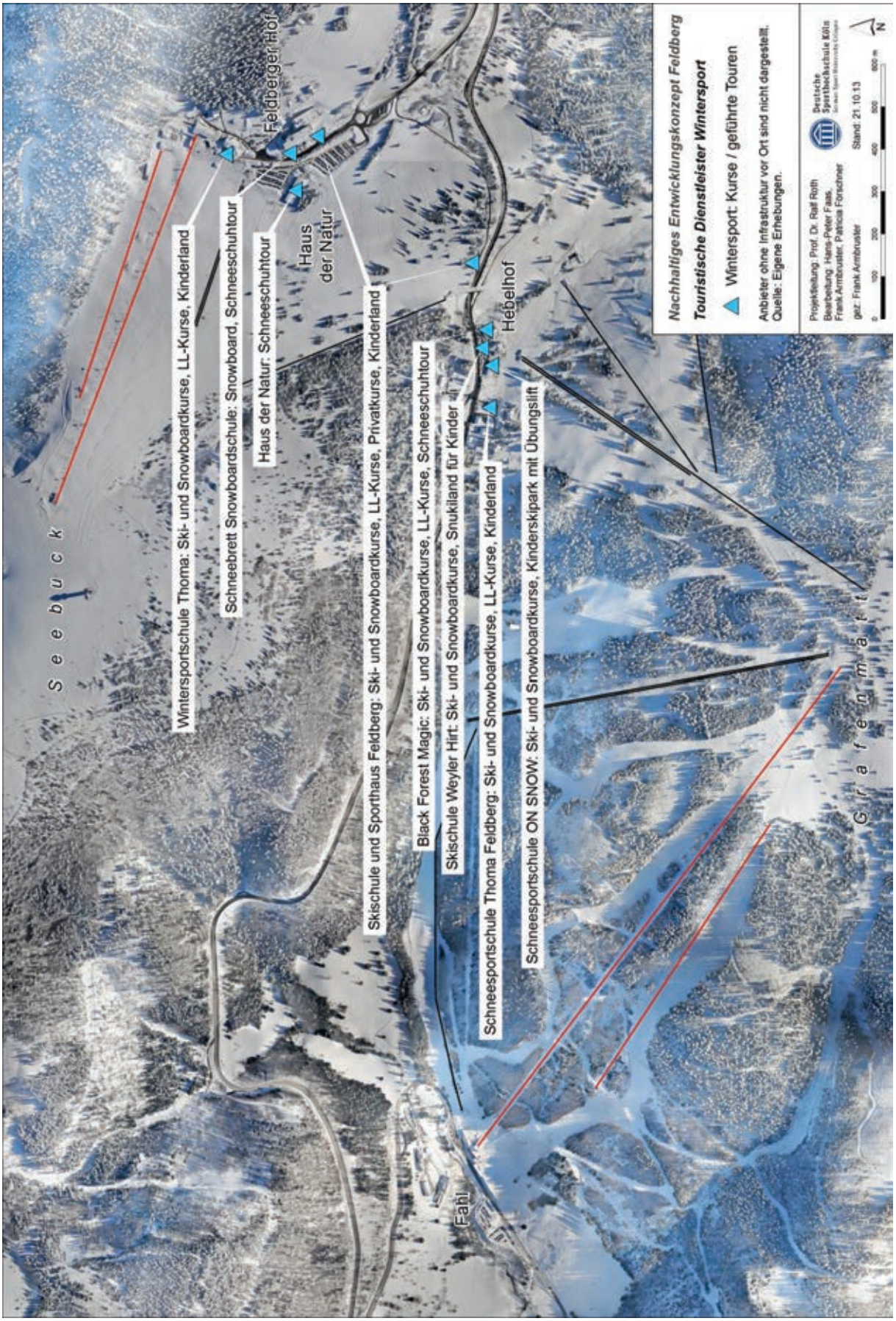



Abbildung 16: Touristische Dienstleister Wintersport: Kurse und geführte Touren im Projektgebiet

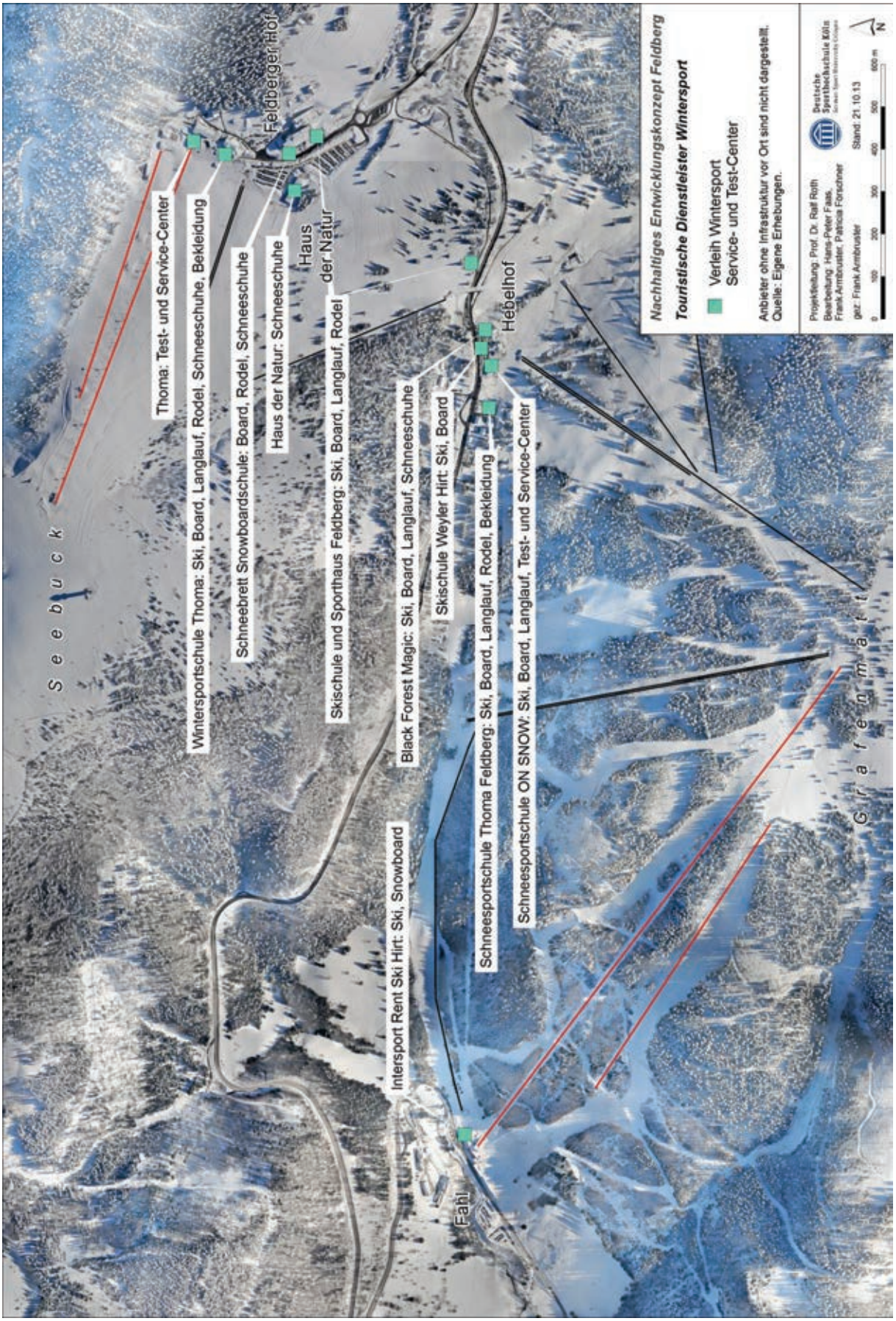



Abbildung 17: Touristische Dienstleister Wintersport: Verleih Wintersport Service- und Test-Center im Projektgebiet


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 2.6 Gästenachfrage

## 2.6.1 Wintertourismus

Vom Liftverbund wurden Zahlen zur tatsächlichen Nutzung der Liftanlagen zur Verfügung gestellt. Für die Winter 2008/09 bis 2011/12 wurden die Ersteintritte, d.h. die Liftanlage, bei welcher der Skifahrer das erste Mal ins Skigebiet eintritt, und die Anzahl der Fahrten in der Saison analysiert. Der Anteil der Ersteintritte liegt mit 50% am Seebuck deutlich über den anderen Eintrittsmöglichkeiten, alleine 35% der Skifahrer beginnen ihren Skitag an der 6er-Sesselbahn. Menzenschwand kann mit allen Liftanlagen zusammen auch 35% der Ersteintritte verbuchen, Fahl nur 15% (vgl. Abbildung 20). Diese Zahlen spiegeln letztlich auch das Parkraumangebot wider. An Spitzentagen verringert sich der Anteil am Seebuck auf ca. 40%, da die PKW-Fahrer dann zunehmend verkehrswidrig entlang der B317 parken.

Bei den Liftfahrten in der Saison zeigt sich dann wieder ein ausgewogeneres Bild. Die ca. 5.000.000 Liftfahrten verteilen sich zu 40% auf den Seebuck, zu 32% auf Menzenschwand und zu 27% auf Fahl.

Die Anzahl der Skifahrer in der Saison wurde von 2004/05 bis 2011/12 ausgewertet. Abgesehen von einem sehr geringen Wert in der Saison 2006/07 mit ca. 210.000 Skifahrern liegt die Anzahl in den anderen 8 Jahren zwischen 375.000 und 465.000 Skifahrern pro Saison (vgl. Abbildung 18). Die vergangene Saison 2012/13 ragt mit bis zu 560.000 Skifahrern aus diesen durchschnittlichen Werten heraus (nicht in der Abbildung enthalten).

In den betrachteten Wintern 2008/09 bis 2011/12 wurden durchschnittlich 135 Betriebstage im Winterhalbjahr erreicht. Bezogen auf diese Gesamtanzahl an Betriebstagen sind an einem Wintertag durchschnittlich ca. 2.950 Skifahrer vor Ort. Allerdings sind auch an bis zu 35 Tagen in der Saison weniger als 1.000 Skifahrer im Gebiet. An durchschnittlich 10 Tagen in der Saison sind über 7.000 Skifahrer zu verzeichnen. Zusätzlich zu den Skifahrern, die über das Ticket erfasst werden, ist davon auszugehen, dass ca. 30% weitere Gäste (Winterwanderer, Spaziergänger, Schneeschuhläufer, Langläufer etc.) das Gebiet nutzen. An absoluten Spitzentagen halten sich demnach zwischen 12.000 und 13.000 Personen am Feldberg auf.

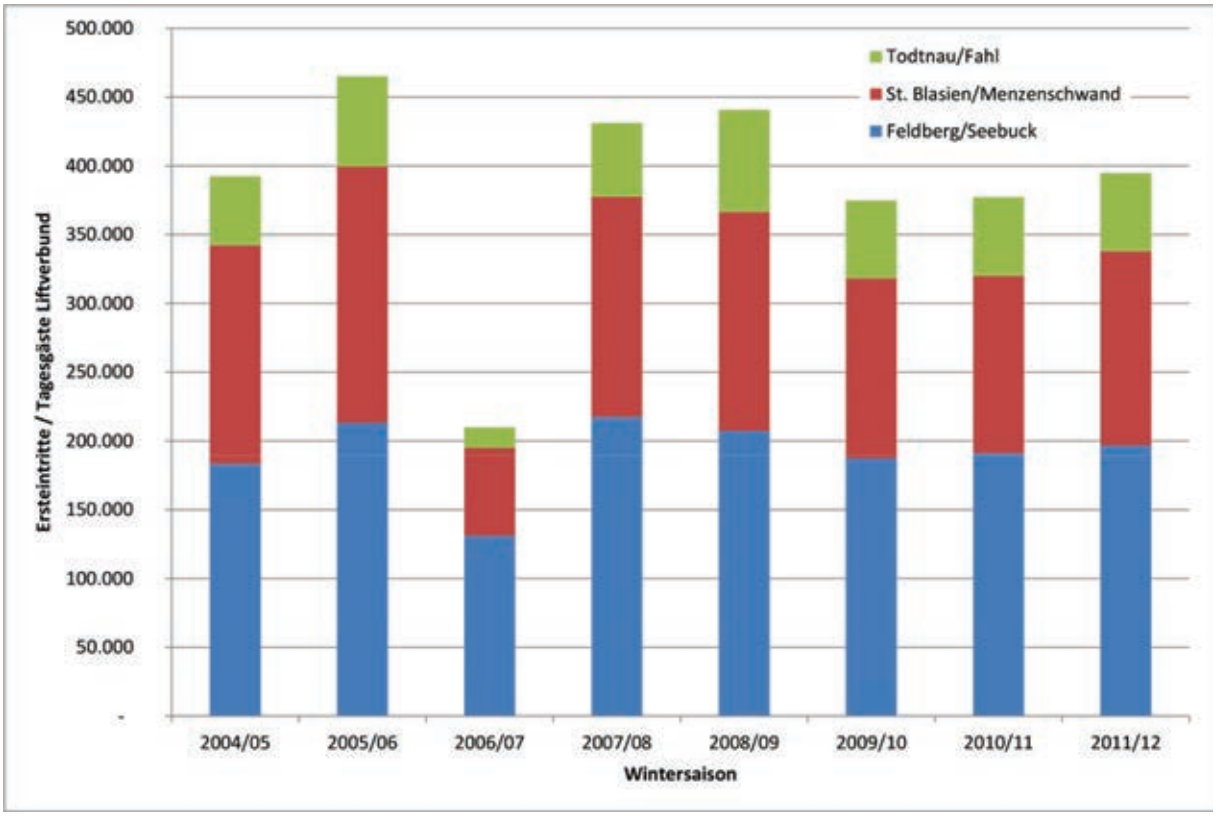



Abbildung 18: Entwicklung der Tagesgäste im Liftverbund und Aufteilung auf die drei beteiligten Gemeinden (Eigene Auswertung auf Basis Daten Liftverbund Feldberg


© Deutsche Sporthochschule Köln

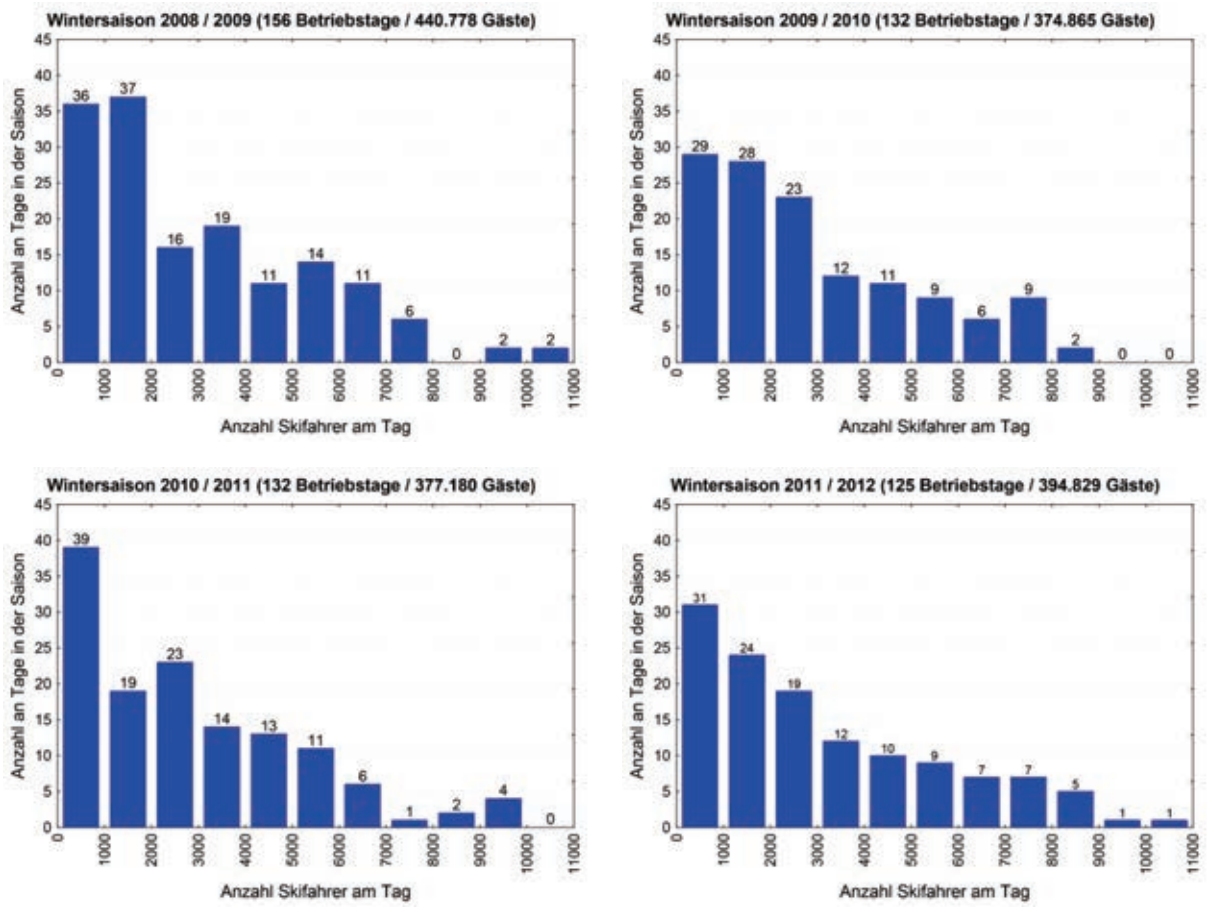



Abbildung 19: Häufigkeitsverteilung der Tagesgäste (Ersteintritte Liftverbund) für die Winter 2008/2009 bis 2011/2012 (Eigene Auswertung auf Basis Daten Liftverbund Feldberg)

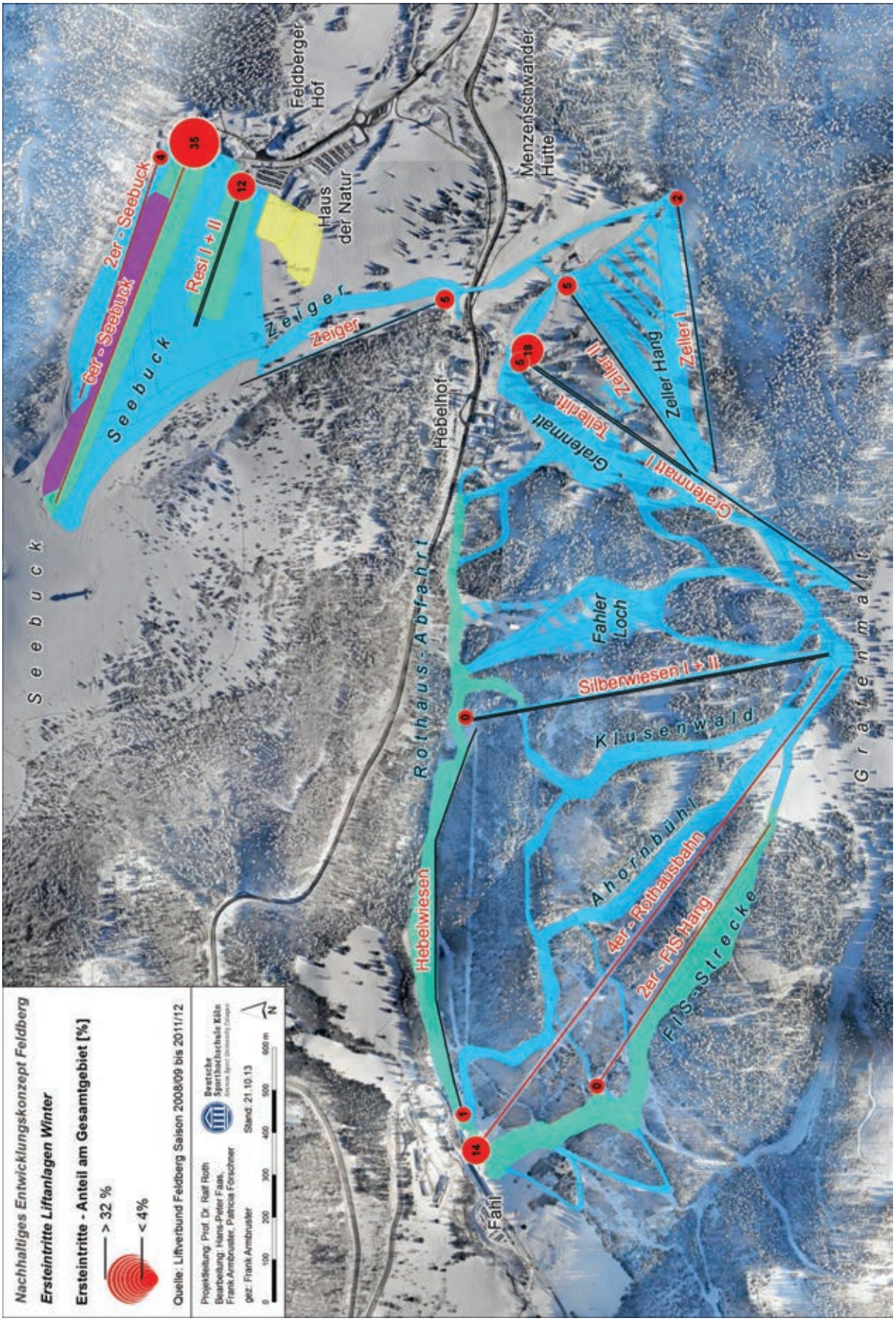



Abbildung 20: Ersteintritte Liftanlagen Wintersaison


© Deutsche Sporthochschule Köln

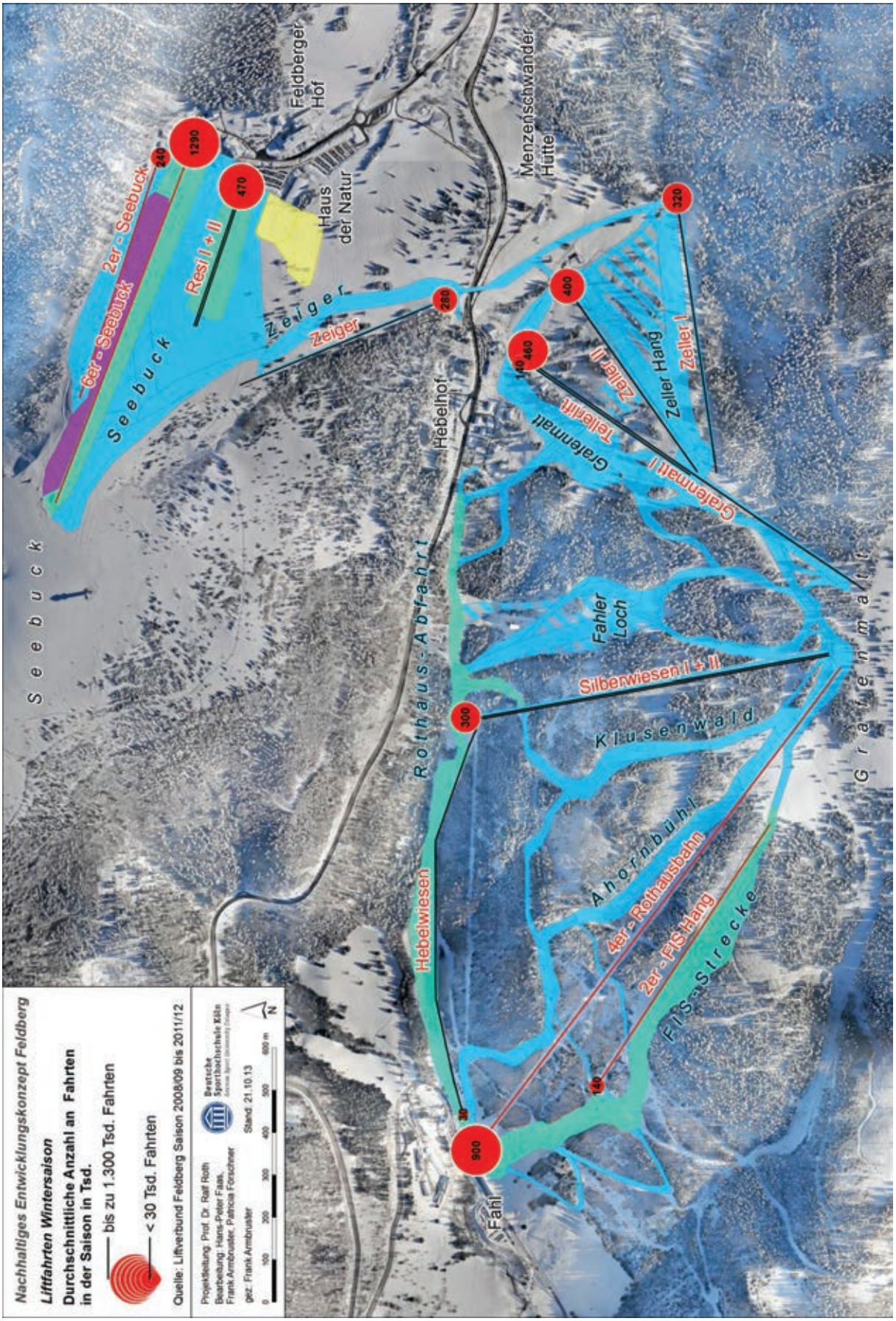



Abbildung 21: Durchschnittliche Anzahl an Fahrten der Liftanlagen in der Saison

## 2.6.2 Sommertourismus

Die 6er Sesselbahn am Seebuck ist die einzige Liftanlage im Gebiet, die auch außerhalb der Wintersaison betrieben wird. In der Sommersaison 2011 wurden an ca. 150 Betriebstagen insgesamt 142.000 Personen befördert. Dies entspricht durchschnittlich ca. 930 Fahrgästen am Tag, mit Spitzenwerten zwischen 2.000 und 2.500 Personen.

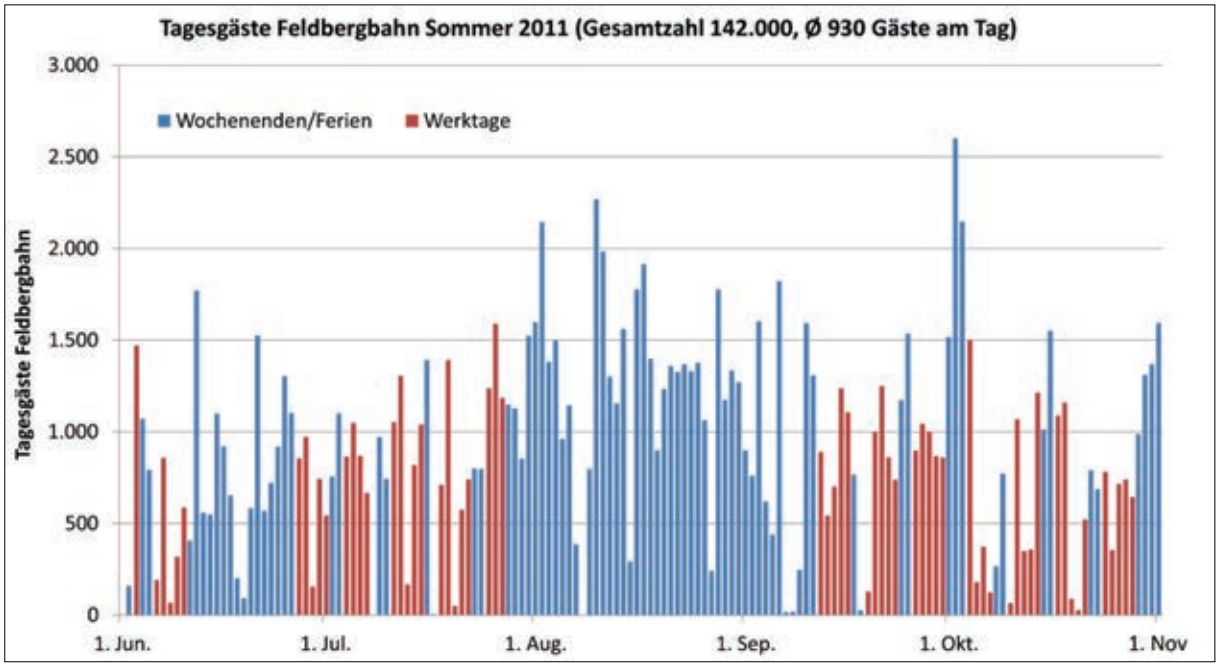



Abbildung 22: Tagesgäste der Feldbergbahn in der Sommersaison 2011


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 3 WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES WINTERSPORTGEBIETS

*Fachbeitrag von C. Schrahe auf Basis der vom Liftverbund zur Verfügung gestellten Daten.*

Bei der Planung und strategischen Produktentwicklung im kommunal- und landespolitischen Umfeld spielt die wirtschaftliche Bedeutung des Wintersporttourismus im Allgemeinen und des Skigebiets Feldberg im Besonderen eine zentrale Rolle.

Die folgende Analyse beziffert die unmittelbar vom Betrieb des Skigebietes ausgehenden:

- Bruttoumsätze
- Nettoumsätze
- Einkommenswirkungen
- Arbeitsplatzäquivalente
- den Beitrag zum Volkseinkommen sowie die resultierenden
- fiskalischen Effekte.

Nicht Gegenstand der Untersuchung sind die von den Investitionen des Skigebiets ausgehenden Effekte sowie indirekte Effekte, die beispielsweise dadurch entstehen, dass touristische Anbieter sich dank der Existenz des Skigebietes ansiedeln oder in die qualitative Aufwertung bestehender Betriebe investieren und dadurch auch zusätzliche Gäste für die Region gewinnen, die das Skigebiet Feldberg selbst nicht nutzen. Auch die Effekte aus dem Sommerbetrieb der Feldbergbahn sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

Der Feldberg ist der höchste Gipfel des Süd- und damit auch des gesamten Schwarzwaldes. Der Südschwarzwald zählt insgesamt 127 der insgesamt 319 Liftanlagen für den alpinen Wintersport in Baden-Württemberg (Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg 2005, S. 16). Von diesen Anlagen entfallen 31 auf den Liftverbund Feldberg. Dieser Liftverbund bietet ein gemeinsames Ticket für sieben Skigebiete rund um den Feldberg an. Mit Ausnahme der Belchenbahn (Gemeinden Schönenberg/Aitern) liegen diese Skigebiete auf Gemarkung der Gemeinde Feldberg (Schwarzwald) sowie der Städte Todtnau und Sankt Blasien. Feldberg und Sankt Blasien gehören mit elf anderen Gemeinden zur Destination Hochschwarzwald, Todtnau bildet mit weiteren Nachbarkommunen die Destination Bergwelt Südschwarzwald. In der Region bieten zahlreiche Unterkunftsbetriebe ihren Gästen die Hochschwarzwald-Card an. Diese kostenlose Gästekarte erlaubt bei Aufenthalten ab zwei Tagen die kostenfreie Benutzung der Anlagen des Liftverbunds Feldberg.

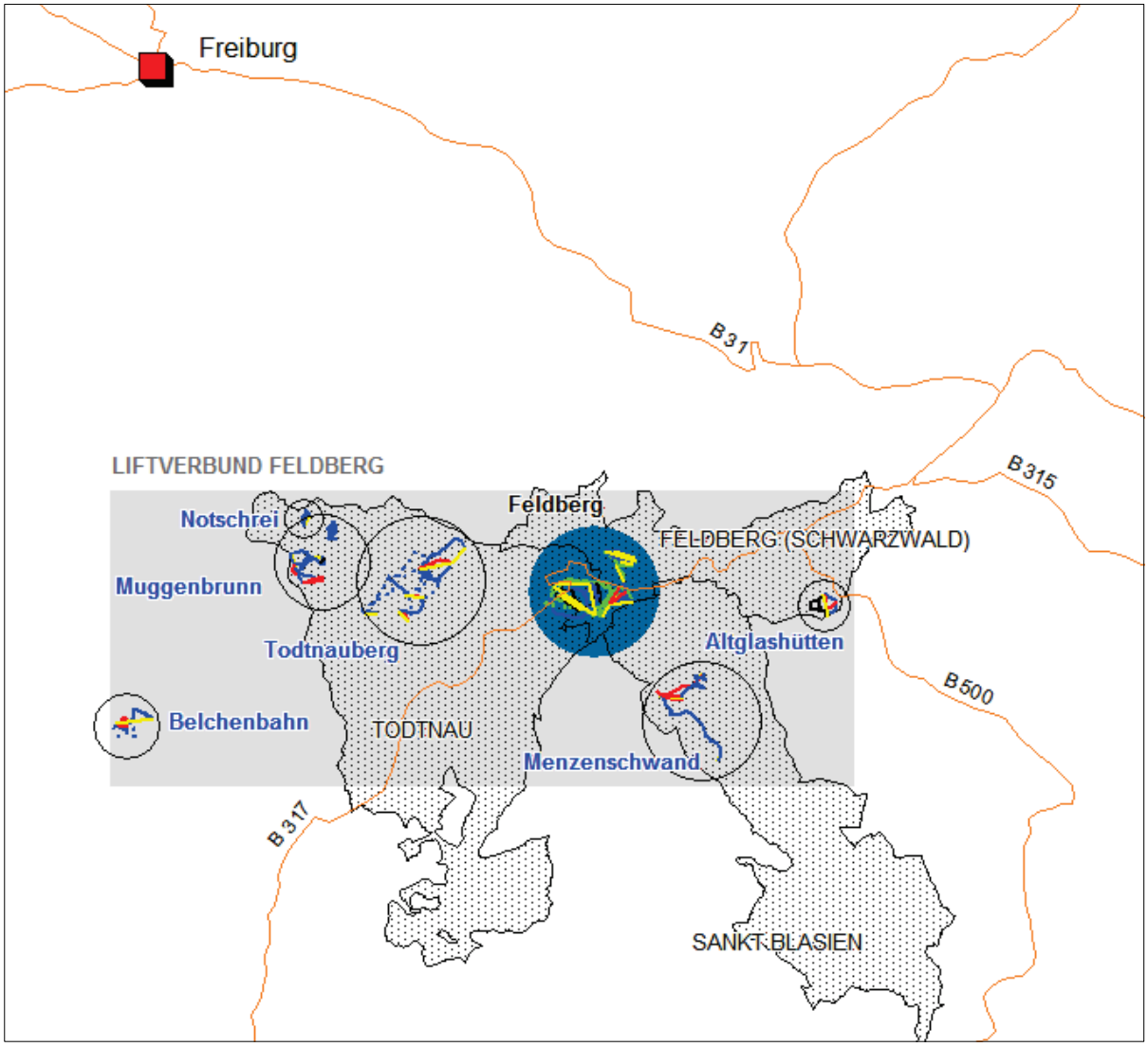



Abbildung 23: Am Liftverbund Feldberg beteiligte Liftanlagen

Das bedeutendste Skigebiet des Liftverbunds sowie im gesamten Baden-Württemberg ist das Wintersportzentrum Feldberg mit seinen 14 Liftanlagen zwischen Fahl und Seebuck. In der vorliegenden Untersuchung werden nur die Effekte betrachtet, die vom Betrieb des Skigebietes Feldberg ausgehen bzw. von den Umsätzen, die durch die Besucher dieses Skigebietes getätigt werden. Die Besucher der übrigen Skigebiete des Liftverbunds werden nicht berücksichtigt.

Dabei werden nicht nur die Umsätze im Skigebiet selbst (für Liftkarten, Verpflegung, Skikurse etc.) berücksichtigt, sondern auch die Umsätze, die von den Besuchern in der Region getätigt werden und ursächlich auf den Besuch des Skigebietes Feldberg zurückzuführen sind. Dazu zählen bei Mehrtagesgästen vor allem die Ausgaben für Übernachtung. Bei der Analyse der regionalen Effekte wird differenziert nach den Effekten für die Anrainerkommunen Todtnau, Sankt Blasien und Feldberg sowie weiteren Gemeinden im Hochschwarzwald, die Ski- und Snowboardurlauber mit Ziel Feldberg ebenfalls als Basis nutzen.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

# 3.1 Grundlagendaten

Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus wird nachfrageorientiert ermittelt. Entsprechend sind Daten über die Anzahl von Übernachtungs- und Tagesgästen sowie zum Ausgabeverhalten der Touristen Voraussetzung für einschlägige Berechnungen.

## 3.1.1 Ersteintritte im Skigebiet Feldberg

In den Wintersaisons 2008/09 bis 2011/12 konnte das Skigebiet am Feldberg durchschnittlich rund 400.000 Ersteintritte verbuchen. Die folgende Tabelle führt die Werte für die einzelnen Winter und die drei Betreibergesellschaften auf, die mit ihren Anlagen gemeinsam das Skigebiet Feldberg bilden. Insgesamt entfallen rund drei Viertel der Eintritte im Liftverbund auf das Skigebiet Feldberg.

Tabelle 3: Ersteintritte im Skigebiet Feldberg (Quelle: Liftverbund Feldberg)

| Teilgebiet | Saison | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2008/09 | 2009/10 | 2010/11 | 2011/12 |
| Feldberg Touristik (Feldbergbahn) | 207.261 | 187.383 | 190.962 | 196.725 |
| Skiliftbetriebe St. Blasien-Menzenschwand (nur Feldberg) | 159.253 | 130.873 | 129.016 | 141.352 |
| Alpincenter Todtnau-Feldberg GmbH | 74.264 | 56.609 | 57.202 | 56.752 |
| Summe | 440.778 | 374.865 | 377.180 | 394.829 |

Die dargestellten Ersteintritte werden durch Übernachtungsgäste und Tagesbesucher generiert. Die Verteilung auf diese beiden Besuchergruppen wird in den folgenden Kapiteln näher untersucht.

## 3.1.2 Übernachtungen

Zur Anzahl der Übernachtungsgäste liegen Daten aus der amtlichen Beherbergungsstatistik vor, die allerdings nicht zwischen Schneetouristen und sonstigen Touristen differenzieren. Daher gilt es zunächst, den Anteil der durch das Schneesportangebot induzierten Übernachtungen zu ermitteln.

Die folgende Tabelle stellt die Anzahl der Übernachtungen in Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien in den Monaten November bis April den Übernachtungen in der Zeit von Mai bis Oktober in meldepflichtigen Betrieben mit zehn oder mehr Betten gegenüber.

Tabelle 4: Übernachtungen in meldepflichtigen Betrieben nach Saisons im Untersuchungsgebiet

| Saison - Jahr | Feldberg (Schwarzwald) | | Todtnau | | Sankt Blasien | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nov-Apr | Mai-Okt | Nov-Apr | Mai-Okt | Nov-Apr | Mai-Okt |
| 2010/11 - 2010 | 212.085 | 243.110 | 110.013 | 174.907 | 70.903 | 98.083 |
| 2011/12 - 2011 | 216.112 | 249.678 | 119.469 | 171.263 | 76.646 | 94.655 |
| 2012/13 - 2012 | 233.691 | 258.192 | 114.948 | 174.379 | 77.893 | 99.059 |

Die Wintersaison erreichte demzufolge in Feldberg 91% der Übernachtungen der Sommersaison, in Sankt Blasien waren es 79%, in Todtnau 66%.

Um den Anteil der durch das Schneesportangebot induzierten Übernachtungen zu ermitteln, wurde eine vergleichbare Mittelgebirgsregion ohne nennenswertes Wintersportangebot betrachtet: der Landkreis Neckar-Odenwald. Dieser verfügt außerdem über keine Vorsorge- und Rehakliniken, die in der Regel keine ausgeprägte Saisonalität haben. Regionen mit Kurorten wären für einen entsprechenden Vergleich daher nicht geeignet. Im Odenwald werden in den Monaten November bis April nur 57% der Übernachtungen des Sommerhalbjahres erreicht. Demzufolge können in Feldberg rund 37%, in Sankt Blasien 27% und in Todtnau rund 13% der Übernachtungen von November bis April dem Schneesportangebot zugerechnet werden. Für Feldberg ergeben sich auf dieser Basis für 2012/13 rund 86.000, für Sankt Blasien 21.250 und für Todtnau 15.250 schneesportinduzierte Übernachtungen in meldepflichtigen Beherbergungsbetrieben.

Nicht berücksichtigt sind dabei Übernachtungen in nicht meldepflichtigen Beherbergungsbetrieben (Kleinbetriebe), die gerade im Winter besonders gut belegt sind. Nach Angaben der Schwarzwald Tourismus GmbH registrieren die Kleinbetriebe im Schwarzwald 28,2% der Übernachtungen der meldepflichtigen Betriebe (Schwarzwald Tourismus GmbH 2012). Da dieser Wert im Winter erfahrungsgemäß höher ausfällt, wird er für das Untersuchungsgebiet mit 30% angesetzt, woraus weitere rund 37.000 Übernachtungen in Ferienwohnungen, Privatzimmern und sonstige Kleinbetriebe resultieren. Für die Stadt Todtnau wurden im Winter 2011/12 insgesamt 30.529 und im Winter 2010/11 total 29.188 Übernachtungen in Kleinbetrieben registriert. Dies entsprach 26-27% der Übernachtungen in meldepflichtigen Betrieben.

Zunehmende Bedeutung erlangt das Segment der selbst genutzten Freizeitwohnsitze, die ebenfalls nicht in der amtlichen Tourismusstatistik erfasst werden. Im gesamten Schwarzwald werden in diesem Segment 1,1 Mio. Übernachtungen bzw. 5,4% der Übernachtungen in meldepflichtigen Betrieben registriert (Schwarzwald Tourismus GmbH 2012). Auf dieser Basis ergeben sich weitere rund 6.500 wintersportinduzierte Übernachtungen im Untersuchungsgebiet.

Im Gegensatz zum Touristik-Camping ebenfalls nicht in der amtlichen Statistik berücksichtigt ist das Segment des Dauercamping, das mit lediglich einem Platz mit 40 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet nicht nennenswert ausgeprägt ist und daher in der Folge nicht weiter berücksichtigt wird. Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse zusammen.


© Deutsche Sporthochschule Köln

Tabelle 5: Wintersportinduzierte Übernachtungen im Untersuchungsgebiet

| | meldepflichtige Betriebe | Kleinbetriebe | Freizeitwohnsitze | Summe |
|---|---|---|---|---|
| Feldberg | 86.000 | 26.000 | 4.500 | 116.500 |
| Todtnau | 21.250 | 4.600 | 900 | 26.750 |
| Sankt Blasien | 15.250 | 6.400 | 1.100 | 22.750 |
| Summe | 122.500 | 37.000 | 6.500 | 166.000 |

Ausgehend von den Ergebnissen der im Winter 2012/13 durchgeführten Gästebefragung (n=2.087) entfallen rund 35% der Ersteintritte im Skigebiet Feldberg auf Übernachtungsgäste (vgl. Tabelle 4). Bezogen auf die insgesamt 400.000 Eintritte im Skigebiet Feldberg ergibt dies 140.000 Eintritte durch Übernachtungsgäste. Von den befragten Urlaubern gaben 44,1% an, in der Gemeinde Feldberg zu übernachten. Das bedeutet rund 62.000 Eintritte im Skigebiet Feldberg durch Urlauber, die in der Gemeinde Feldberg übernachten. In Todtnau übernachten 11% der befragten Urlauber (15.400 Eintritte) in St. Blasien 5,8% (8.120 Eintritte).

Bei der Frage, wie viele Übernachtungen aus diesen Eintritten resultieren, gilt es zwei Aspekte zu berücksichtigen:

Die Zahl der Übernachtungen kann die der Eintritte übersteigen, wenn an An- und Abreisetag nicht Ski gefahren wird oder wenn während des Urlaubs auch Tage mit anderen Aktivitäten als alpinem Schneesport verbracht werden.

Nicht Ski fahrende Begleitpersonen (z.B. Oma und Opa, die auf die Kleinkinder aufpassen, während die Eltern Ski fahren) tauchen nicht in der Statistik der Eintritte auf, ihre Übernachtungen sind aber ursächlich dem alpinen Skigebiet Feldberg zuzurechnen.

Die Zahl der aus den Eintritten resultierenden Übernachtungen wird demzufolge höher liegen, als die der Eintritte selbst, aber niedriger, als die der gesamten wintersportinduzierten Übernachtungen. Mangels empirischer Daten zu diesem Verhältnis setzen wir den Durchschnittswert aus den ermittelten wintersportinduzierten Übernachtungen und den auf Übernachtungsgäste entfallenden Eintritten als Wert für die durch das Skigebiet Feldberg induzierten Übernachtungen an.

Tabelle 6: Ermittlung der durch das Skigebiet Feldberg induzierten Übernachtungen

| | Wintersportinduzierte Übernachtungen gesamt | Eintritte Skigebiet Feldberg durch in diesen Orten übernachtende Gäste | Mittelwert |
|---|---|---|---|
| Feldberg | 116.500 | 62.000 | 89.250 |
| Todtnau | 26.750 | 15.400 | 21.075 |
| Sankt Blasien | 22.750 | 8.100 | 15.425 |
| andere Gemeinde im Hochschwarzwald | - | 54.500 | 80.000 |
| Summe | 166.000 | 140.000 | 205.750 |

Es ergibt sich somit ein Verhältnis von Eintritten durch Urlauber zu Übernachtungen von 1:1,47. Das entspricht beispielsweise drei Übernachtungen bei zwei Skitagen oder einer vierköpfigen Familie, die mit Großeltern anreist, sechs Nächte übernachtet und bei der nur die Eltern und Kinder sechs Tage Ski fahren (also auch noch am Abreisetag).

### 3.1.3 Tagesbesucher

Ausgehend von den Ergebnissen einer im Winter 2012/13 durchgeführten Gästebefragung entfallen rund 65% der Ersteintritte im Skigebiet Feldberg auf Tagesbesucher.

Bezogen auf die insgesamt 400.000 Eintritte im Skigebiet Feldberg ergibt dies 260.000 Tagesbesucher. Darin nicht enthalten sind mit den Nutzern des Skigebietes (alpine Skifahrer, Snowboarder) mitreisende Familienangehörige oder Freunde, die anderen Aktivitäten am Feldberg nachgehen (Winterwandern, Schneeschuhwandern, Skilanglauf, Gastronomiebesuch), aber ohne den Impuls der sie begleitenden Alpinsportler nicht zum Feldberg gefahren wären. Wir gehen für diese Gruppe von einem Volumen von zusätzlich 52.000 Tagesbesuchern aus (20% der Nutzer des Skigebietes) so dass für die weiteren Berechnungen 312.000 Tagesbesucher angesetzt werden.

### 3.1.4 Ausgabeverhalten

Daten zum Ausgabeverhalten wurden im Rahmen der Gästebefragung in der Saison 2012/13 nicht ermittelt, können aber auf Basis der Auswertung von Sekundärdaten näherungsweise bestimmt werden. So hat das Deutsche wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München (dwif) in empirischen Studien das Ausgabeverhalten von Tages- und Übernachtungsgästen untersucht und folgende Bruttoausgabensätze ermittelt:

Für den südlichen Schwarzwald wurden für das Jahr 2009 durchschnittliche Tagespersonenausgaben der Übernachtungsgäste in meldepflichtigen Beherbergungsbetrieben von 129,50 Euro ermittelt (dwif 2010, S. 66),

- Gäste in Kleinbetrieben geben in Baden-Württemberg durchschnittlich 76,90 Euro am Tag aus,
- für Übernachtungen in Freizeitwohnsitzen sind 44,20 Euro pro Tag anzusetzen,
- für Tagesreisende wurden für 2006 für den Südschwarzwald 22,60 Euro pro Kopf ermittelt.

Das dwif hat die Ausgaben der Touristen auf bundesweiter Ebene auch nach Reisearten untersucht und festgestellt, dass die Ausgaben der Wintersporttouristen überdurchschnittlich sind, während die Ausgaben der im Schwarzwald im Sommer stark vertretenen Wandertouristen unterdurchschnittlich sind. Dies wird in der Folge darüber abgebildet, dass bei den Wintersporttouristen die Ausgaben für die Liftkarten hinzugerechnet werden. Ausgehend von den Umsätzen im Skigebiet Feldberg werden dafür durchschnittlich 17,71 Euro (brutto) pro Eintritt angesetzt (Umsatz in der Saison 2011/12 von 6,535 Mio. Euro dividiert durch 394.829 Eintritte zzgl. 7% Mehrwertsteuer). Zwar fallen auch für spezifische Dienstleistungen wie Skiverleih und Skischule Ausgaben an, dafür geben Wintersportler (insbesondere Tagesreisende) aber weniger für Einkäufe aus als der Durchschnittsgast. Eine weitere Bereinigung der Ausgabensätze unterbleibt daher.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

# 3.2 Berechnung der induzierten Umsätze

## 3.2.1 Bruttoumsätze

Die Umsätze sind originärer Ausdruck der wirtschaftlichen Bedeutung des Skigebiets Feldberg. Sie werden durch die Multiplikation der Aufenthaltstage mit den Tagespersonenausgaben ermittelt. Die Tabellen zeigen die Ergebnisse der Berechnungen. Die in Kapitel 3.4 dargestellten Werte wurden dabei jeweils mit einem Inflationsaufschlag von 2,0% p.a. auf das Jahr 2012 hochgerechnet. Die für die übrigen Gemeinden im Hochschwarzwald ermittelten Übernachtungen wurden analog der Verteilung der Übernachtungen in Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien auf die Beherbergungstypen verteilt.

Tabelle 7: Ermittlung der durch das Skigebiet Feldberg induzierten Bruttoumsätze durch Übernachtungsgäste im Hochschwarzwald

| Hochschwarzwald | Aufenthaltstage 2012 | Ausgaben/Tag in Euro (Jahr der Erhebung) | Ausgaben/Tag 2012 in Euro | Bruttoumsatz 2012 in Mio. Euro |
|---|---|---|---|---|
| meldepflichtige Betriebe | 151.800 | 129,50 (2009) | 137,43 | 20,86 |
| Kleinbetriebe | 45.900 | 76,90 (2009) | 81,61 | 3,75 |
| Freizeitwohnsitze | 8.050 | 44,20 (2010) | 45,99 | 0,37 |
| Summe | 205.750 | | 121,40 | 24,98 |

Die folgende Tabelle stellt die Umsätze aus dem Tagestourismus dar.

Tabelle 8: Ermittlung der durch das Skigebiet Feldberg induzierten Bruttoumsätze durch Tagesgäste im Hochschwarzwald

| | Aufenthaltstage 2012 | Ausgaben/Tag in Euro (Jahr der Erhebung) | Ausgaben/Tag 2012 in Euro | Bruttoumsatz 2012 in Mio. Euro |
|---|---|---|---|---|
| Tagesausflügler Ski alpin/Snowboard | 260.000 | 22,60 (2006) | 25,45 | 6,62 |
| Tagesausflügler Begleitpersonen | 52.000 | 22,60 (2006) | 25,45 | 1,32 |
| Summe | 800.000 | | | 7,94 |

Dazu kommen die Ausgaben der Wintersportler im Skigebiet Feldberg für Lifttickets (400.000 Eintritte x 17,71 Euro = 7,08 Mio. Euro brutto).

In Summe ergeben sich aus dem durch das Skigebiet Feldberg induzierten Tages- und Übernachtungstourismus im Hochschwarzwald Bruttoumsätze von rund 40 Mio. Euro. Davon entfallen lediglich 17,7% auf die Liftbetriebe und insgesamt rund 76% auf die Kommunen Feldberg, Todtnau und St. Blasien.

### 3.2.2 Nettoumsätze

Die Nettoumsätze ergeben sich nach Abzug der Mehrwertsteuer von den Bruttoumsätzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass je nach Branche unterschiedliche Steuersätze anzusetzen sind:

- seit 1.1.2007 beträgt der normale Steuersatz 19%,
- der ermäßigte Steuersatz in Höhe von 7% trifft für bestimmte Leistungen zu (z.B. seit 1.1.2010 Übernachtungen in gewerblich geführten Beherbergungsbetrieben, ansonsten Lebensmittel, Bücher und Zeitungen, ÖPNV, Taxen, Schwimmbäder, Skilift- und Seilbahnunternehmen),
- bestimmte Einrichtungen sind gänzlich von der Mehrwertsteuer befreit (z.B. Privatquartiere, Jugendherbergen, Sanatorien, Heilbehandlungen, Theater, Museen, Konzerthäuser, Ausstellungen, Dauerstandplätze auf Campingplätzen).

Bei der Berechnung der Nettoumsätze müssen daher individuelle Sätze je nach Ausgabenstruktur herangezogen werden. Diese differieren u.a. je nach Bedeutung einzelner Beherbergungsformen. Für die ermittelten, durch das Skigebiet Feldberg induzierten Umsätze gehen wir daher von einem durchschnittlichen Mehrwertsteuersatz von 10% aus.

Auf dieser Basis ergeben sich für den Hochschwarzwald aus dem Übernachtungstourismus durch das Skigebiet Feldberg induzierte Nettoumsätze von 25 Mio. Euro.

Für den Bereich der Tagesreisen wurde ein Durchschnittssatz von 12,3% ermittelt, so dass sich durch das Skigebiet Feldberg Nettoumsätze aus dem Bereich der Tagesreisen in Höhe von 11,2 Mio. Euro ergeben.

Insgesamt summieren sich die Nettoumsätze demzufolge auf 36,2 Mio. Euro. Davon entfallen rund 26,5 Mio. Euro (73%) auf die Kommunen Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien.


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 3.3 Einkommenseffekte

Umsatz ist nicht gleich Einkommen, denn nur ein Teil des touristisch bedingten Umsatzes verbleibt als Gewinn, Lohn oder Gehalt in den Anrainerkommunen des Skigebiets Feldberg. Dieser Teilbetrag wird als Wertschöpfung bezeichnet. Grundlage für die Berechnung der Wertschöpfung sind so genannte Wertschöpfungsquoten. Diese Quoten, die je nach Wirtschaftsbereich differieren, drücken aus, wie einkommenswirksam die Umsätze sind, also wie viel Prozent des touristischen Nettoumsatzes tatsächlich als Löhne, Gehälter und Gewinne verbleiben und somit zu Einkommen werden. Die folgende Tabelle stellt Wertschöpfungsquoten im Tourismus dar (Schriftenreihen dwif).

Tabelle 9: Wertschöpfungsquoten im Tourismus

| Bereich | Quote | Bereich | Quote |
|---|---|---|---|
| Gewerbliche Beherbergungsbetriebe | 42% | Unterhaltungs- und Sporteinrichtungen | 50% |
| Kurkliniken | 60% | Lebensmitteleinzelhandel | 12% |
| Private Beherbergungsbetriebe | 55% | Sonstiger Einzelhandel | 20% |
| Jugendherbergen und Campingplätze | 30% | Personennahverkehr | 58% |
| Gastronomiebetriebe | 45% | Sonstige Dienstleister | 55% |

Für das Untersuchungsgebiet ergeben sich auf dieser Basis durchschnittliche Wertschöpfungsquoten für den Bereich des Übernachtungstourismus in Höhe von 45,0% und für den Bereich des Tagestourismus in Höhe von 43,9% (Nutzer des alpinen Skigebiets) bzw. 33,6% (Begleitpersonen).

## 3.3.1 Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe

Im Rahmen der 1. Umsatzstufe werden alle Einkommenswirkungen berücksichtigt, die von den Ausgaben der Touristen direkt ausgehen. Sie lassen sich folgendermaßen ermitteln:

*Nettoumsatz x Wertschöpfungsquote = EW1*

Wendet man die oben genannten Wertschöpfungsquoten an, ergeben sich für den Hochschwarzwald durch das Skigebiet Feldberg induzierte Einkommenswirkungen in der 1. Umsatzstufe in Höhe von rund 16 Mio. Euro.

Davon entfallen 11,25 Mio. Euro (69,2%) auf den Übernachtungstourismus und 4,8 Mio. Euro (30,8%) auf den Tagestourismus. Rund 11,8 Mio. Euro entfallen auf die Kommunen Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien. Es ergibt sich eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote von 44,3%.

Tabelle 10: Wertschöpfung durch das Skigebiet Feldberg (1. Umsatzstufe)

| Segment | Nettoumsatz in Mio. Euro | Wertschöpfungsquote 1. Umsatzstufe | Wertschöpfung in Mio. Euro |
|---|---|---|---|
| Übernachtungsgäste | 25,0 | 45,0% | 11,25 |
| Tagesausflügler Ski alpin/Snowboard | 10,0 | 43,9% | 4,39 |
| Tagesausflügler Begleitpersonen | 1,2 | 33,6% | 0,40 |
| Summe | 36,2 | 44,3% | 16,05 |

### 3.3.2 Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe

Die direkten Ausgaben der Wintersport-Touristen werden nur teilweise zu Einkommen. Die Differenz zwischen Nettoumsatz und Wertschöpfung der 1. Umsatzstufe wird für so genannte Vorleistungen zum Aufbau bzw. zur Aufrechterhaltung der touristischen Dienstleistungen verwendet (z. B. Zulieferung von Waren wie Brötchenlieferung des Bäckers oder Fleischlieferung des Metzgers an ein Hotel, Bezug von Energie durch die Skiliftunternehmen, Ausgaben für Dienstleistungen z.B. von Handwerkern).

Die Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe (EW2) werden wie folgt berechnet:

(Nettoumsatz – EW1) x Wertschöpfungsquote = EW2

Da die Vorleistungsverflechtungen dieser 2. Umsatzstufe nicht im Detail nachzuvollziehen sind, also nicht genau ermittelbar ist, welche Anteile der Handwerker-, Lieferanten, Strom- und Gebührenrechnungen eines Hotels oder der Liftunternehmen am Feldberg zu Einkommen bei Metzger, Bäcker, Dachdecker, Stadtwerken oder Versicherungsmakler führen, wird eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote in Höhe von 30% angesetzt.

Auf dieser Basis ergeben sich für den Hochschwarzwald Einkommenswirkungen in der 2. Umsatzstufe in Höhe von rund 6,05 Mio. Euro.

Davon entfallen 4,13 Mio. Euro auf den Übernachtungstourismus und 1,92 Mio. Euro auf den Tagestourismus. Rund 4,41 Mio. Euro entfallen auf die Kommunen Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien.


© Deutsche Sporthochschule Köln

Tabelle 11: Wertschöpfung durch das Skigebiet Feldberg (2. Umsatzstufe)

| Segment | Nettoumsatz in Euro | Wertschöpfung 1. Umsatzstufe in Euro | Differenz = Vorleistungsbezug in Euro | Wertschöpfungsquote 2. Umsatzstufe | Wertschöpfung in Euro |
|---|---|---|---|---|---|
| Übernachtungsgäste | 25,0 | 11,25 | 13,75 | 30% | 4,13 |
| Tagesausflügler Ski alpin/Snowboard | 10,0 | 4,39 | 5,61 | 30% | 1,68 |
| Tagesausflügler Begleitpersonen | 1,2 | 0,40 | 0,80 | 30% | 0,24 |
| Summe | 36,2 | 16,05 | 20,15 | 30% | 6,05 |

### 3.3.3 Einkommenswirkungen gesamt

Die gesamten durch das Skigebiet Feldberg induzierten Einkommenswirkungen lassen sich durch Addition der Werte für die 1. und 2. Umsatzstufe ermitteln.

Es ergeben sich Einkommen von insgesamt rund 22,1 Mio. Euro. Davon entfallen 15,4 Mio. Euro auf den Übernachtungs- und 6,7 Mio. Euro auf den Bereich des Tagestourismus.

Auf die Kommunen Feldberg, Sankt Blasien und Todtnau entfallen davon ca. 16,2 Mio. Euro.

# 3.4 Rechnerische Arbeitsplatzäquivalente

Wegen des Querschnittcharakters der Tourismusbranche ist eine exakte Berechnung der touristisch induzierten Arbeitsplätze nicht möglich.

Es kann lediglich ein fiktives Äquivalent an Vollarbeitsplätzen ermittelt werden. Hierzu wird folgende Hilfsrechnung angestellt:

- Berechnungsgrundlage sind die vom Skigebiet Feldberg ausgehenden absoluten Einkommenswirkungen der 1. und 2. Umsatzstufe von insgesamt 22,1 Mio. Euro.
- Das durchschnittliche Jahreseinkommen liegt im Schwarzwald derzeit bei insgesamt 21.679 Euro pro Kopf (Schwarzwald Tourismus GmbH 2012)
- Aus der Gegenüberstellung der Indikatoren Wertschöpfung und Einkommen pro Kopf lässt sich ein theoretisches Äquivalent von 1.019 Personen errechnen, deren Lebensunterhalt ausschließlich durch die Existenz des Skigebiets Feldberg abgesichert ist. Dies entspricht in etwa 550 bis 600 Erwerbstätigen.

Hierbei handelt es sich aber nicht um eine klar abgrenzbare Zahl von Erwerbstätigen. Die tatsächliche Zahl von Personen, deren Einkommen, direkt oder indirekt, ganz oder teilweise, vom Skigebiet Feldberg abhängt, ist sicherlich höher als die Zahl der ausgewiesenen Äquivalente, lässt sich aber nur näherungsweise quantifizieren. So sind viele Beschäftigte in verschiedenen Branchen beispielsweise nur zu geringen Anteilen vom Tourismus abhängig (z.B. Einzelhandel).

Wenn man jedoch die Anzahl der vom Skigebiet Feldberg abhängigen Beschäftigungsverhältnisse berechnen möchte, geht man üblicherweise von dem Faktor 1,5 bezogen auf die rechnerisch ermittelten Vollzeitäquivalente aus. Außerdem werden im Tourismus eher unterdurchschnittliche Löhne und Gehälter gezahlt. Für den Hochschwarzwald ergeben sich auf dieser Basis vorsichtig geschätzt mindestens rund 850 bis 900 Beschäftigungsverhältnisse, die ganz oder teilweise, direkt oder indirekt, vom Skigebiet Feldberg abhängen. Davon entfallen rund 620 bis 650 auf die Kommunen Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien. Allein auf die Gemeinde Feldberg dürften 380 bis 400 Beschäftigungsverhältnisse entfallen, was dort angesichts von ca. 950 Erwerbstätigen einen Beitrag zum Volkseinkommen von ca. 40% bedeutet. Für Sankt Blasien und Todtnau ergibt sich ein entsprechender Beitrag von rund 6%.


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 3.5 Fiskalische Effekte

Umsätze bewirken nicht nur Einkommens- und Beschäftigungseffekte, sondern tragen auch zum Steueraufkommen bei. Über das in den Umsätzen enthaltene Umsatzsteueraufkommen in Höhe von 3,8 Mio. Euro hinaus, das als Gemeinschaftssteuer Bund, Ländern und Kommunen zufließt, werden durch die erzielten Einkommen, bei einem unterstellten durchschnittlichen Steuersatz von 15 %, weitere 3,32 Mio. Euro an Gemeinschaftssteuern erzielt. Insgesamt ergeben sich somit Gemeinschaftssteuereinnahmen in Höhe von 7,12 Mio. Euro. Hinzukommen weitere rund 2,5 % des Nettoumsatzes oder rund 0,9 Mio. Euro, die in Form von Gewerbe-, Grund- und anderen kommunalen Steuern und Abgaben direkt den Haushalten der Kommunen Feldberg, Todtnau und Sankt Blasien zufließen.

Darüber hinaus befindet sich das Skigebiet Feldberg zum Teil im Besitz kommunaler Gesellschaften. Das bedeutet, dass erwirtschaftete Überschüsse aus dem Skibetrieb – sofern sie nicht in das Skigebiet selbst investiert werden – direkt in die kommunalen Haushalte von Sankt Blasien und Feldberg (Schwarzwald) fließen.

# 4 UMFRAGE VON GÄSTEN, EINHEIMISCHEN UND DIENSTLEISTERN

Um die nachhaltige Entwicklung der Sporttourismus-Region Feldberg voranzutreiben, sind die Meinungen und Bedürfnisse verschiedener Interessensgruppen von hoher Bedeutung. Um diese zu erfahren wurde vom 15.12.2012 bis 17.02.2013 eine Umfrage durchgeführt, an der 2087 Gäste, 462 Bürger der Gemeinden Feldberg, St. Blasien und Todtnau sowie 85 Dienstleister vom Feldberg teilgenommen haben.

Bei der nachfolgenden Präsentation der Umfrageergebnisse werden des Öfteren die Ergebnisse der drei Befragungsgruppen mit einander verglichen. Aufgrund der unterschiedlich hohen Teilnehmerzahlen wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen Ergebnisse der Einheimischen und insbesondere der Dienstleister keine so weitreichenden Folgerungen zulassen als die Gesamtzahl der Befragten oder die Zahl der befragten Gäste. Dem gilt bei der Interpretation und Diskussion der Ergebnisse Beachtung zu schenken.

## 4.1 Soziodemographische Ergebnisse

### 4.1.1 Teilnahmen nach Geschlecht

Bei allen drei Befragungsgruppen ist eine deutliche Mehrheit männlicher Teilnehmer auffällig. Während bei den Gästen nur knapp ein Viertel der Teilnehmer weiblich ist, sind es bei den Einheimischen und Dienstleistern immerhin rund ein Drittel (vgl. Abbildung 24). Diese Verteilung zeigt sich bei allen Befragungsgruppen über alle Alterskategorien. Einzige Ausnahme ist die Alterskategorie zwischen 16-25 bei der Gruppe der Dienstleister, hier nahmen deutlich mehr Frauen an der Umfrage teil.

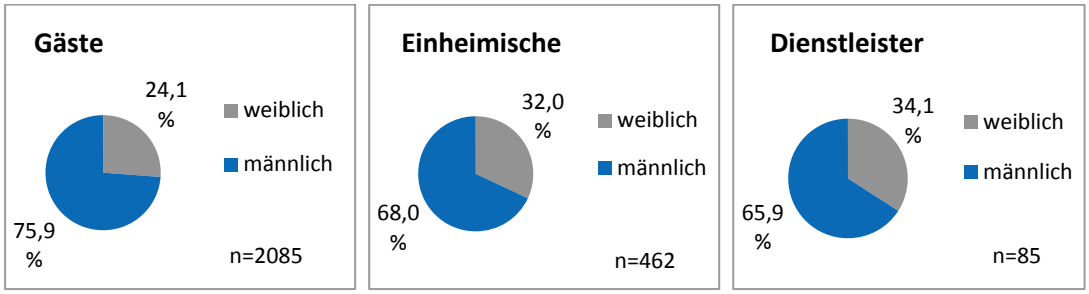



Abbildung 24: Teilnahmen nach Geschlecht

### 4.1.2 Teilnahmen nach Alterskategorien

Während sich bei den Gästen und den Einheimischen die deutliche Mehrheit der Befragten auf verschiedene Alterskategorien verteilen, tritt bei den Dienstleistern die Alterskategorie 46-55 Jahre deutlich hervor (42,5%). Bei den Gästen geben jeweils rund ein Viertel der Befragten ein Alter zwischen 26-35 (23,6%), 36-45 (26,5%) und 46-55 (21,6%) an. Auch bei den Einheimischen liegt der Schwerpunkt auf diesen drei Altersgruppen (16,3%; 19,6%; 26,9%). Tendenziell sind die Teilnehmer bei Dienstleistern und Einheimischen älter als die der Gäste. Aufgrund der Altersbeschränkung gab es keine Teilnahmen unter 16 Jahren (vgl. Abbildung 25).


© Deutsche Sporthochschule Köln

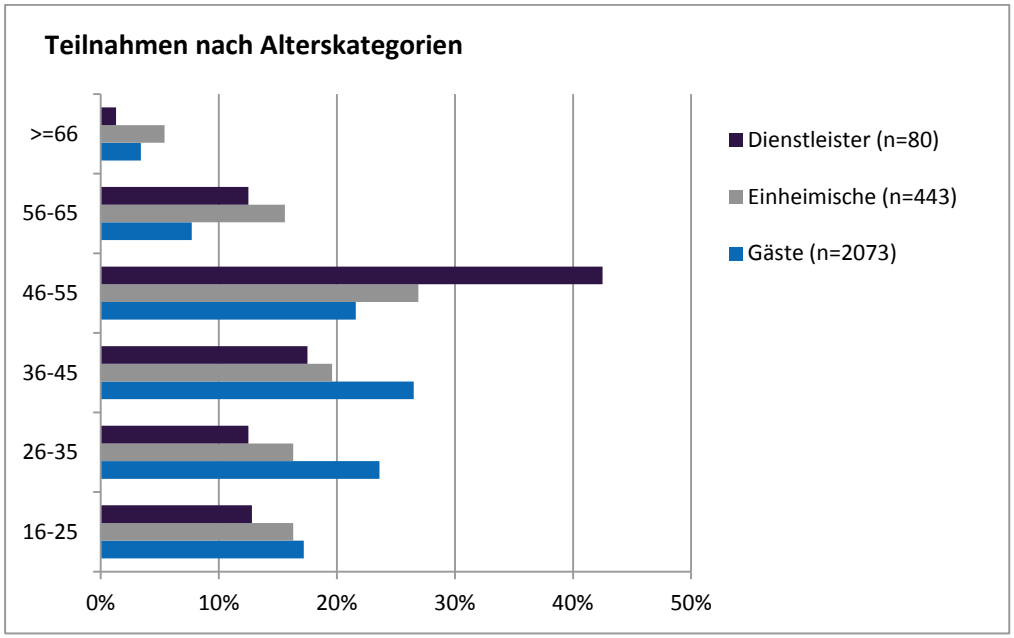
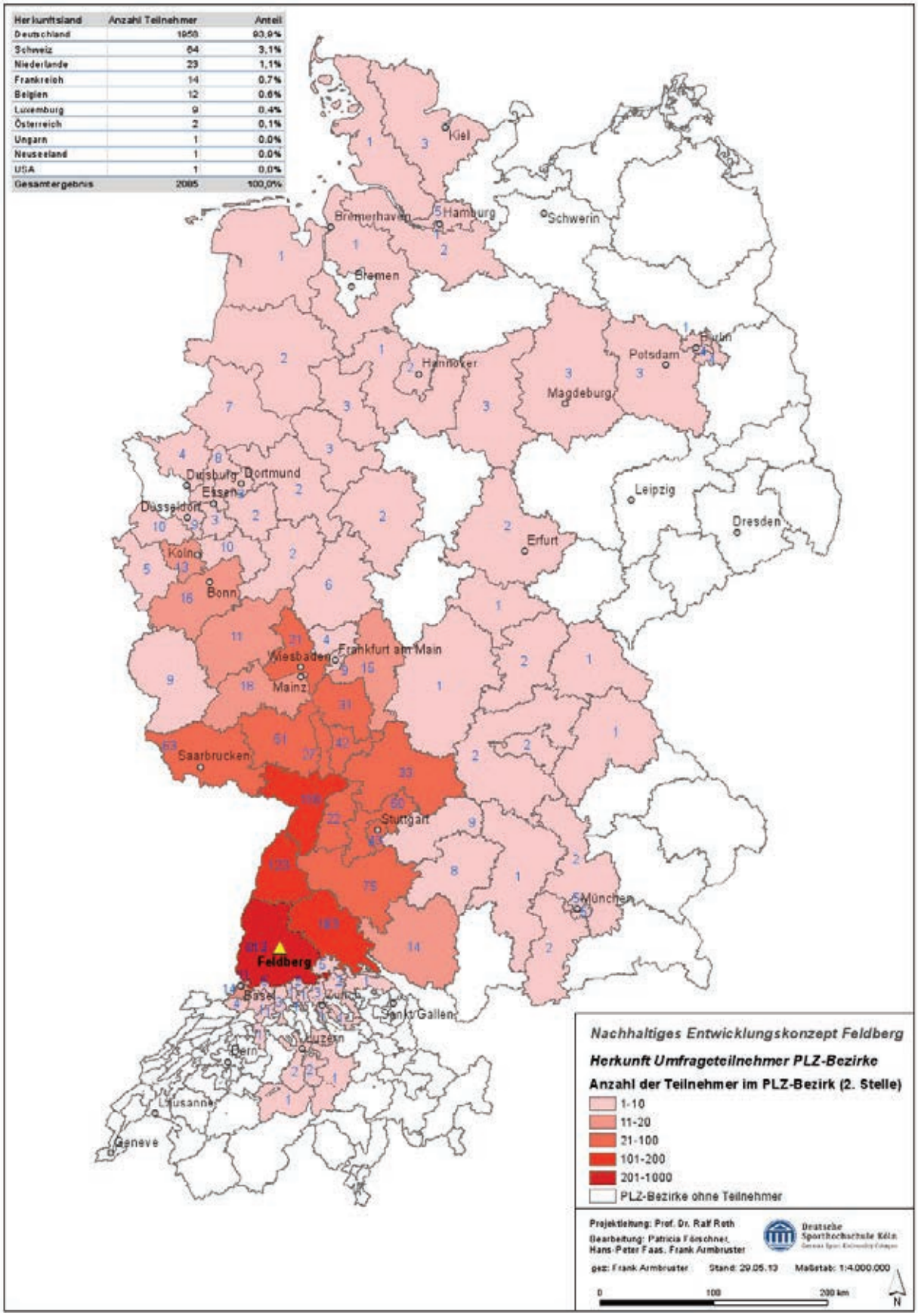



Abbildung 25: Teilnahmen nach Alterskategorien

### 4.1.3 Herkunft

Rund 94% der befragten Gäste kommen aus Deutschland. Die Schweiz und die Niederlande waren mit 3,1% und 1,1% aus dem Ausland am stärksten vertreten. Der hohe Anteil an deutschen Gästen ist am Feldberg bekannt. Die Ausführung des Fragebogens ausschließlich in deutscher Sprache dürfte diesen Anteil zusätzlich erhöht haben, so dass keine allgemein gültige Aussage über die Herkunft der Gäste am Feldberg getroffen werden können. Das Ergebnis wird ausschließlich auf die Aussage über die Herkunft der Teilnehmer dieser Studie bezogen. Interessant ist das Ergebnis der Verteilung der Besucher innerhalb Deutschlands und der angrenzenden Schweiz, das dagegen durchaus als repräsentativ angenommen werden kann. Abbildung 26 zeigt die Herkunft nach Postleitzahlbezirken der beiden Länder. Dabei ist eine weite Verbreitung in Deutschland auffällig, insbesondere im Westen und speziell entlang der Rheinschiene.




| Herkunftsland | Anzahl Teilnehmer | Anteil |
|---|---|---|
| Deutschland | 1958 | 93,9% |
| Schweiz | 64 | 3,1% |
| Niederlande | 23 | 1,1% |
| Frankreich | 14 | 0,7% |
| Belgien | 12 | 0,6% |
| Luxemburg | 9 | 0,4% |
| Österreich | 2 | 0,1% |
| Ungarn | 1 | 0,0% |
| Neuseeland | 1 | 0,0% |
| USA | 1 | 0,0% |
| Gesamtergebnis | 2085 | 100,0% |

Abbildung 26: Herkunft der Gäste/Besucher


© Deutsche Sporthochschule Köln

Die Befragung der Einheimischen zeigt eine relativ homogene Verteilung der drei Gemeinden. 36,8% geben ihren Wohnort in der Gemeinde St.Blasien an. Am stärksten ist mit 40,7% die Gemeinde Feldberg vertreten. Lediglich die Gemeinde Todtnau zeigt mit 22,5% eine etwas geringere Teilnahmebereitschaft (vgl. Abbildung 27).

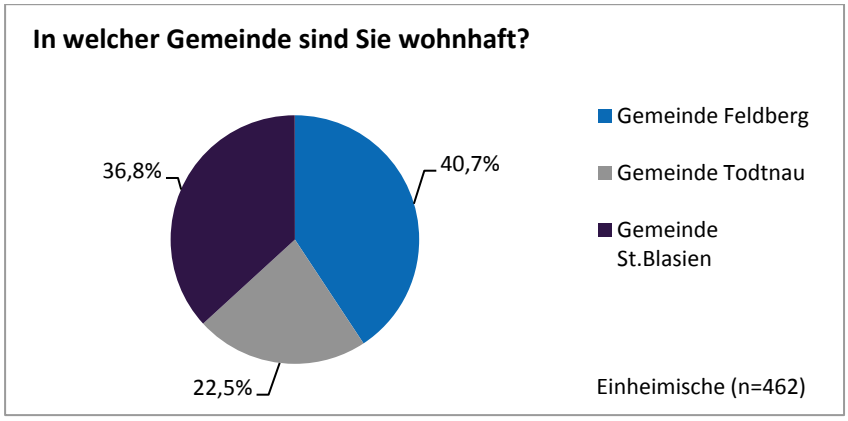



Abbildung 27: Herkunft nach Gemeinde (Einheimische)

Aus der Dienstleistungsbranche nehmen hauptsächlich Dienstleister teil, die ihren Standort in der Gemeinde Feldberg haben (67,1%). Bei 24,4% der Teilnehmer befindet sich der Betrieb in der Gemeinde St. Blasien. Den geringsten Anteil stellt die Gemeinde Todtnau mit 8,5% (vgl. Abbildung 28). Ein Großteil dieser Dienstleister geben als Dienstleistungsbranchen Beherbergung (50%), Gastronomie (20%) und Schneesportschule (18%) an.

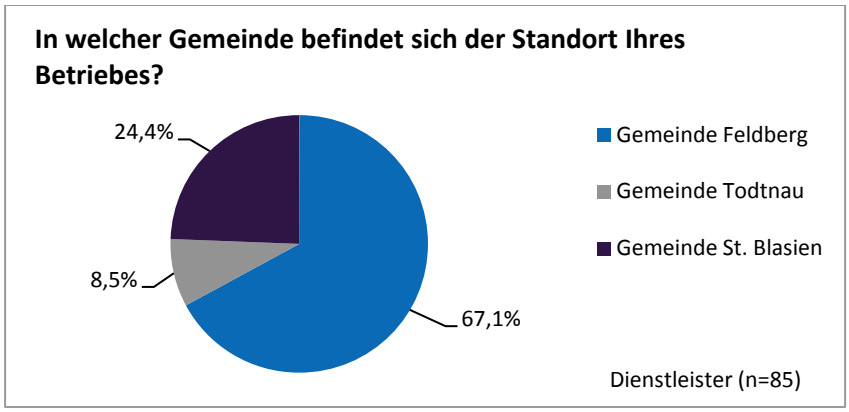



Abbildung 28: Standort des Betriebes (Dienstleister)

# 4.2 Anreise- und Aufenthaltsverhalten der Gäste

## 4.2.1 Anreise

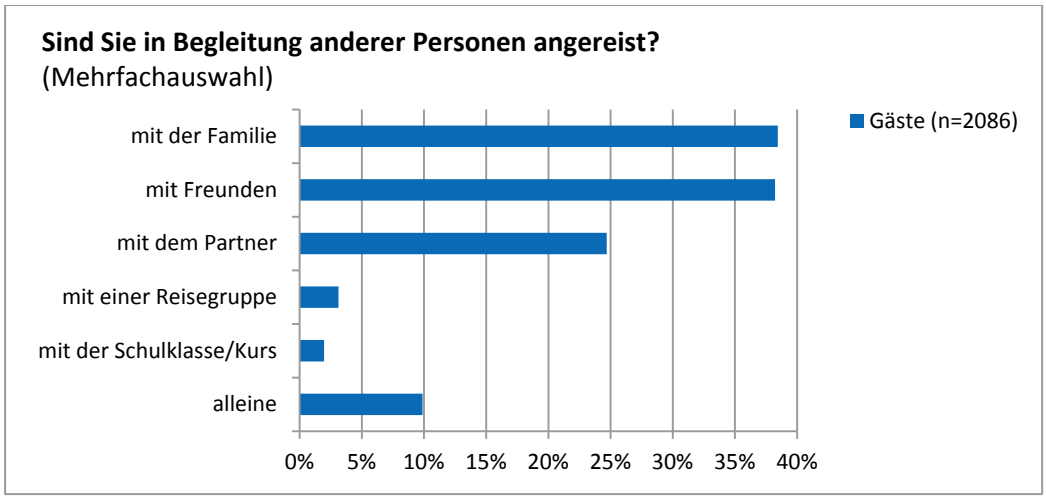



Abbildung 29: Anreise Begleitung (Gäste)

Auf die Frage, ob sie heute bzw. bei ihrem letzten Besuch am Feldberg in Begleitung anderer Personen angereist sind, bejahen 90%. Jeder Zehnte der an der Befragungsteilnehmer gibt an, alleine angereist zu sein. Bei den übrigen Items war eine Mehrfachauswahl möglich. Jeweils knapp 40% reisen in Begleitung von Freunden oder der Familie an, jeder Vierte in Begleitung des Partners. Ein geringer Anteil gibt an gemeinsam mit einer Reisegruppe (3,1%) oder einer Schulklasse/eines Kurses (Universität/Fachhochschule) (1,97%) angereist zu sein.

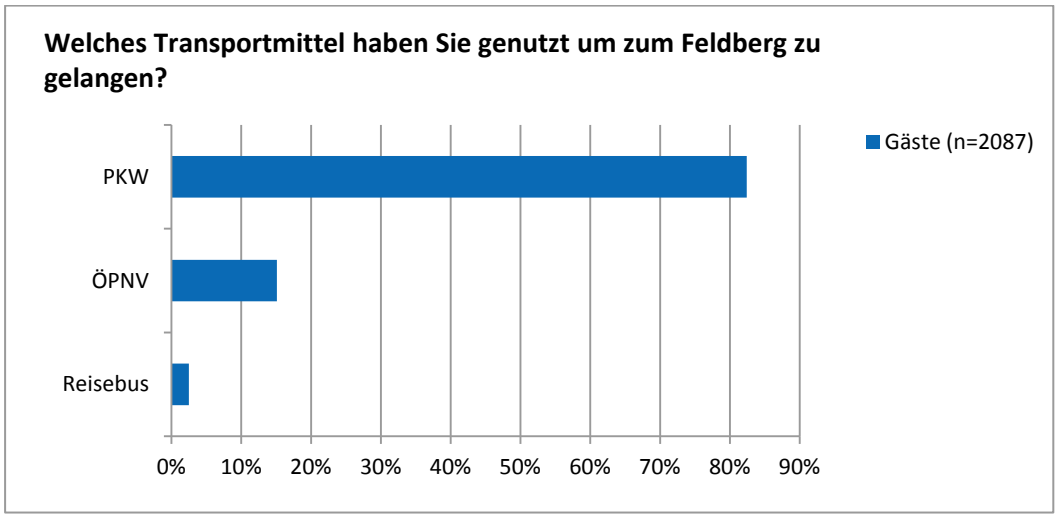



Abbildung 30: Anreise Transportmittel (Gäste)

Um zum Feldberg zu gelangen nutzt mit 82,4% die überwiegende Mehrheit der befragten Gäste den PKW. Die Berechnung des Mittelwertes der Fahrzeuginsassen pro PKW ergab 2,9. Vergleichsweise gering ist der Anteil der Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (15,1%). Umfrageteilnehmer die eine Anreise mit dem Reisebus angeben, gibt es kaum (2,5%).


© Deutsche Sporthochschule Köln

### 4.2.2 Aufenthalt

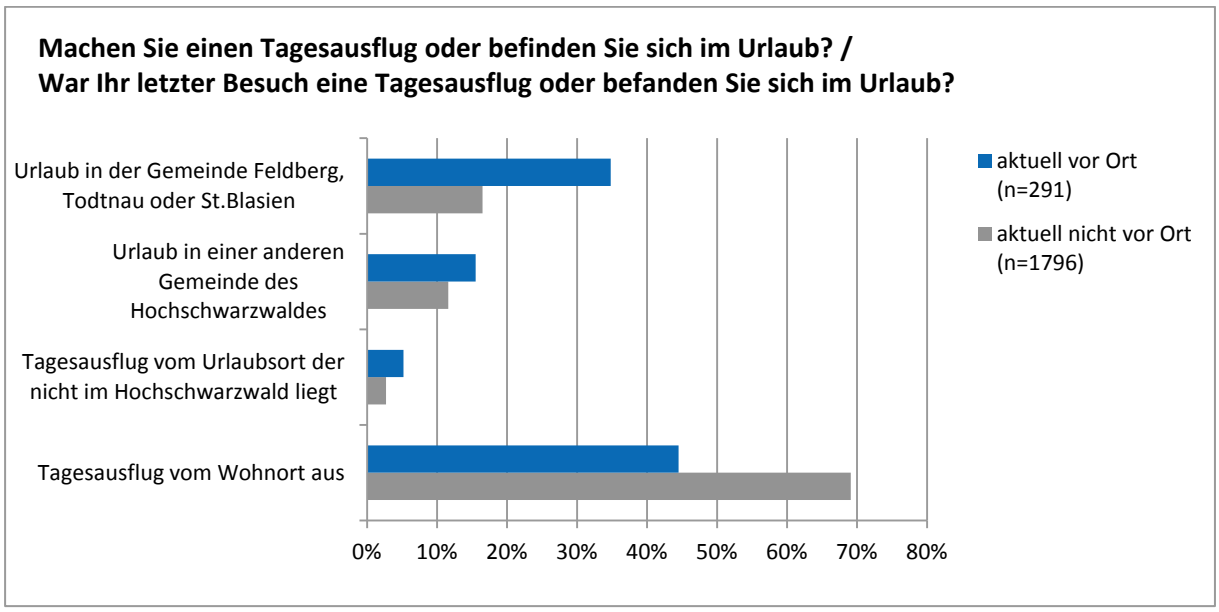



Abbildung 31: Tagesausflug vs. Urlaub (Gäste)

Für die Dienstleister der Gemeinden Feldberg, Todtnau und St. Blasien ist die Frage interessant, ob viele der Gäste in einer der drei Gemeinden Urlaub machen oder nur für einen Tagesausflug anreisen (vgl. Abbildung 31). Bei der Befragung wurde über einen Filter zwischen den Gästen die sich bei der Teilnahme an der Befragung aktuell vor Ort befanden und denjenigen die anderweitig von der Befragung erfahren haben und sich nicht direkt vor Ort befanden differenziert. Es zeigen sich deutliche Unterschiede. Während bei den Gästen, die sich nicht vor Ort befanden, knapp 70% für einen Tagesausflug von ihrem Heimatort anreisten, sind es bei den Befragten vor Ort nur 45%. Bei ihnen dagegen ist der Anteil der Urlauber in einer der drei Gemeinden der Region Feldberg mit 34,8% deutlich höher, als bei den Gästen „nicht vor Ort". Dieser starke Unterschied könnte daran liegen, dass sich die Umfrage bei vielen Gästen aus der näheren Umgebung möglicherweise stärker verbreitet hat.

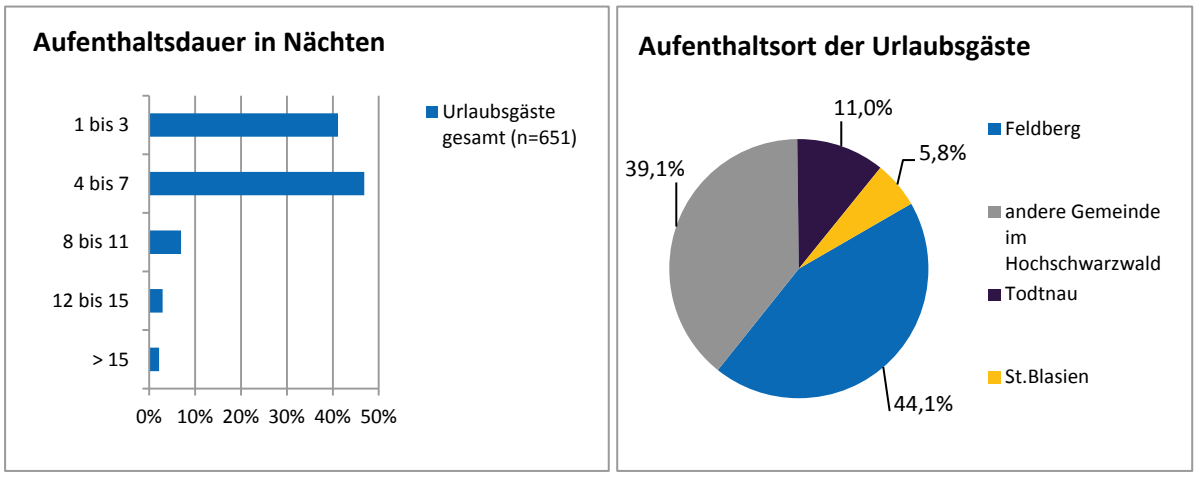



Abbildung 32: Aufenthaltsort und Aufenthaltsdauer (Urlaubsgäste)

Abbildung 32 beschreibt die Aufenthaltsdauer und den Aufenthaltsort der Urlaubsgäste. Bei der Mehrheit der Urlaubsgäste beschränkt sich die Aufenthaltsdauer auf 4-7 Nächte (46,9%). Mehr als 40% verbringen 1-3 Nächte in ihrem Urlaubsort. Nur 10% der Gäste nächtigen länger als eine Woche. Als Aufenthaltsort wählen die meisten

Urlaubsgäste einen Ort in der Gemeinde Feldberg (44,1%). Ähnlich viele Gäste nächtigen in einer anderen Gemeinde des Hochschwarzwaldes (39,1%). Mehr als jeder Zehnte hat seinen Aufenthalt in der Gemeinde Todtnau gebucht (11%). Knapp 6% übernachten in der Gemeinde St. Blasien.

### 4.2.3 Winteraufenthalt

Da die Umfrage im Winter stattgefunden hat, konnten alle Teilnehmer der Gästeumfrage zunächst bezüglich ihres Winteraufenthaltes befragt werden. Interessant waren hierbei die Häufigkeit der Aufenthalte am Feldberg, die natursportlichen Betätigungen und die Zufriedenheit mit Qualität und Beschilderung der sporttouristischen Infrastruktur. Auf exakt dieselben Fragestellungen bezogen auf ihren Sommeraufenthalt wurden anschließend diejenigen Gäste geleitet, die angaben, im Sommer bereits ein- oder mehrmals am Feldberg gewesen zu sein (vgl. Abbildung 37).

Mehr als jeder Zweite der an der Befragung teilgenommenen Gäste kommt pro Winter ein oder mehrmals zum Feldberg (vgl. Abbildung 33). Weitere 13,6% waren insgesamt schon mehr als zehn Mal in ihrem Leben dort, jeder Zehnte zwischen 6-10 Mal. Fast jeder Fünfte war zwischen 2-5 Mal im Winter am Feldberg. Knapp 6% geben an, erst einmal vor Ort gewesen zu sein.

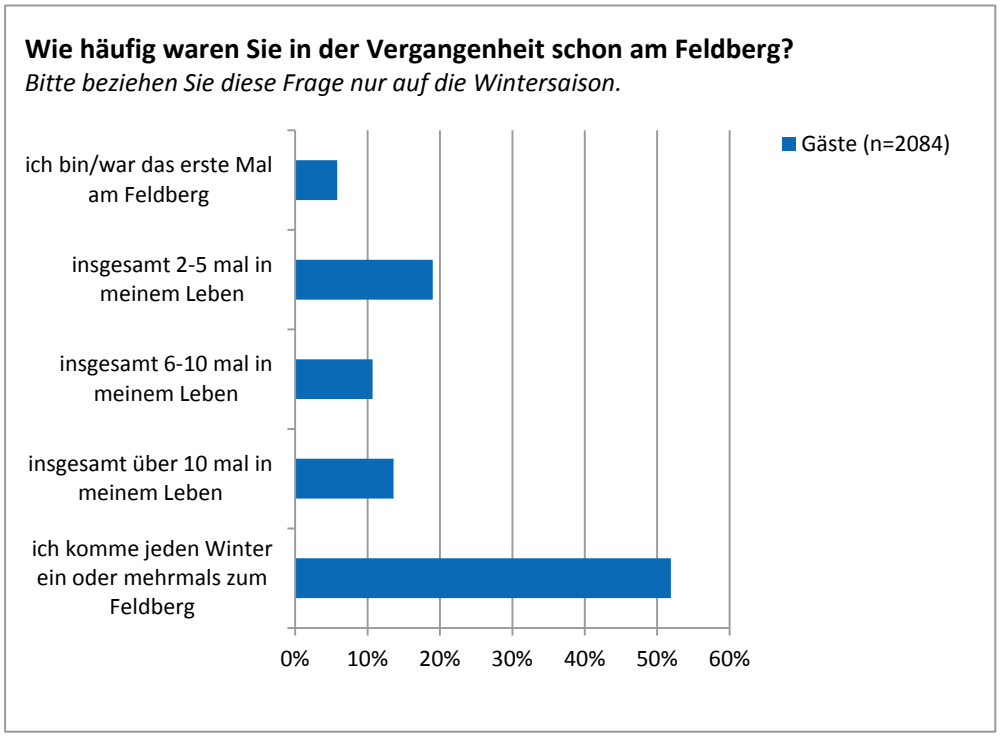



Abbildung 33: Winteraufenthalt


© Deutsche Sporthochschule Köln

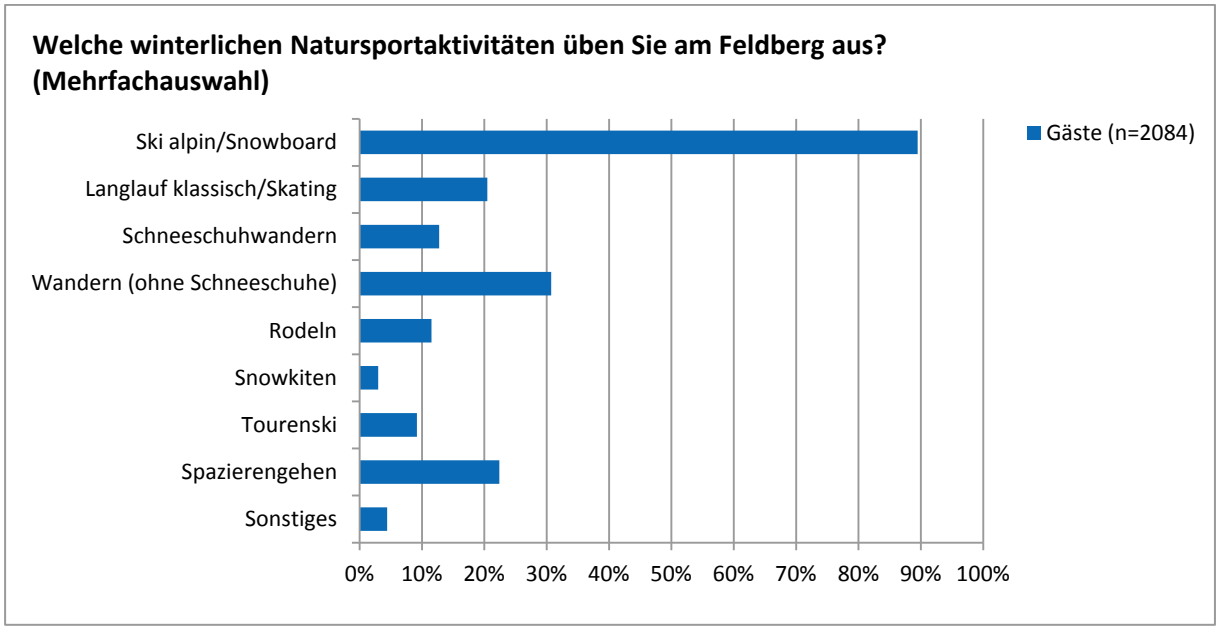



Abbildung 34: natursportliche Aktivitäten (Wintersaison)

Die deutliche Mehrheit der Befragten kommt zum Ski und/oder Snowboard fahren zum Feldberg (89,5%) (vgl. Abbildung 34). Der Anteil anderer natursportlicher Aktivitäten ist dennoch beachtlich. Es wird deutlich, dass die vielseitigen Natursportangebote am Feldberg von den Gästen durchaus wahrgenommen und genutzt werden. Über 30% kommen beispielsweise zum Winterwandern, rund ein Fünftel nutzt die Langlauf-Loipen. Knapp 3% erfreut sich an der Trendsportart Snowkiting.

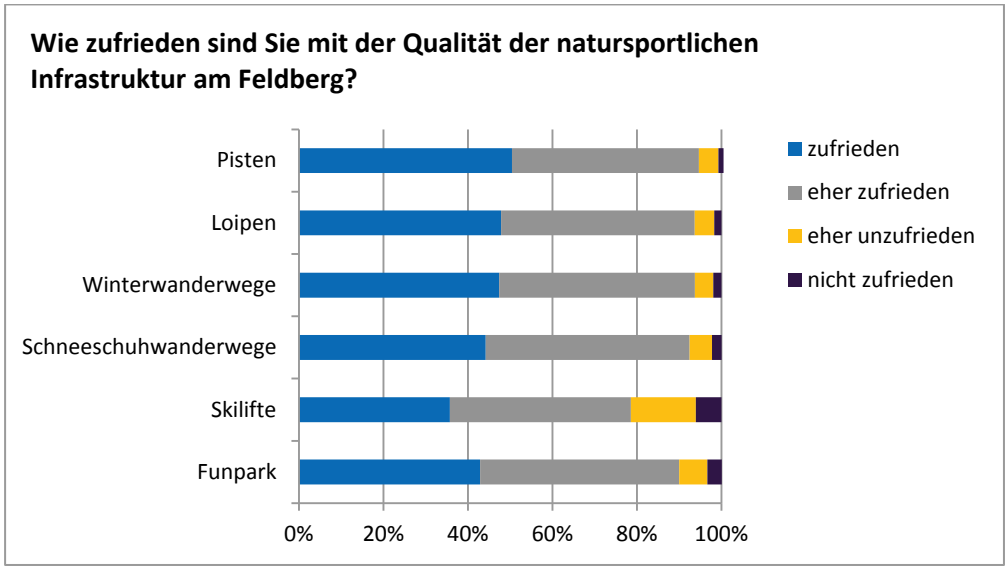



Abbildung 35: Qualität natursportlicher Infrastruktur (Wintersaison)

Mit der Qualität der natursportlichen Infrastruktur ist die überwiegende Mehrheit der befragten Gäste zufrieden. Die schlechteste Bewertung gibt es bei der Qualität der Skilifte. Mehr als jeder Fünfte ist hier unzufrieden (vgl. Abbildung 35).

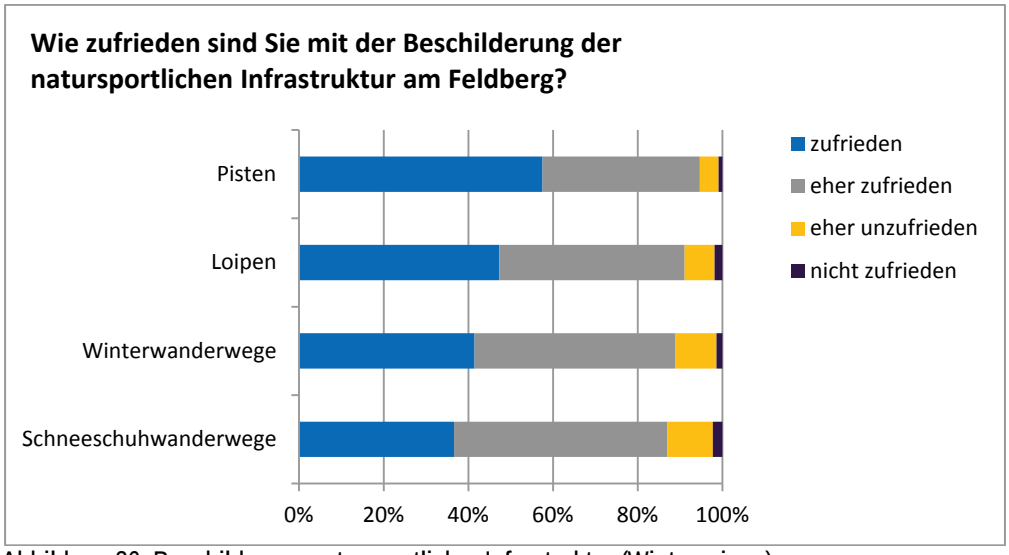



Abbildung 36: Beschilderung natursportlicher Infrastruktur (Wintersaison)

Auch bei der Beschilderung zeigen sich die meisten Gäste zufrieden. Das Skigebiet mit seinen Pisten erhält hier die besten Bewertungen, gefolgt von den Langlauf-Loipen. Bei den Winterwanderwegen und Schneeschuhwanderwegen sind jeweils mehr als 10% der Gäste unzufrieden (vgl. Abbildung 36).

### 4.2.4 Sommeraufenthalt

Knapp jeder zweite Gast war bereits ein oder mehrmals zu anderen Jahreszeiten am Feldberg, weitere 27,6% kommen sogar regelmäßig. Nur knapp ein Viertel der befragten Gäste war noch nie zu anderen Jahreszeiten am Feldberg, knapp die Hälfte davon hat es allerdings noch vor (vgl. Abbildung 37).

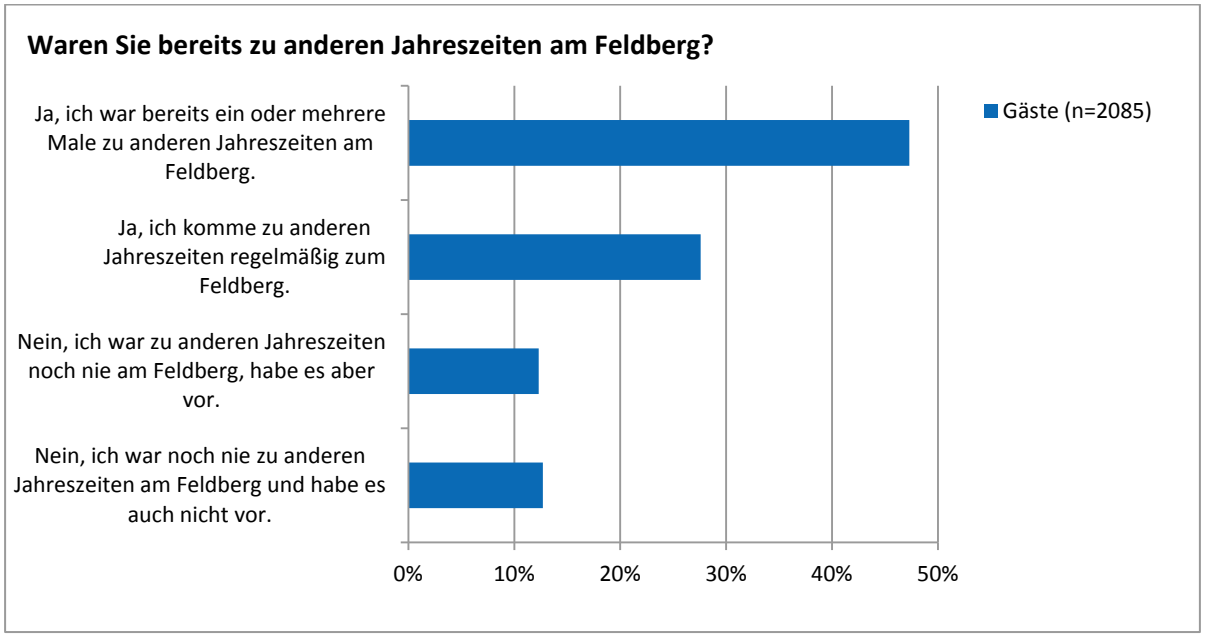



Abbildung 37: Sommeraufenthalt

Die große Mehrheit der befragten Sommergäste nutzt den Feldberg in der Sommersaison als Wanderregion (85,7%) (vgl. Abbildung 38). Über 40% kommen auch zum Spazierengehen, knapp ein Drittel zum Mountainbiken. Dies zeigt, dass auch in der Sommersaison nicht nur die Sportinfrastruktur in ihrer Vielfalt genutzt wird, sondern auch, dass die Gäste bezogen auf die Ausübung verschiedener Aktivitäten sehr vielseitig sind.


© Deutsche Sporthochschule Köln

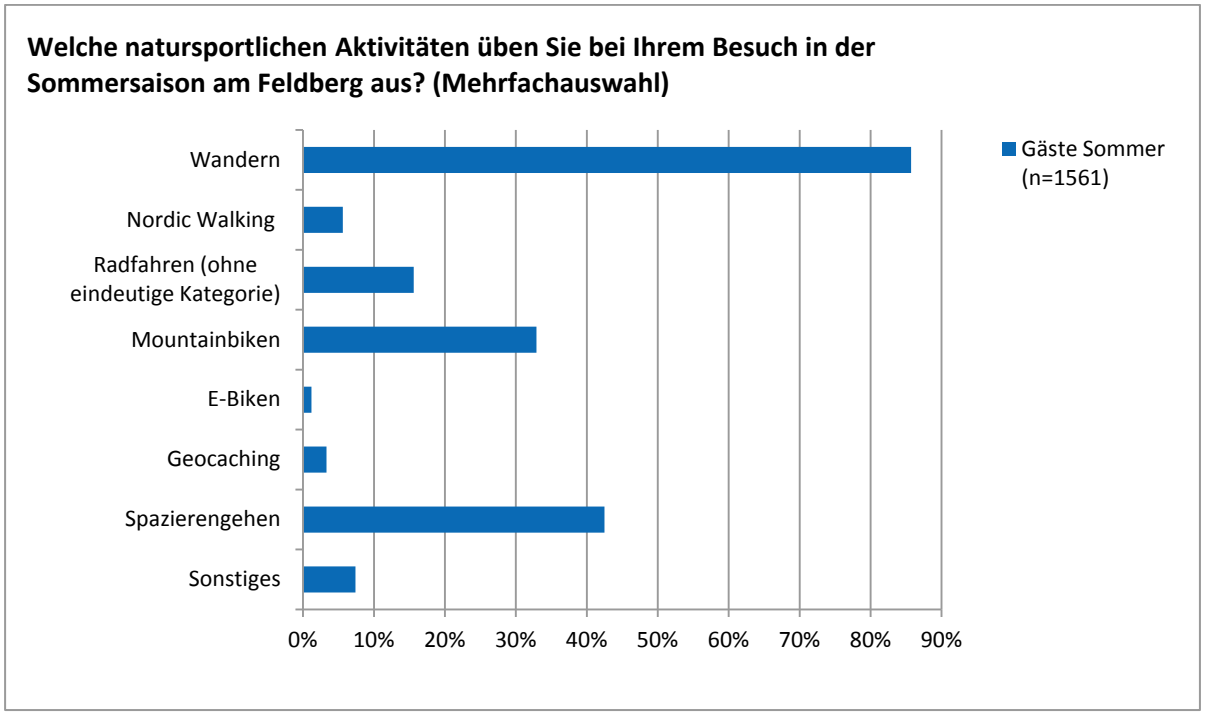



Abbildung 38: Natursportliche Aktivitäten (Sommersaison)

Auch im Sommer ist die überwiegende Mehrheit der Gäste mit der natursportlichen Infrastruktur zufrieden (vgl. Abbildung 39). Während die Wander- und Nordic Walking-Wege von den entsprechenden Benutzergruppen kaum negative Bewertungen erhalten, zeigt sich die Unzufriedenheit bei den Radfahrern (Mountainbiker eingeschlossen) schon deutlicher. Mehr als jeder Zehnte ist mit der Qualität der Fahrradwege unzufrieden (11,87%).

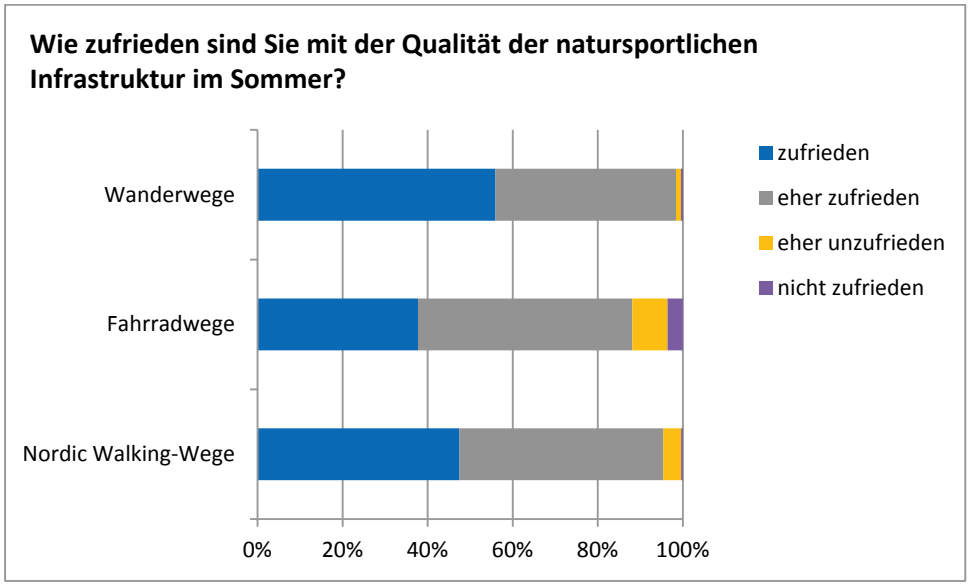



Abbildung 39: Qualität natursportlicher Infrastruktur (Sommersaison)

Ähnlich wie bei der vorherigen Bewertung der Qualität zeigt sich auch bei der Beschilderung das schlechteste Ergebnis mit über 15% Unzufriedenheit bei den Fahrradwegen (vgl. Abbildung 40). Fast jeder Zehnte ist mit der Beschilderung der Nordic Walking Wege unzufrieden, bei den Wanderwegen sind es über 5%.

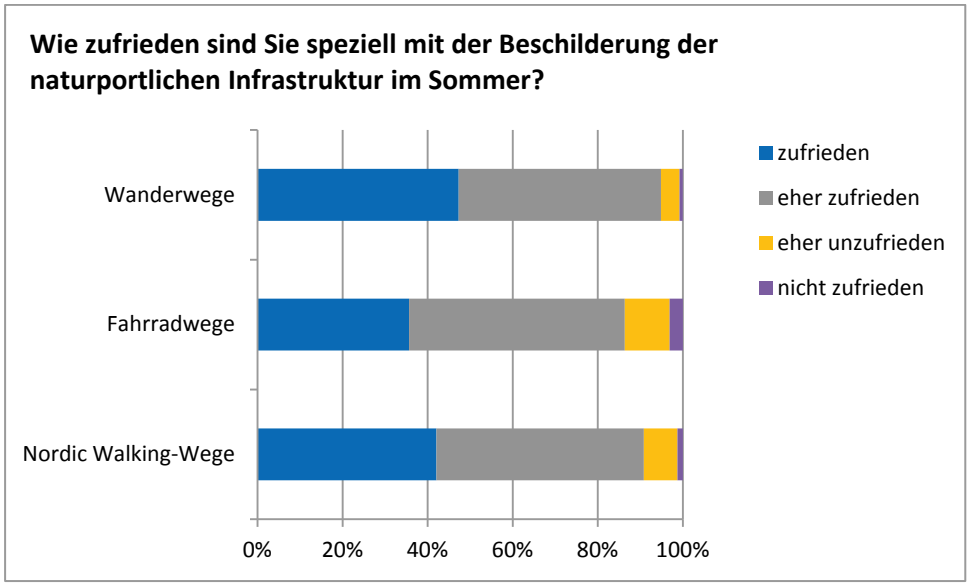



Abbildung 40: Beschilderung natursportlicher Infrastruktur (Sommersaison)

# 4.3 Thema Angebots- und Produktentwicklung

## 4.3.1 Ganzjahresdestination

Ist die Region Feldberg ganzjährig attraktiv oder in den Augen der verschiedenen Nutzergruppen möglicherweise eine reine Winterurlaubsregion? Diese Frage ist nicht nur im Zusammenhang mit der Fragestellung nach der Zukunftsfähigkeit des Wintersports, sondern auch bei der zukünftigen Angebots- und Produktentwicklung interessant. Sicherlich muss hier der Zeitpunkt der Umfrage (Winter) beachtet werden, der die Ergebnisse der Gäste möglicherweise beeinflussen könnte. Allerdings geben 1.561 der 2.085 Gäste an, die Region Feldberg auch im Sommer sporttouristisch zu nutzen. Eine ähnliche Befragung in der Sommersaison durchzuführen, wäre daher durchaus interessant, um die Ergebnisse und die Aussagekraft dieser Studie zu überprüfen.

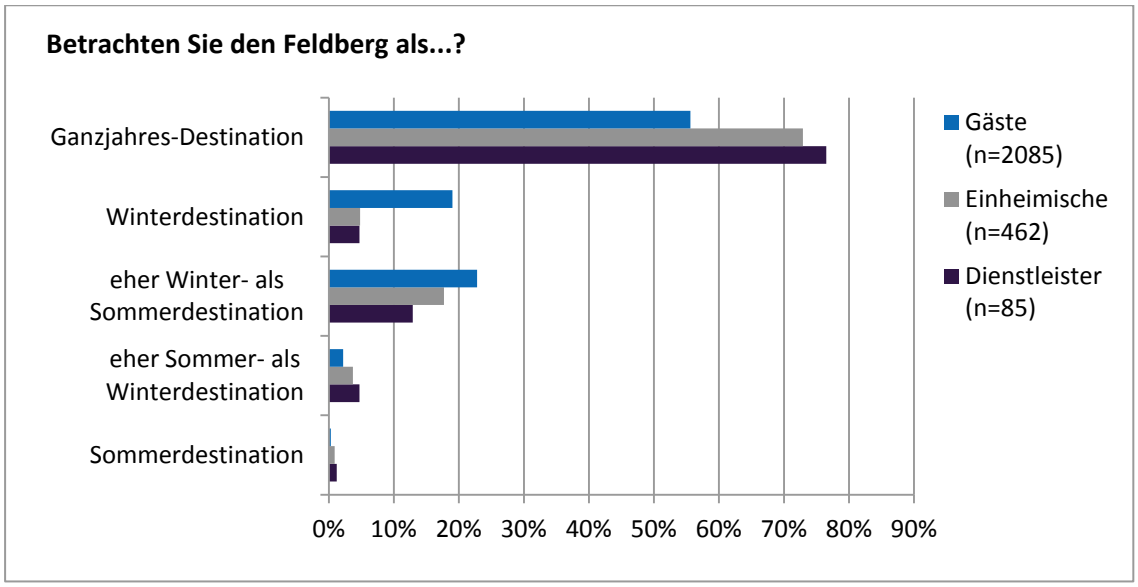



Abbildung 41: Ganzjahresdestination


© Deutsche Sporthochschule Köln

Die Ergebnisse zeigen, dass die deutliche Mehrheit der befragten Gruppen den Feldberg als Ganzjahres-Destination betrachtet (vgl. Abbildung 41). Während Dienstleister und Einheimische mit über 76,5% und 72,9% diese Sichtweise haben, sind es bei den Gästen allerdings nur 55,6%. Über 40% der Gäste sehen den Feldberg als „eher Winter- als Sommerdestination“ (22,8%) beziehungsweise als reine „Winterdestination“ (19,0%) an. Bei den Einheimischen und Dienstleistern sind es nur 22,5% bzw. 17,6%. Als „eher Sommer- als Winterdestination“ bzw. reine Sommerdestination betrachten den Feldberg nur wenige (Gäste 2,5%, Einheimische: 4,6%, Dienstleister: 5,9%).

Wird nach denjenigen Gästen, die in der Sommersaison bereits am Feldberg waren und denjenigen Besuchern die noch nicht dort waren differenziert, zeigt sich eine durchaus interessante aber auch nachvollziehbare Verteilung (vgl. Abbildung 42). Bei denjenigen Gästen, die den Feldberg auch in der Sommersaison regelmäßig besuchen oder zumindest schon einmal vor Ort waren, zeigt sich ein klarer Trend zur Ganzjahrestourismusregion. Dagegen sehen Gäste, die in der Sommersaison noch nie am Feldberg waren und auch keine Interesse daran haben dies in Zukunft nachzuholen, die Region zu über 90% als Winterdestination bzw. eher Winter- als Sommerdestination. Ein Drittel der Gäste, die sich bereits vorgenommen haben, den Feldberg in der Sommersaison zu besuchen ordnen die Region schon vor ihrem Besuch als Ganzjahresdestination ein.

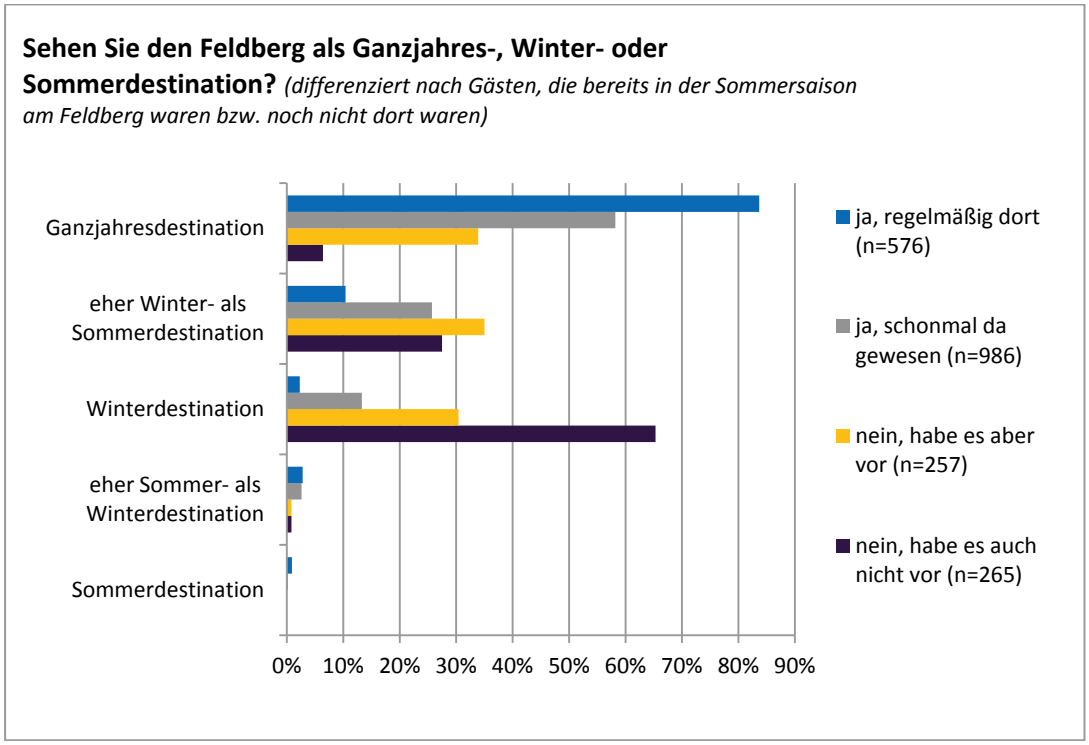



Abbildung 42: Ganzjahresdestination nach Ganzjahresgästen und reinen Wintergästen

### 4.3.2 Angebotsvielfalt

Ist die Angebotsvielfalt an natursportlichen Aktivitäten in der Region Feldberg ausreichend? Nicht immer geht die Angebots- und Produktentwicklung mit einer Erweiterung von Angeboten einher, sondern oftmals auch mit einer qualitativen Entwicklung. Da aufgrund des Umfragezeitpunktes nicht alle der befragten Gäste die Angebotsvielfalt in der Sommersaison beurteilen konnten, wurde bei ihnen zwischen Winter und Sommerangebot differenziert (Abbildung 44). Die nachfolgende Graphik bezieht sich nur auf die Aussage der Dienstleister und Einheimischen.

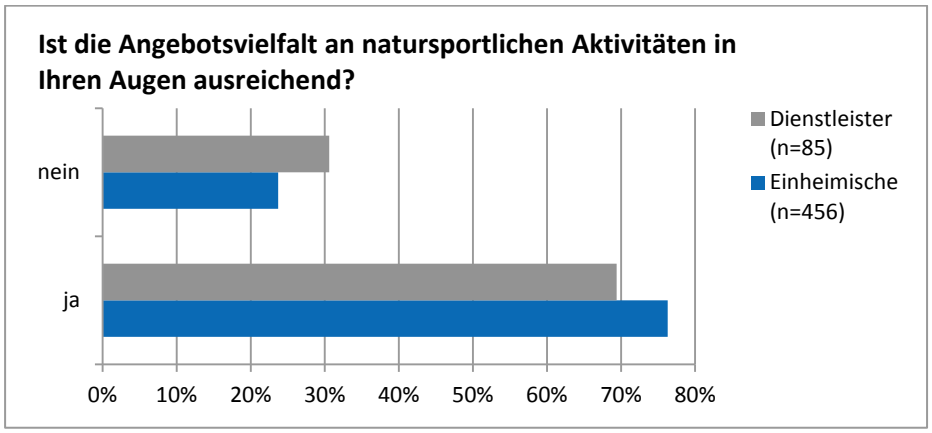



Abbildung 43: Angebotsvielfalt (Einheimische und Dienstleister)

Aus der Perspektive der Einheimischen und der Dienstleister ist die Angebotsvielfalt an natursportlichen Aktivitäten zu 76,3% bzw. 69,4% ausreichend. Knapp einem Viertel der Einheimischen sowie knapp einem Drittel der Dienstleister zufolge sollte das Angebot in seiner Vielfalt erweitert werden.

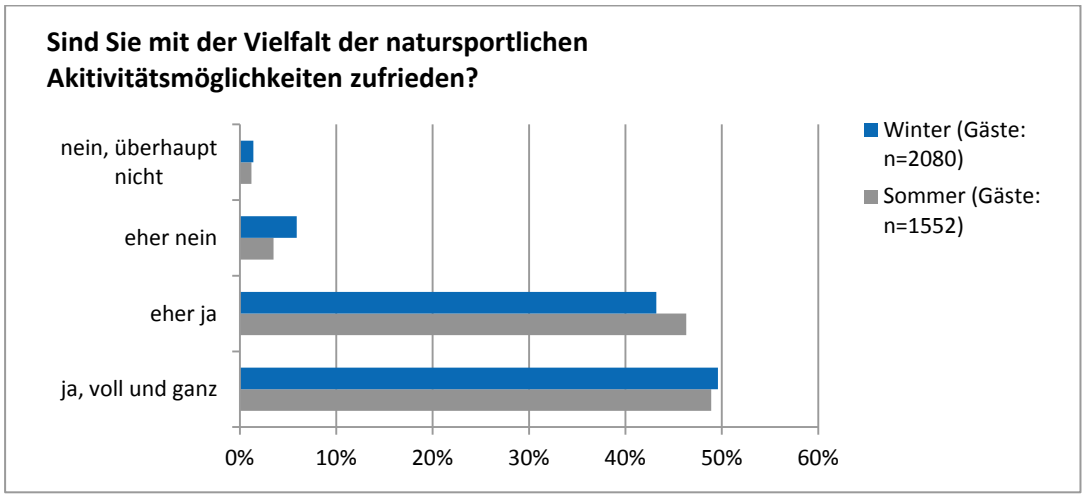



Abbildung 44: Angebotsvielfalt (Gäste)

Die Gäste sind mit der Vielfalt des Angebotes winters wie sommers überwiegend zufrieden (92,8% im Winter; 95,2% im Sommer), jeweils knapp 50% sogar „voll und ganz“. In einem freien Feld hatten die Gäste jeweils (Sommer und Winter) die Möglichkeit sich bezogen auf die Vielfalt des Angebotes über Ihre Unzufriedenheit zu äußern oder Verbesserungsvorschläge einzubringen. Dieses Feld nahmen 317 Gäste für die Wintersaison und 86 Gäste für die Sommersaison in Anspruch (vgl. Abbildung 45 und Abbildung 46).


© Deutsche Sporthochschule Köln

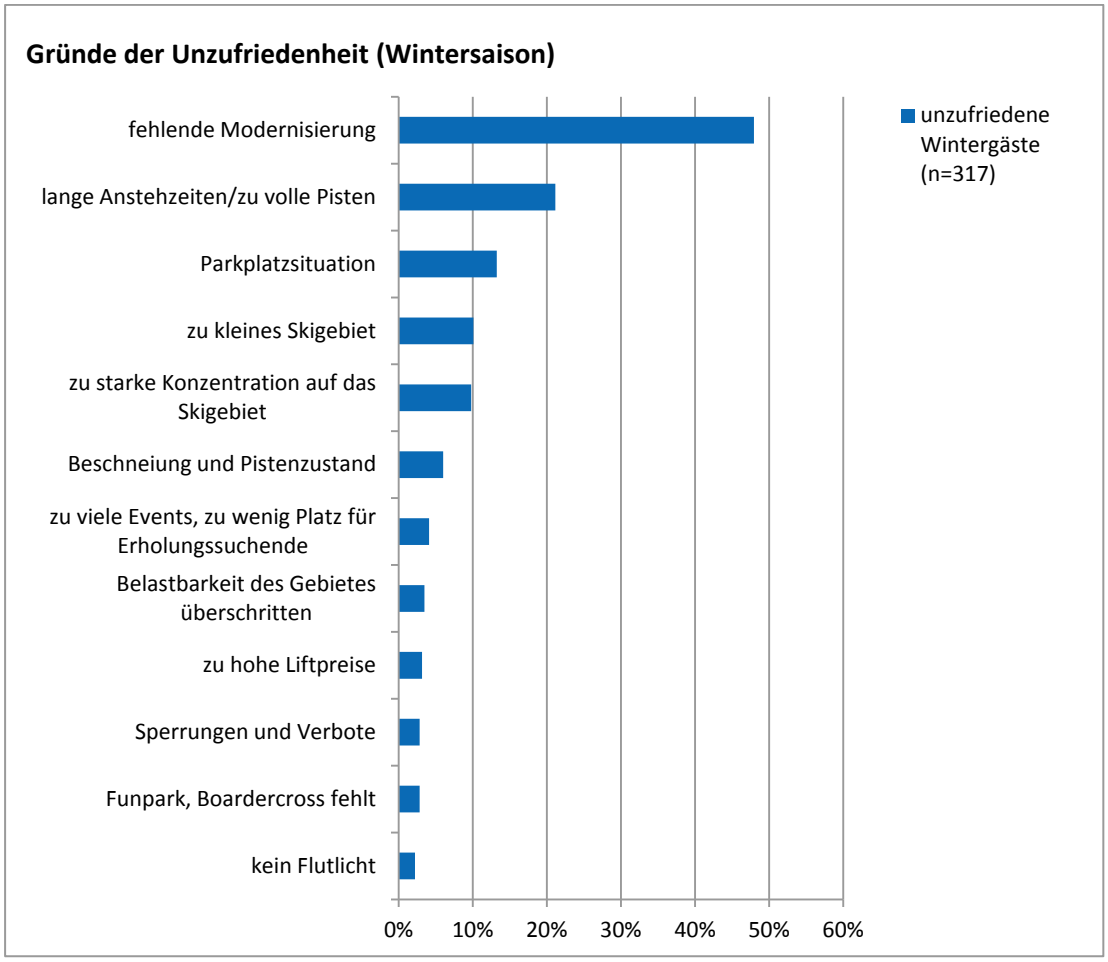



Abbildung 45: Gründe für die Unzufriedenheit (Wintersaison)

Knapp jeder Zweite Wintergast, der sich über seine Unzufriedenheit äußerte, bemängelte den unzureichenden Modernisierungstand der Liftinfrastruktur (47,9%). Die Hälfte davon sprach von einer fehlenden Verbindung zwischen den beiden Skigebieten, bzw. direkt von der Notwendigkeit des Ausbaus des Zeigerliftes. Mehr als jeder Fünfte beschwerte sich über lange Anstehzeiten und zu volle Pisten (21,1%). Für jeden Zehnten ist das Skigebiet schlichtweg zu klein. Fast die gleiche Anzahl an Gästen ist der Meinung, im Winter würde sich alles zu stark auf das Skigebiet konzentrieren. Einige Besucher befinden die Qualität der Pisten als unzureichend und fordern den verstärkten Einsatz von Beschneiungsmaßnahmen und besserer Pistenpräparation. 13,2% der unzufriedenen Wintergäste geben eine schlechte Parksituation als Grund für ihre Unzufriedenheit an. Dieser Wert ist mit Vorsicht zu betrachten, da an dieser Stelle nicht explizit danach gefragt wurde. Zu einem späteren Zeitpunkt in der Befragung wurden die Gäste danach befragt, was am Feldberg unbedingt verbessert werden müsste. Dort gaben rund die Hälfte der Personen die Lösung der Parksituation als dringende Maßnahme an (vgl. Abbildung 58).

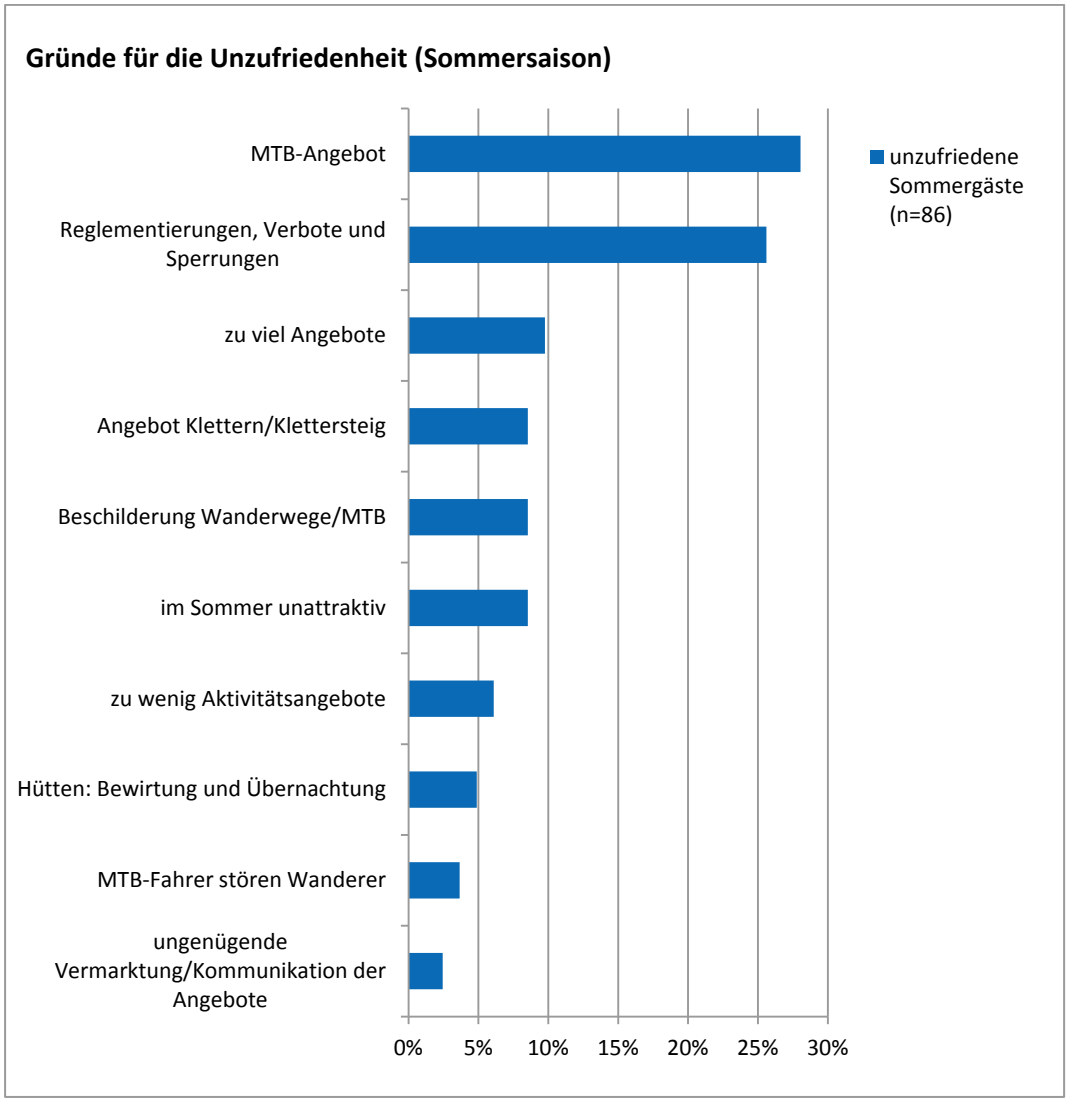



Abbildung 46: Gründe für die Unzufriedenheit (Sommersaison)

Rund 30% der unzufriedenen Sommergäste bemängelt das Mountainbike-Angebot am Feldberg. Knapp ein Viertel beanstandet Reglementierungen, Verbote und Sperrungen. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere die 2m-Regelung für Mountainbike-Wege, damit verbundenen Fahrverbote und die Sperrungen von Kletterfelsen erwähnt. Wanderer fühlen sich teilweise durch Mountainbiker gestört, die die Wanderwege als Singletrail-Ersatz nutzen (3,7%). Einige Gäste beanstanden ein zu geringes Angebot an Aktivitäten (6,1%), andere ein zu großes Angebot, welches zu viele Besucher anzieht (9,8%). Jeweils 8,5% geben ein unzureichendes Kletterangebot und eine schlechte Beschilderung der Wegeinfrastruktur als Grund für ihre Unzufriedenheit an.


© Deutsche Sporthochschule Köln

### 4.3.3 Motive der Gäste

Aus welchen Gründen kommen die Gäste zum Feldberg? In diesem Frage-Item wurden den Gästen neun Kategorien zur Auswahl angeboten, die es individuell nach Wichtigkeit zu sortieren galt. Da angenommen wurde, dass nicht jede Kategorie dem Motiv des Einzelnen entspricht, konnten beliebig viele Kategorien in das Ranking einbezogen werden, mindestens jedoch drei. Die nachfolgende Graphik (vgl. Abbildung 47) ist nicht aus der Häufigkeit genannter Begriffe entstanden, sondern aus dem Mittelwert der Positionierungen 1-9. Die Kategorie „Sport und Bewegung“ hat einen Mittelwert von 1,8 und belegt somit durchschnittlich die Position 1. Dies bedeutet, dass der Begriff bei den Gästen sehr häufig auf den vorderen Plätzen eingeordnet wurde.

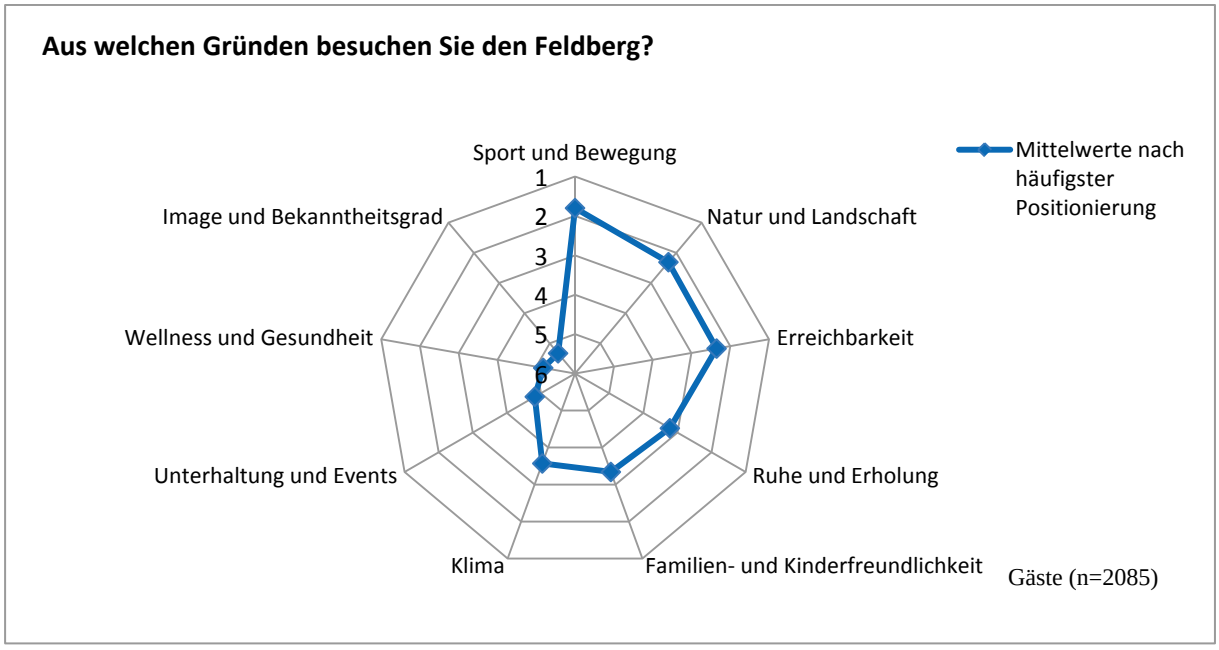



Abbildung 47: Motive der Gäste

Auch wenn die Ranking-Reihenfolge nach dem Mittelwert durchaus durch die Häufigkeit der Begriffsnennung beeinflusst wird, muss die Abfolge nicht zwangsläufig der Reihenfolge der am häufigsten genannten Begriffe entsprechen. So wird beispielsweise der Begriff „Klima“ häufiger in das Ranking mit einbezogen als „Kinder- und Familienfreundlichkeit“, tendenziell aber auf einer schwächeren Position angeordnet. Am häufigsten werden die Begriffe der ersten drei Positionen genannt. So haben 92,8% die Kategorie „Sport und Bewegung“, 81,9% die „Natur und Landschaft“ und 75,4% die „Erreichbarkeit“ in ihr persönliches Ranking mit einbezogen. Die Kategorie „Ruhe und Erholung“ auf Ranking-Platz vier haben nur noch 37,3% genannt. Am seltensten wird die Kategorie „Image und Bekanntheitsgrad“ ausgewählt (10,6%).

### 4.3.4 Alleinstellungsmerkmal Feldberg

Die Frage, ob die Region Feldberg ein Alleinstellungsmerkmal (USP) besitzt, bejahen jeweils etwa zwei Drittel der Dienstleister und Einheimischen. Mehr als 15% der Einheimischen und knapp ein Viertel der Dienstleister verneinen. Die von Einheimischen und Dienstleistern genannten Alleinstellungsmerkmale werden ausgewertet und in Kategorien zusammengefasst. Neben den Einheimischen und Dienstleistern wurden auch die Gäste da-

nach befragt, was den Feldberg für Sie persönlich einzigartig macht. Von 2.086 Gästen, haben 13,1% (n=273) kein Alleinstellungsmerkmal angegeben. Abbildung 48 zeigt die jeweils zehn am häufigsten genannten Kategorien der drei befragten Gruppen.

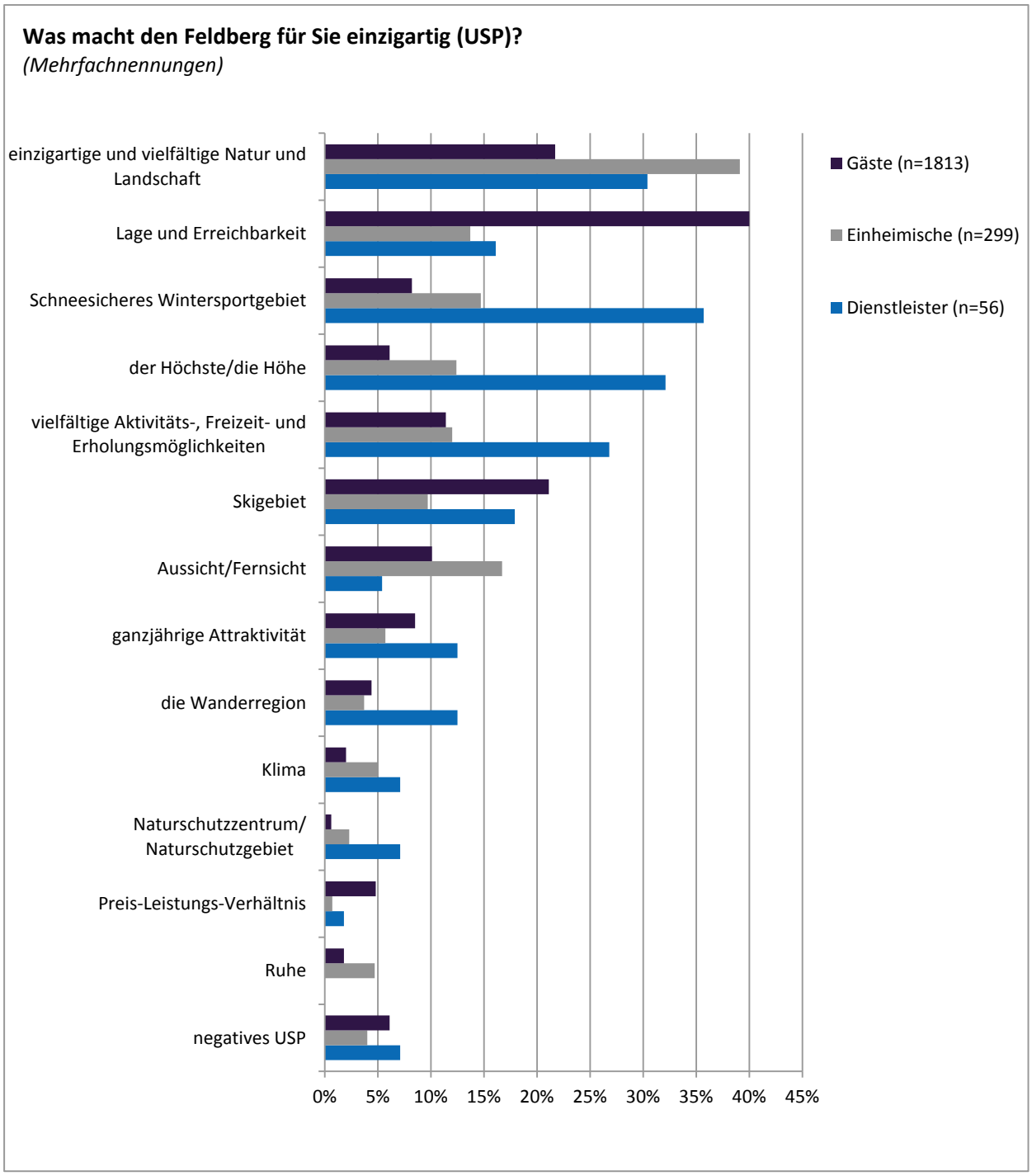



Abbildung 48: USP Feldberg 2

Bei einer genauen Betrachtung der Graphik fallen die hohen Prozentsätze bei der Gruppe der Dienstleister auf, was sich durch häufigere Mehrfachnennung und Übereinstimmung an Begriffen erklären lässt. Summiert man die


© Deutsche Sporthochschule Köln

Prozentwerte der drei Befragungsgruppen, so erscheint die Kategorie „einzigartige und vielseitige Natur und Landschaft“ auf dem ersten Platz. Während die Kategorie bei den Einheimischen als bedeutendstes Alleinstellungsmerkmal benannt wird (39,1%), steht die Kategorie bei den Top 10 der Gäste erst auf Platz zwei (21,7%) und bei den Dienstleistern an dritter Stelle (30,4%). Für die eindeutige Mehrheit der Besucher (40%) macht die „Lage und Erreichbarkeit“ den Feldberg einzigartig. Auf dem dritten Rang der Gäste platziert sich das Skigebiet Feldberg (21,1%). Bei den Dienstleistern dagegen spielt die Schneesicherheit die wichtigste Rolle (35,7%). Die Höhe der Region Feldberg und der Feldberg als höchster Berg in Baden-Württemberg folgt auf Rang zwei der Dienstleister Top 10 (32,1%). Für die Einheimischen zählt neben der Natur und Landschaft die Aussicht und Fernsicht, die es bei guten Wetterbedingungen bis hin zu den französischen und Schweizer Alpen gibt als Besonderheit (16,7%). Ähnlich wie bei den Dienstleistern wird wiederum die Kategorie „Schneesicherheit“ häufig genannt (14,7%; Rang 3). Die vielfältigen Aktivitäts-, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten und die ganzjährige Attraktivität des Gebietes lassen den Feldberg für einen Großteil der Gäste, Einheimische und Dienstleister als einzigartig erscheinen und landen auf Platz fünf und Platz acht der Gesamtauswertung. 6,1% der Gäste, 4% der Einheimischen und 7,1% der Dienstleister nennen ein negatives USP. Häufig genannt werden hierbei eine schlechte Parksituation und eine zu hohe Anzahl an Touristen.

Bei der Interpretation der Graphik ist dennoch Vorsicht geboten. Oftmals ergibt sich die Einzigartigkeit für viele der Teilnehmer erst durch die Kombination verschiedener Kategorien. So geht beispielsweise die Eigenschaft, dass der Feldberg der höchste Berg in deutschen Mittelgebirgen ist, mit der damit verbundenen Schneesicherheit einher. Das Skigebiet ist das attraktivste und größte in der näheren Umgebung. Nicht nur das Gipfelgefühl sondern auch die sagenhafte Alpensicht ist einzigartig. Und Natur und Landschaft sind besonders attraktiv, wenn darin vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten angeboten werden.

### 4.3.5 Abgrenzung von vergleichbaren Destinationen

Welche Maßnahmen sind aus der Sicht der Dienstleister und Einheimischen nötig, um sich zukünftig von vergleichbaren Tourismusregionen abzugrenzen? Diese Frage wird bewusst in einer offenen Fragestellung formuliert, um Dienstleistern und Einheimischen Raum für eigene Ideen und Vorschläge zu bieten. Insgesamt haben sich 293 Einheimische und Dienstleister dazu geäußert. Die Ergebnisse wurden in Kategorien zusammengefasst, die in Abbildung 49 aufgeführt werden.

2,7% der Befragten geben an, dass sich die Region Feldberg nicht abgrenzen müsse, da es in der unmittelbaren Nähe nichts Vergleichbares gäbe. Der Großteil der Befragten ist allerdings der Meinung, eine Abgrenzung sei notwendig. Als häufigste Abgrenzungsmaßnahme wird ein vorbildliches und nachhaltiges Besucherlenkungs- und Verkehrskonzept genannt (17,6%). Des Weiteren ist für 15,0% der Ausbau der Infrastruktur, insbesondere die Modernisierung bzw. Ausweitung der Seilbahn- und Liftanlagen grundlegend. Ein gleicher Anteil gab an, dass die Natur als Qualitätsmerkmal und das Naturerlebnis intensiver vermarktet werden sollten. Sie legen Wert auf sanften und naturnahen Tourismus, in Korrelation zum Naturschutz. 2,2% sind sogar der Meinung, ein Biosphären-Reservat könnte zur Abgrenzung von vergleichbaren Regionen beitragen. 12,4% sind der Meinung, das Tourismuskonzept in der Region Feldberg müsse sich im Allgemeinen stärker auf das Thema Nachhaltigkeit spezialisieren.

**Haben Sie Vorschläge oder Ideen, wie sich die Region Feldberg zukünftig von vergleichbaren Tourismus-Regionen abgrenzen könnte?**
(Mehrfachnennungen; Angaben nach Anzahl n)

Abbildung 49: Abgrenzung von vergleichbaren Tourismus-Regionen


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 4.4 Verkehr

## 4.4.1 Meinungen zu verschiedenen Lösungsszenarien

Um bei der existierenden Verkehrsproblematik am Feldberg einer Lösung näher zu kommen, wurden verschiedene Lösungsszenarien geprüft. Dienstleister und Einheimische der umliegenden Gemeinden wurden diesbezüglich um eine individuelle Bewertung der einzelnen Szenarien auf einer sogenannten Likert-Skala von "1=sehr sinnvoll“ bis "4=überhaupt nicht sinnvoll“, gebeten.

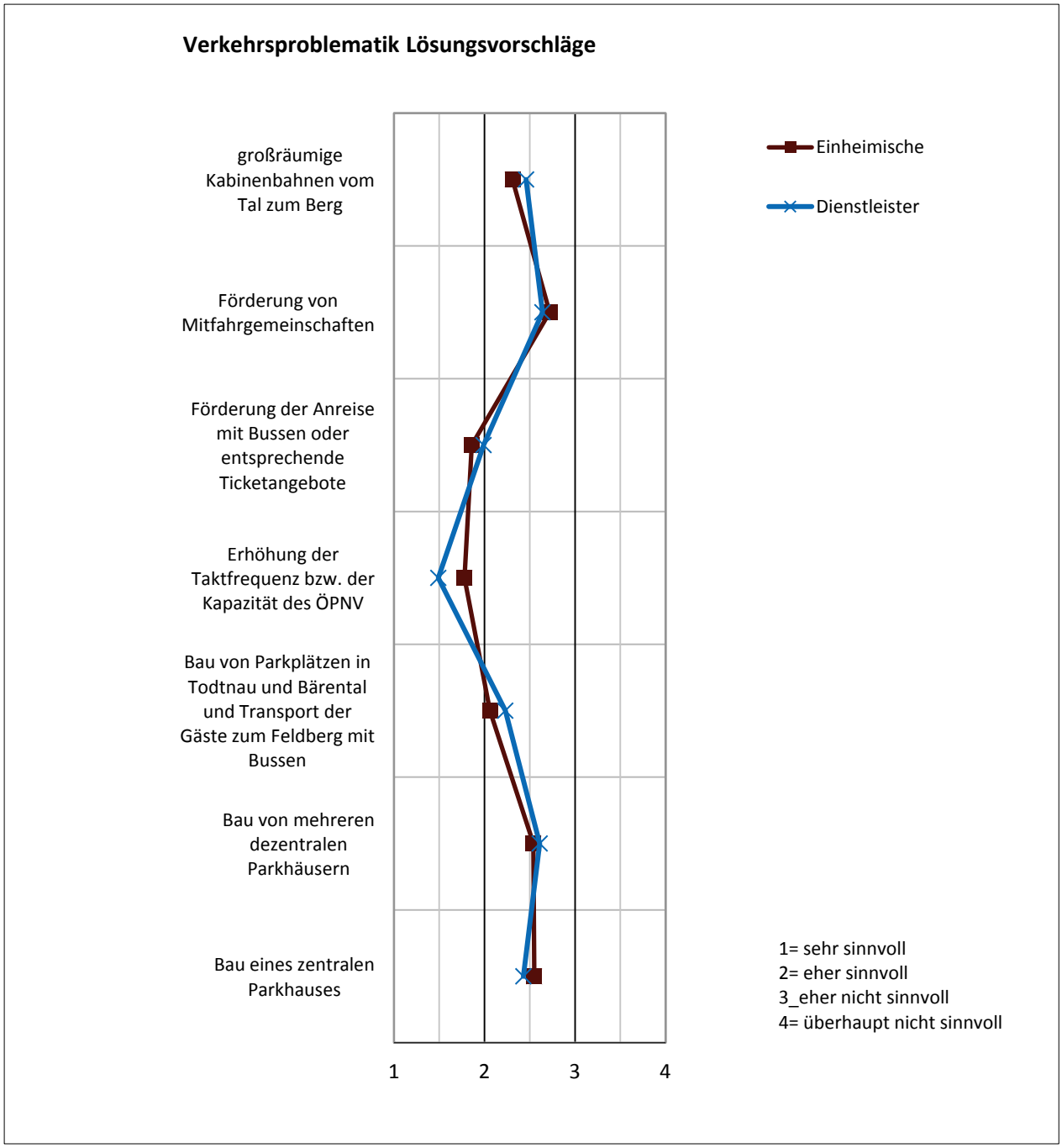



Abbildung 50: Verkehrsproblematik

Anhand der Graphik ist bei einigen Lösungsszenarien keine eindeutige Tendenz zu erkennen. Dies kann zum einen an einer Unentschlossenheit der Teilnehmer liegen, was einer Verteilung der Angaben bei "2=eher sinnvoll"

oder "3=eher nicht sinnvoll" bzw. einer gleichmäßigen Verteilung zwischen 1 und 4 entspräche (geringe Standardabweichung) oder an extrem konträren Meinungen der Teilnehmern, was sich durch einem Großteil an Angaben von "1=sehr sinnvoll" bzw. "4=überhaupt nicht sinnvoll" und somit in einer großen Standardabweichung widerspiegeln würde. Bei dem Bau eines zentralen Parkhauses gehen beispielsweise die Meinungen stark auseinander, was sich in einem hohen Prozentsatz bei "1=sehr sinnvoll" und "4=überhaupt nicht sinnvoll" von jeweils über 30% und einer hohen Standardabweichung der Mittelwerte andeutet (Einheimische: 1,22/ Dienstleister: 1,29). Ähnlich verhält es sich mit dem Item "großräumige Kabinenbahn vom Tal zum Berg" (Standardabweichungen: 1,23/1,31). Die Items "Förderung der Anreise mit Bussen" (0,94/1,02) und "Erhöhung der Taktfrequenz bzw. Kapazität des ÖPNV" (0,89/0,83) weisen die geringsten Standardabweichungen auf. Bei beiden ist zudem eine positive Tendenz auf der Likert-Skala zu erkennen. Auch der Bau von Parkplätzen am Passfuß verbunden mit dem Einsatz von Shuttle-Bussen stößt auf positive Resonanz. Der Vorschlag einer Förderung von Mitfahrgelegenheiten ruft eine leicht negative Resonanz hervor.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein Großteil der befragten Einheimischen und Dienstleister der umliegenden Gemeinden umweltfreundliche Lösungsvorschläge wie den Ausbau des ÖPNVs, die Förderung der Anreisemöglichkeit mit Reisebussen und die Verwirklichung eines Park & Ride Systems befürworten würde. Bei den übrigen Lösungsvorschlägen gehen die Meinungen weit auseinander.

### 4.4.2 Alternativen für PKW-Anreisende: ÖPNV und Park & Ride

Für die Verkehrsplanung in den Bereichen „Ausbau des ÖPNV“ und „Sicherstellung des fließenden Verkehrs“ ist die Fragestellung interessant, wie offen die PKW-Anreisenden (vgl. Abbildung 30) für Alternativvorschläge wie zum Beispiel die Nutzung des ÖPNV (vgl. Abbildung 51) oder das System „Park & Ride“ (vgl. Abbildung 52) sind.

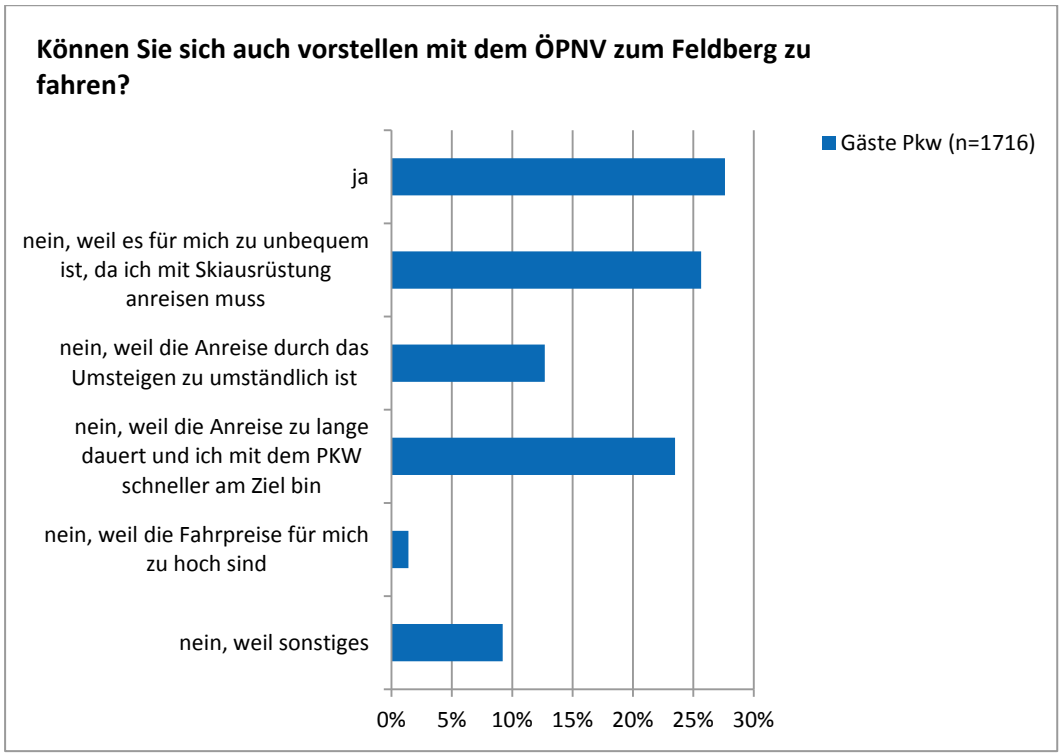



Abbildung 51: Alternative ÖPNV


© Deutsche Sporthochschule Köln

Die Frage, ob sie sich auch vorstellen könnten, mit dem ÖPNV zum Feldberg zu fahren, bejahen 28,1% der PKW-Anreisenden. 71,9% möchten auf ihren PKW nicht verzichten. Gründe dafür sind vor allem die unbequeme Anreise mit der Skiausrüstung (26,7%), die Dauer der Anreise und der damit verbundene erhöhte Zeitaufwand (21,9%) und das häufige Umsteigen (11,7%). Die Höhe der Fahrpreise ist weniger ausschlaggebend (1,0%). 8,6% geben sonstige Gründe an, die ihrer Meinung nach gegen die Alternative ÖPNV sprechen.

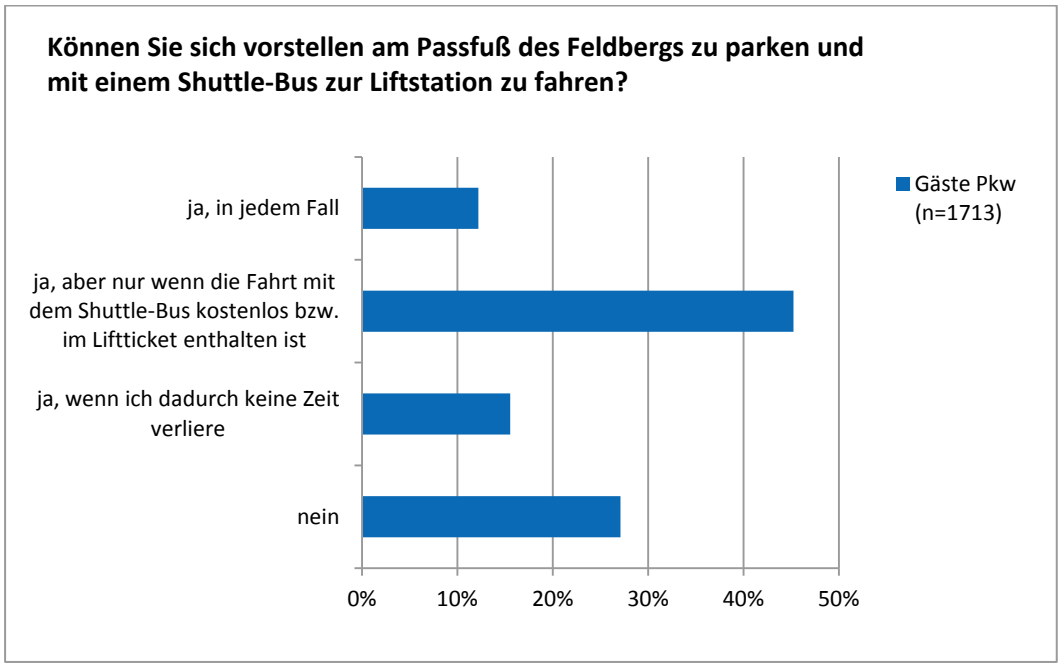



Abbildung 52: Alternative Park & Ride

72,9% der PKW-Nutzer können es sich grundsätzlich vorstellen, an einem der Passfüße des Feldbergs (z.B. Bärental, Titisee, Todtnau) zu parken und von dort mit einem Shuttle-Bus direkt zur Liftstation zu fahren. 12,2% stimmen dieser Alternative „in jedem Fall“ zu, 15,5% nur dann, wenn sie dadurch keine Zeit verlieren. Fast jeder Zweite (45,2%) würde das Park & Ride System nur in Anspruch nehmen, wenn die Fahrt mit dem Shuttle-Bus kostenlos bzw. im Liftticket enthalten ist. 27,1% würden das Angebot ablehnen.

Die Bereitschaft für die Alternative „Park & Ride“ ist, wenn entsprechende Bedingungen erfüllt werden, hoch. Aber auch der hohe Anteil derjenigen PKW-Fahrer, die vollständig mit dem ÖPNV anreisen würden, trägt zu einer guten Ausgangslage für weitere Verkehrsplanungen bei.

### 4.4.3 ÖPNV Nutzer: Motivation

Auch das persönliche Motiv für die Nutzung des ÖPNV könnte zum einen für die Verkehrsplanung interessant sein, zum anderen eine Aussage zur Einstellung der Gäste zum Thema nachhaltige Anreise liefern. Gefragt wurde nach der Hauptursache für die Anreise mit dem ÖPNV, deshalb waren gezielt auch keine Mehrfachantworten möglich.

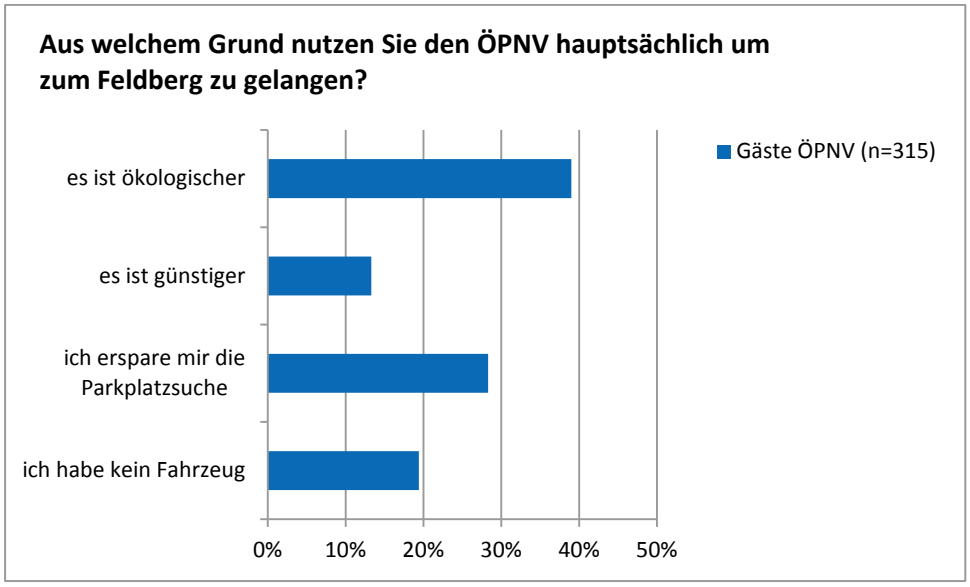



Abbildung 53: Nutzungsgrund ÖPNV

Rund ein Fünftel der ÖPNV-Nutzer (19,4%) haben kein eigenes Fahrzeug und somit keine andere Alternative um auf den Feldberg zu gelangen. Mehr als jeder Vierte nutzt den ÖPNV hauptsächlich um sich die Parkplatzsuche vor Ort zu ersparen (28,3%). 13,3% sind der Meinung, die Anfahrt mit dem ÖPNV wäre günstiger und geben dies als Hauptmotiv für die Nutzung an. Für den Großteil der ÖPNV-Nutzer (39%) ist jedoch die ökologische Anreise ausschlaggebend. Mehr als 40% von ihnen sind mit dem Angebot des ÖPNV voll und ganz zufrieden. Fast jeder Zweite der ÖPNV-Nutzer ist überwiegend zufrieden aber der Meinung, dass in einigen Bereichen Verbesserungsbedarf besteht. 13,7% ist mit dem Angebot unzufrieden. Als Grund für die Unzufriedenheit werden insbesondere eine zu geringe Anzahl und eine verbesserungswürdige Taktung der Busse und Bahnen sowie schlechte Anbindungen und Verbindungen genannt. Aufgrund des Individualverkehrs kommt es zudem häufig zu Staubildungen, die für Unpünktlichkeit und lange Wartezeiten sorgen. Des Weiteren werden der Mangel an attraktiven Angeboten, der fehlende Komfort und eine verbesserungswürdige Organisation im Sinne eines besseren Verkehrsleitsystems genannt.

# 4.5 Qualität und Nachhaltigkeit

## 4.5.1 Qualitätsbewusstsein der Gäste

Das Thema Qualität scheint auch im Tourismus eine immer größere Rolle zu spielen. Deshalb ist für die zukünftige Angebots- und Produktentwicklung eine Einschätzung des Qualitätsbewusstseins der Gäste am Feldberg von hoher Relevanz. Befragt wurden die Gäste zunächst nach ihrer persönlichen Einstellung in Bezug auf die Bedeutung von Qualität im Tourismus (vgl. Abbildung 54).

Über 70% der Feldberg-Besucher geben an, dass ihnen eine hohe Qualität wichtig ist und sie dafür auch einen höheren Preis in Kauf nehmen. Knapp die Hälfte von ihnen (35,3%) legt außerdem Wert auf individuelle und auf ihre Zielgruppe abgestimmte Angebote und Produkte. Etwas mehr als ein Viertel der Besucher (27,0%) legt weniger Wert auf Qualität, wenn sich damit Kosten einsparen lassen.


© Deutsche Sporthochschule Köln

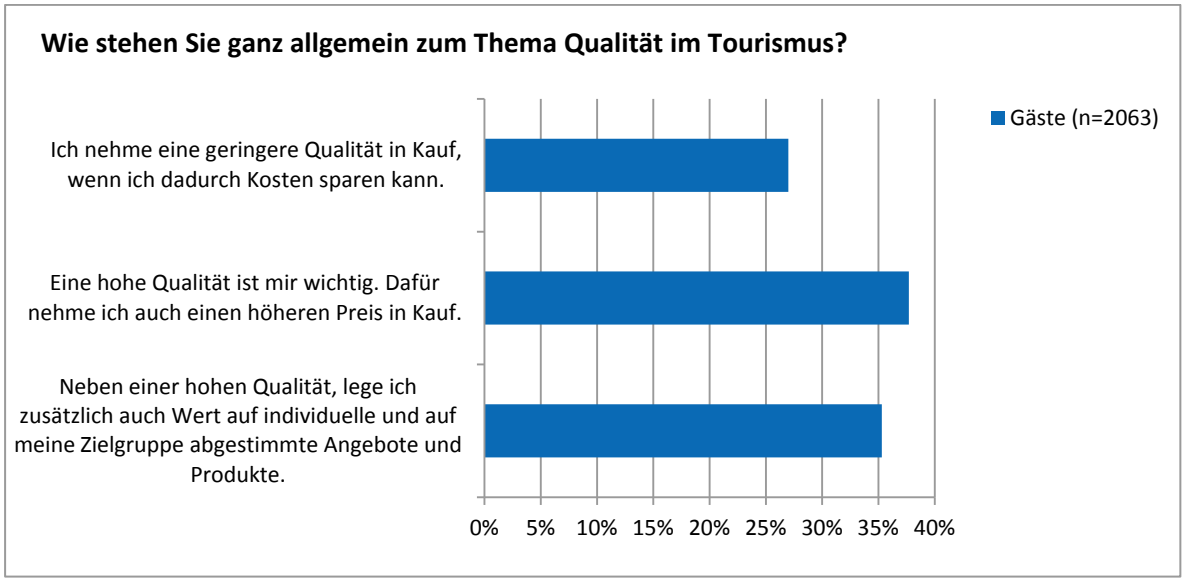



Abbildung 54: Qualitätsbewusstsein (Gäste)

Der Trend zu immer höheren Qualitätsansprüchen im Tourismus zeigt sich, zumindest nach der Meinung der Dienstleister, auch bei den Gästen am Feldberg. Demzufolge sind 80% der Dienstleister der Ansicht, dass die Qualitätsansprüche der Gäste in den letzten 10 Jahren gestiegen sind. Jeweils rund 10% geben das Gegenteil an oder haben keine Veränderung wahrgenommen.

## 4.5.2 Nachhaltige Maßnahmen

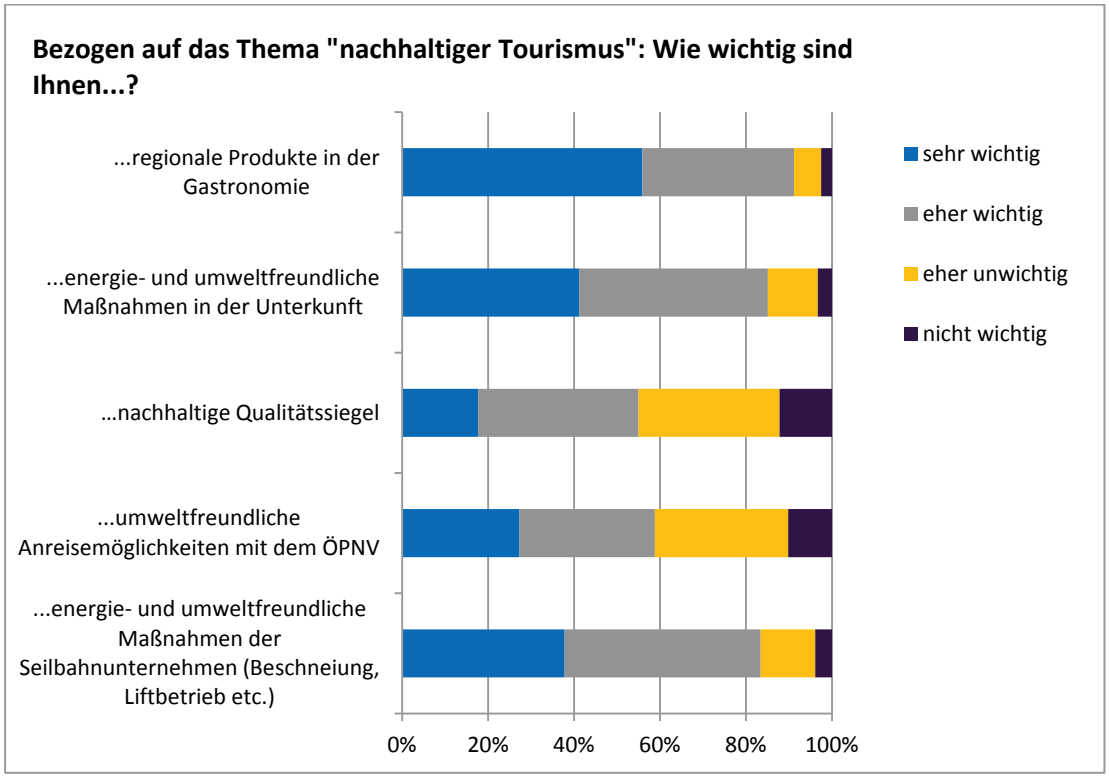



Abbildung 55: Bedeutung nachhaltiger Maßnahmen für Gäste

Bezogen auf das Thema nachhaltiger Tourismus sollten die Gäste verschiedene nachhaltige Maßnahmen auf einer Skala von eins bis vier nach ihrer Wichtigkeit bewerten (vgl. Abbildung 55). Insgesamt ist die Einstellung der Gäste gegenüber dem Thema Nachhaltigkeit sehr positiv. Besonders wichtig ist den Gästen die Verwertung regionaler Produkte in der Gastronomie. Mehr als jedem zweiten Gast (55,9%) sind aus der Region stammende Produkte sehr wichtig, weiteren 35,3% eher wichtig. Energie- und umweltfreundliche Maßnahmen spielen für die Besucher nicht nur bei der Wahl der Unterkunft sondern auch bei den Seilbahnunternehmen eine bedeutende Rolle. Im direkten Vergleich werden umweltfreundliche Anreisemöglichkeiten mit dem ÖPNV und nachhaltige Qualitätssiegel als weniger wichtig empfunden. Nichts desto trotz liegt die Grenze jeweils bei über 50%.

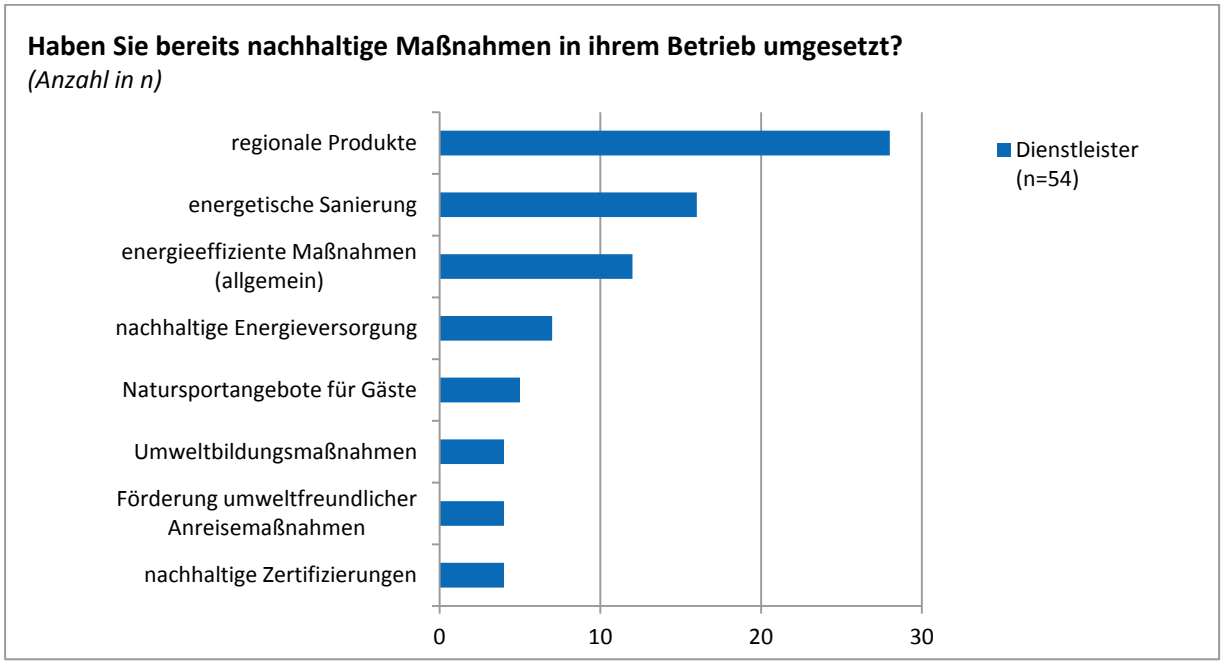



Abbildung 56: Umsetzung nachhaltiger Maßnahmen (Dienstleister)

Im Gegenzug ist die Frage interessant, welche nachhaltigen Maßnahmen bei Dienstleistern bereits umgesetzt werden (vgl. Abbildung 56). 64% der Dienstleister haben sich bereits mit dem Thema Nachhaltigkeit befasst und Maßnahmen innerhalb ihres Betriebes eingeführt. Mehr als die Hälfte von ihnen setzen auf nachhaltige Produkte (51,8%). Knapp 30% haben bereits Maßnahmen zur energetischen Sanierung vorgenommen. Über 20% geben ganz allgemein energieeffiziente Maßnahmen an. Als weitere Maßnahmen werden die nachhaltige Energieversorgung, entwickelte Natursportangebote für Gäste, Umweltbildungsmaßnahmen, die Förderung umweltfreundlicher Anreisemöglichkeiten und nachhaltige Zertifizierungsmaßnahmen genannt.

### 4.5.3 Beschneiung

Das Thema Beschneiung wird bewusst in das Themenfeld Qualität und Nachhaltigkeit mit aufgenommen. Zum einen garantiert diese Technik nicht nur eine höhere Schneesicherheit sondern auch eine höhere Pistenqualität. Allerdings kann die Beschneiung zum anderen auch mit einem hohem Energieverbrauch und Umweltbelastungen in Zusammenhang gebracht werden. Deshalb ist nicht nur die Frage interessant, ob die Gäste den weiteren Ausbau der technischen Beschneiung befürworten, sondern auch unter welchen Umständen und aus welchen Gründen sie dafür oder dagegen sind.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

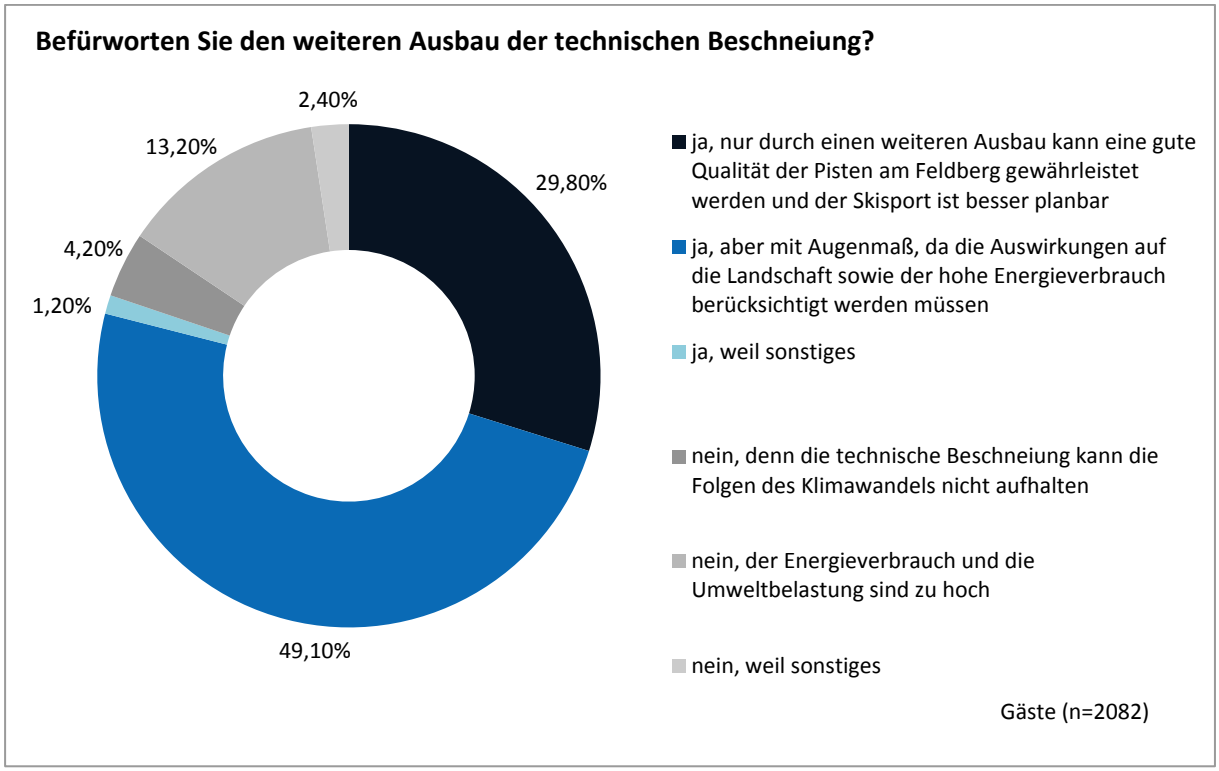



Abbildung 57: Technische Beschneiung

Insgesamt befürworten 80% der befragten Gäste den weiteren Ausbau der technischen Beschneiung. Knapp 30% geben an, dass nur durch einen weiteren Ausbau eine gute Qualität der Pisten am Feldberg gewährleistet werden kann und der Skisport besser planbar ist. Fast jeder Zweite ist nur dann für einen weiteren Ausbau, wenn die Auswirkungen auf die Landschaft sowie der hohe Energieverbrauch berücksichtigt werden. 13,2% sind gegen die technische Beschneiung, da der Energieverbrauch und die Umweltbelastung zu hoch sind.

### 4.5.4 Dringlichste Verbesserungsmaßnahmen

Gästen und Einheimischen wurde die Frage gestellt, ob es ihrer Meinung nach in der Sporttourismus-Destination Feldberg etwas gibt, das unbedingt verbessert werden sollte. Diese sehr allgemein gehaltene, offene Fragestellung zielt auf Hinweise über die Dringlichkeit einzelner Maßnahmen ab. Die Frage wird bewusst im Themenfeld Qualität und Nachhaltigkeit eingeordnet, da die Verbesserung genannter Schwächen erheblich zu einer qualitativen Entwicklung der Region beitragen könnte. Insgesamt waren 272 Einheimische und 1.070 Gäste der Meinung, dass dringend etwas verbessert werden müsste. Die Auswertung der qualitativen Antworten der Gäste beschränkt sich auf die Untersuchungszahl von n=430 (vgl. Abbildung 58).

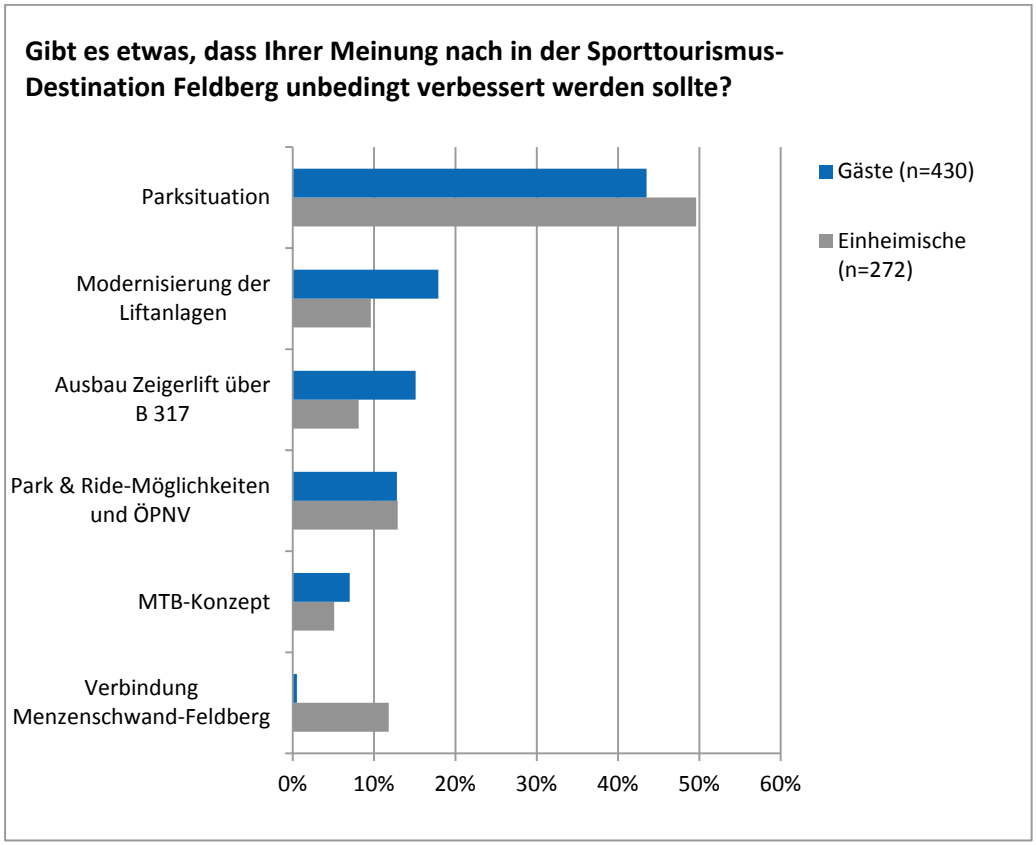



Abbildung 58: Dringlichste Verbesserungsmaßnahmen nach Einheimischen und Gästen

Knapp 50% der Einheimischen und über 40% der Gäste die sich zu dieser Frage geäußert haben sind der Meinung, dass die Parksituation am Feldberg unbedingt verbessert werden muss. 18% der Gäste sehen Handlungsbedarf in der Modernisierung der Liftanlagen, knapp die Hälfte ist auch bei den Einheimischen dieser Meinung. Auch der Ausbau des Zeigerliftes, als Verbindungslift zwischen den beiden Skigebietsteilen Grafenmatt und Seebuck, gilt als Modernisierungsmaßnahme. Aufgrund der häufigen Nennung und somit hohen Bedeutung für die .Befragten (15,1% der Gäste, 8,1% der Einheimischen), wird dieser einzeln aufgeführt. Den Aussagen der Befragten zufolge spielt beim Zeigerlift nicht nur der höhere Komfort, den eine Sesselbahn ausmacht, sondern auch der Sicherheitsaspekt eine wichtige Rolle. Um vom Skigebietsteil Grafenmatt zum Seebuck zu gelangen, müssen die Besucher aktuell die B 317 überqueren, was insbesondere mit Kindern gefährlich ist. Jeweils rund 13% sind der Ansicht, dass das ÖPNV-Konzept und die Park & Ride-Möglichkeiten verbessert werden müssen. Immerhin 7% der Gäste und rund 5% der Einheimischen zufolge sollte das MTB-Konzept dringend überarbeitet werden. Eine bessere Verbindung zwischen den Ortsteilen Menzenschwand und Feldberg-Ort ist nur für die Einheimischen, insbesondere für diejenigen aus der Gemeinde St. Blasien, wichtig.


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 4.6 Fazit der Befragung

Der Standort der Region, im Sinne von Lage und Erreichbarkeit, stellt sich im Rahmen der Studie als bedeutendstes Alleinstellungsmerkmal und größte Stärke der Feldbergregion heraus. Sport und Bewegung und der Besuch einer einzigartigen Natur und Landschaft stellen neben der Erreichbarkeit die Hauptmotive für die Anreise der Gäste dar. Die chaotische Verkehrssituation insbesondere im Winter und vergleichsweise unzureichende Modernisierungsmaßnahmen im Skigebiet bringen die Gefahr mit sich als Region an Attraktivität zu verlieren. Qualitätssicherung und Qualitätsausbau von Angeboten und Infrastruktur gelten daher als dringlichste Handlungsempfehlung um sich auch zukünftig von vergleichbaren Regionen abzugrenzen.

Die Gäste am Feldberg legen nicht nur großen Wert auf qualitativ hochwertige sondern zunehmend auch auf individuell auf sie zugeschnittene Produkte. Obwohl die Standard-Sportarten Skifahren, Wandern und Mountainbiken von der deutlichen Mehrheit der Gäste gewünscht und auch ausgeführt werden, ist die alleinige Ausrichtung auf diese Produkte nicht mehr zeitgemäß. Die Gäste sind nicht nur vielseitig in der Ausübung verschiedener Aktivitäten, sondern erwarten ein abwechslungsreiches Angebot in allen Sektoren der Dienstleistungskette.

Die Umfrageergebnisse zeigen nicht nur, dass das Thema Qualität bei den Gästen der Feldberg-Region einen hohen Stellenwert besitzt sondern auch dass ein hohes Bewusstsein für Nachhaltigkeit, insbesondere für umweltfreundliche Maßnahmen vorhanden ist. Auch die Befragung der Dienstleister und Einheimischen ergab, dass sich der Feldberg, als eine in Mitten von Schutzgebieten liegende Region, zukünftig an diesen Themen orientieren sollte.

Hervorzuheben sind die positiven Meinungen seitens der Gäste, Einheimischen und Dienstleister bezüglich nachhaltiger Anreisemöglichkeiten. Die Bereitschaft der Gäste für PKW-Alternativen, wie der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Nutzung von Park & Ride Systemen ist bedeutend hoch. Offensichtlich ist jedoch auch, dass die Bereitschaft oft nur mit der Erfüllung von Bedingungen vorhanden ist.

In vielen Sporttourismus-Regionen, wie auch am Feldberg, sind meist mehr Informationen über die Natur und Landschaft sowie Flora und Fauna bekannt, als über die Bedürfnisse der Erholungssuchenden. Während im Wintertourismus schon Befragungsstudien durchgeführt wurden, gibt es bisher kaum Informationen über die Nachfrage der Sommertouristen. Auch wenn mit dieser Studie nun einige Aussagen über das Aufenthaltsverhalten von Sommertouristen vorliegen, ist eine Durchführung einer vergleichbaren Befragung in der Sommersaison sehr zu empfehlen. Eine ganzjährige Lenkung und Kommunikation kann nur dann funktionieren, wenn gesicherte Kenntnisse über Touristen vorliegen.

Die durchgeführte Studie liefert zahlreiche repräsentative Ergebnisse, die als Basis für weitere Entwicklungsmaßnahmen dienen können. Nicht nur für die Weiterentwicklung des Wintertourismus am Feldberg, sondern auch für die des Ganzjahrestourismus sind ausreichend Potenziale vorhanden. Die in diesem Ausmaße unerwartet hohe Teilnehmerzahl zeigt zudem, dass bei allen Befragungsgruppen ein großes Interesse am Feldberg und an der Verbesserung sowie der Analyse der Tourismusmöglichkeiten besteht. Aufgabe ist es nun vor allen Dingen zeitnah die Initiative zu ergreifen, indem mit Hilfe der eigenen Stärken Schwächen reduziert, Risiken vermieden und Chancen wahrgenommen werden um die Einzigartigkeit und Besonderheit der Sporttourismus-Region Feldberg zu bewahren und eine nachhaltige Tourismusentwicklung voranzutreiben.

# 5 ZIELFINDUNG UND STRATEGIEENTWICKLUNG

Im vorliegenden Projekt wurde ein Leitbild als Ausdruck eines verantwortungsvollen unternehmerischen Selbstverständnisses entwickelt. Es beschreibt ein ambitioniertes Zukunftsbild und gibt Führenden, Mitarbeitern und Entscheidungsträgern eine Orientierung. Es enthält Grundwerte und Prinzipien, die den Umgang miteinander und die übergreifende Zusammenarbeit bestimmen sollen. Dies soll zudem auf die Markenbotschaft der Destination einwirken bzw. übernommen werden.

Dieses Leitbild ist Basisinstrument zur Ableitung des Zielsystems, zur Entwicklung konkreter Strategien, zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen und zur Vereinbarung von Spielregeln werteorientierten Handelns. Es wurde über einen umfassenden Dialogprozesses mit Entscheidungsträgern, Bürgern und Gästen entwickelt.

Das Projekt setzt hier auf eine Neuorientierung der Feldberg Region und den daraus entstehenden Entwicklungsprozess. Mit der entwickelten Strategie soll eine dauerhafte Existenzsicherung gewährleistet werden. Dabei ist die Erkennung und Beseitigung von zukünftigen Barrieren genauso wichtig wie die optimale Nutzung der Erfolgspotenziale durch Verbesserung der Produkte, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und Ausnutzung des Marktpotenzials zur Steigerung der Rentabilität.

Das vorliegende Leitbild ist klassisch aufgebaut. Die Leitplanken geben ein klares Bild der Zukunft und der langfristigen Entwicklung der Destination die Richtung vor. Die Ziele beschreiben konkret, was die Destination in den kommenden Jahren erreicht haben will. Die Strategie legt in eindeutigen Wegbeschreibungen fest, wie die Ziele erreicht werden sollten. Maßnahmen und Projekte sind dann die konkreten Schritte, die zu tun sind damit Strategien umgesetzt und so die Ziele und damit die Vision erreicht werden.

Zukunft gestalten, heißt am Feldberg vor allem Initiativen zu ergreifen um Produktinnovationen und Prozessinnovationen in den Handlungsfeldern anzutreiben bzw. umzusetzen.


© Deutsche Sporthochschule Köln

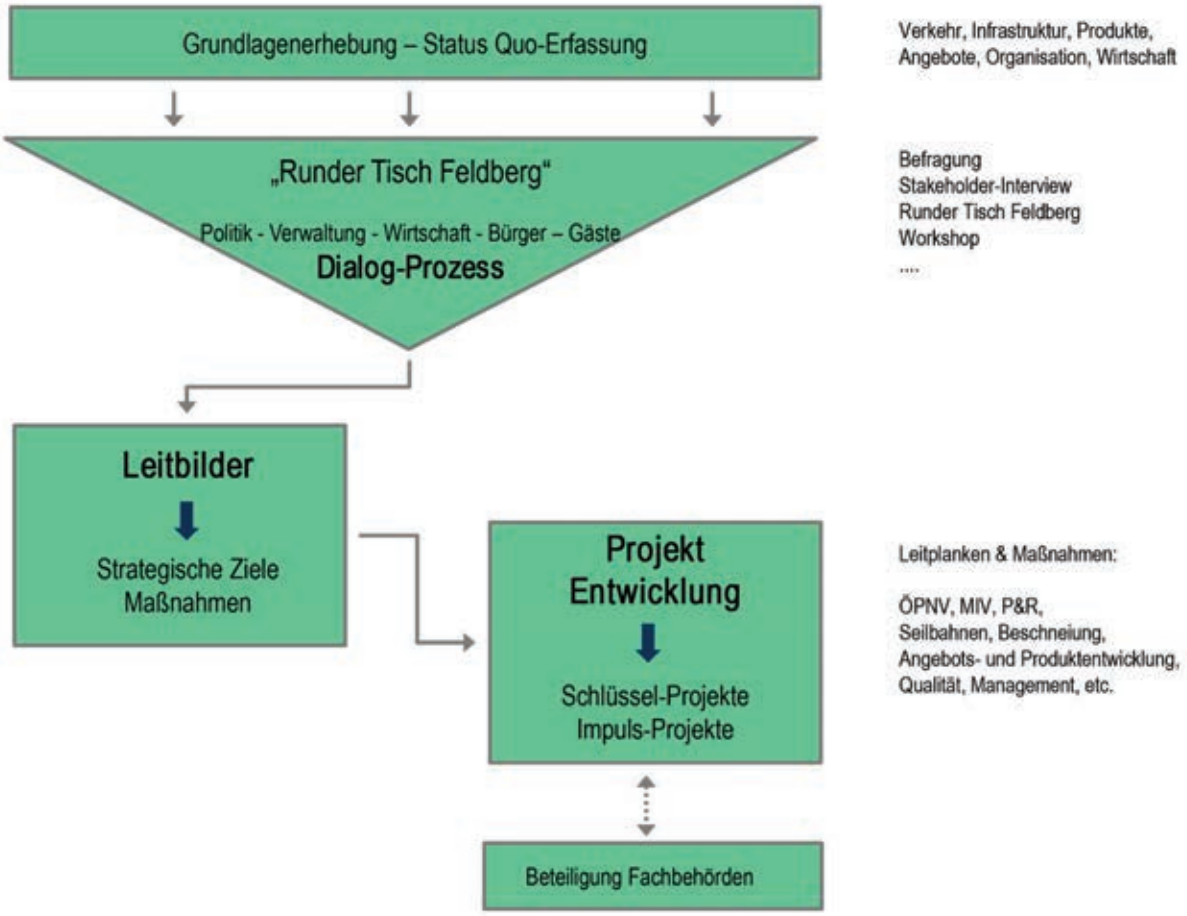



Abbildung 59: Über einen Dialogprozess wurden die Leitbilder entwickelt und die Projekte fixiert

# 5.1 Partizipation & Stakeholder-Management

Im Rahmen des Projektes wurden verschiedene Maßnahmen im Sinne von „Good Governance" ergriffen, die eine angemessene Beteiligung der Bürger und Gäste, aber auch der Experten/Akteure und Interessengruppen der Region Feldberg am Entwicklungsprozess ermöglichen.

Ziel ist es den Entwicklungsprozesses kooperativ, offen und kohärent zu gestalten und Partizipationsmöglichkeiten zu bieten. Die Planungen befinden sich so in einem fortlaufenden Rückkoppelungsprozess mit der Politik, der Verwaltung, der Zivilgesellschaft und den Betroffenen.

### 5.1.1 Projekt-Homepage

Zum 1.12.2012 wurde die Projekt-Homepage "www.projekt-feldberg.de" freigeschalten. Neben öffentlich relevanten Informationen über das Projekt wurde ein interner Bereich für die Teilnehmer des Runden Tisches installiert. Die Projekt-Homepage bildet auch die zentrale Einstiegsseite für die Online-Umfrage.

Abbildung 60: Über die Homepage "www.projekt-feldberg.de" und Plakate in den Gemeinden und im Projektgebiet wurde die Öffentlichkeit über das Projekt und die Umfrage informiert

### 5.1.2 Umfrage von Gästen, Bürgern und Dienstleister

Um die nachhaltige Entwicklung der Sporttourismus-Region Feldberg voranzutreiben, sind die Meinungen und Bedürfnisse verschiedener Interessensgruppen von hoher Bedeutung. Um diese zu erfahren wurde vom 15.12.2012 bis 17.02.2013 eine Umfrage durchgeführt, an der 2087 Gäste, 462 Bürger der Gemeinden Feldberg, St. Blasien und Todtnau sowie 85 Dienstleister vom Feldberg teilgenommen haben.

Die Zufallsauswahl der Teilnehmer erfolgte durch direkte aber vor allem auch indirekte (Plakate, Visitenkarten, Zeitungsartikel etc.), persönlichen Ansprachen im Projektgebiet und den anliegenden Gemeinden. Zudem wurde auf verschiedenen Homepages, wie zum Beispiel der des Liftverbundes Feldberg, auf die Umfrage hingewiesen. Teilnehmer der Online-Umfrage wurden über die Eingabe der Internetadresse oder eines Quick-Response-Codes (QR-Codes) auf die Homepage des Projektes geleitet. Erläuterungen mit drei verschiedenen Verlinkungen verweisen auf die drei Typen von Fragebögen für:

- Gäste und Besucher des Feldberges
- Einheimische der Gemeinden Feldberg, Todtnau und St. Blasien und
- Dienstleister der genannten Gemeinden.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

Als Anreiz zur Teilnahme wurden attraktive Preise verlost. Die Datenerhebung und die Datenauswertung erfolgten anonym. Ein Abbruch der Befragung war jederzeit möglich. Um einer hohen Abbruchrate entgegenzuwirken, hatten die Befragten im Notfall die Möglichkeit sich zu einzelnen Fragen nicht zu äußern. Ein kurzer Hinweis informierte allerdings über die Wichtigkeit der vollständigen Beantwortung aller Fragen. Ein Fortschrittsbalken, der die übrige Dauer der Befragung abschätzte, sollte ebenfalls zu einer hohen Quote der vollständigen Datensätze beitragen. Als Befragungszeitraum wurde vorerst die Zeitspanne von einem Monat angesetzt, mit einer möglichen Verlängerung auf insgesamt zwei Monate bei nicht nachlassender Teilnahmebereitschaft. Die Ergebnisse der Umfrage sind im Kapitel 4 dargestellt.

### 5.1.3 Workshop am 19.02.2013 im "Haus der Natur"

Für den Workshop waren ca. 40 Teilnehmer als Bürger, Gemeinde- oder Interessensvertreter (Beherbergung/Gastronomie, touristische Dienstleister, Naturschutz- und Forstverwaltung, Tourismusverband, Seilbahn, Bergwacht, Skivereine etc.) eingeladen, offene Fragen und Lösungsansätze zu diskutieren und ihre Anliegen und Ideen in das Projekt einzubringen.

Abbildung 61: Vorstellung der Bestandsanalyse beim Workshop im Haus der Natur (Photo: Stefan Büchner)

Tabelle 12: Workshop-Teilnehmer am 19.02.13

| | |
|---|---|
| Banhardt, Thomas | Beherbergung |
| Stohr, Brit-Ulrike und/oder Donati, Carlo | Beherbergung |
| Kapferer, Christa | Beherbergung |
| Wiedmann, Hans-Ulrich | Beherbergung |
| Scherer, Florian | Gastronomie & Skischule |
| Wasmer, Ammon Andrea & Thomas | Gastronomie |
| Beckert, Clemens | Gastronomie |
| Brigitte Oberle / Andreas Renz | Hütten |
| Rech, Maria | Hütten |
| Isele, Achim | Einzelhandel |
| Thoma, Gundolf | Skischule/-verleih |
| Hirt, Egon | Skischule/-verleih |
| Baumann, Hilde (Geschäftsführerin) | Snowboardschule/-verleih |
| Büchner, Stefan | Naturschutz |
| Knoblauch, Hubertus | Naturschutz |
| Laber, Achim | Naturschutz |
| Wegner, Holger | Naturschutz |
| Ehret, Reiner | Landesnaturschutzverband |
| Wirbser, Stefan; Euler August; Imberi, Wolfgang | Gemeinde Feldberg (Bürgermeister) |
| Wießner, Andreas; Wagner, Franz; Michler, Gerhard & Burgath, Gerhard | Stadt Todtnau (Bürgermeister) |
| Fritz, Rainer; Weber, Ralf & Leber, Manfred | Stadt St.Blasien (Bürgermeister) |
| Gfrörer, Joachim Roland | Stadt St.Blasien |
| Haselbacher, Volker | Hochschwarzwald Tourismus |
| Rauch, Axel | Südschwarzwald Tourismus |
| Schäfer, Michael & Lübke, Matthias-Martin | Bürgerinitiative Herzogenhorn |
| Hofmann, Ingo | Polizei |
| Savoy, Armin | Seilbahnen |
| Käfer, Martin | Seilbahnen |
| Kleiser, Günter | Seilbahnen |
| Dr. Rensing, Stefan | Verein |
| Rothamm, Detlef | Verein |
| Probst, Adrian | Bergwacht Schwarzwald e.V. |
| Martin Dünnebacke | DEHOGA |
| Dr. Gerecke, Karl-Ludwig | Kreisforstamt Breisgau-Hochschwarzwald |


© Deutsche Sporthochschule Köln

### 5.1.4 Stakeholderinterviews

Ausschlaggebend für den Erfolg des Projektes sind neben den Meinungen und Ideen von Dienstleistern, Gästen und Einheimischen insbesondere auch das Wissen und die verschiedenen Ansichten von Stakeholdern. Daher wurden leitfadengestützte Interviews durchgeführt, aufgezeichnet und transkribiert. Die folgenden Institutionen/Personen wurden befragt:

- Gemeinden Feldberg (Herr Wirbser)
- Stadt Todtnau (Herr Wiesner, Herr Keller, Herr Savoy)
- St. Blasien / Menzenschwand (Herr Fritz, Herr Gfrörer)
- Naturpark Südschwarzwald (Herr Schöttle)
- Badischer Sportbund (Herr Fleischer)

Tabelle 13: Fragenkatalog der Stakeholderinterviews

| Angebots- und Produktentwicklung |
|---|
| 1. Wofür steht Ihrer Meinung nach die Region Feldberg?<br>Was macht sie einzigartig und für den Tourismus attraktiv? |
| 2. Bewerten Sie das bestehende sporttouristische Angebot am Feldberg.<br>Wo sehen Sie Stärken, wo Entwicklungsbedarf? |
| 3. Wer ist an der Produkt- und Angebotsentwicklung am Feldberg maßgeblich beteiligt? |
| 4. Welche Entwicklungen und Zukunftstrends sind für die Region von Bedeutung?<br>Welche innovativen Ideen werden aufgenommen (bzw. sollen künftig aufgenommen werden)? |
| 5. Welche bereits bestehenden und ggf. neuen Zielgruppen sollen zukünftig angesprochen werden und mit welchen Themen? (Wellness, Gesundheit, Wandern etc.) |
| 6. Wie zufrieden sind Sie mit der Vermarktung der touristischen Angebote und Produkte am Feldberg?<br>Werden alle gewünschten Zielgruppen erreicht? |
| 7. Wie ist das prozentuale Verhältnis zwischen Sommer- und Wintertourismus in Bezug auf Nächtigungszahlen und touristischer Wertschöpfung? Welche Rolle spielt der Tagestourismus im Vergleich zum Übernachtungstourismus hinsichtlich der Wertschöpfung? |
| 8. Bezugnehmend auf die vorige Frage: Gibt es besondere Jahreszeiten, Monate, Wochentage auf die bei der zukünftigen Angebots- und Produktentwicklung besonders Wert gelegt werden soll? |
| **Verkehr** |
| 1. Sind Lösungsansätze eher im organisatorischen Bereich (Verkehrssteuerung, Verlagerungen zum ÖV, Anreize zur Nutzung des ÖV) denkbar oder eher durch bauliche Maßnahmen? |
| 2. Kann der Anteil an Gästen, die sich die Ausrüstung vor Ort ausleihen oder die eigene Ausrüstung vor Ort während der Saison einlagern deutlich gesteigert werden?<br>Besteht hier überhaupt ein Potential?<br>Können diese Gäste dann zum Umsteigen auf den ÖV bewegt werden? |
| 3. Sind eher dezentrale Lösungen (z.B. Parkierungsmöglichkeiten an mehreren Standorten) oder eine „große Lösung“ am Feldberg denkbar? |
| 4. Wo sind bauliche Lösungen eher durchsetzbar? Welche Lösungen sind durchsetzbar?<br>▪ am Passfuß (Titisee, Bärental, Todtnau)<br>o Parkflächen und Shuttleverkehr zum Feldberg<br>▪ Entlang der Bundesstraße<br>o Querschnittsaufweitung auf Teilabschnitten<br>o Parkplätze mit vertretbarem baulichen Aufwand (z.B. Erweiterung des Parkplatzes am Caritas-Haus) |

- Bereich Grafenmatt
  - Parkhaus
- Bereich Feldberger Hof
  - Parkhaus
  - Abgedecktes Parkdeck
  - Parkkaverne

5. Parkgebühren
   - Können für die Parkierungsmöglichkeiten Gebühren erhoben werden?
   - Ist eine Differenzierung bei der Erhebung von Parkgebühren möglich (wenn bauliche Lösungen umgesetzt werden)?
     - Liftbenutzer parken frei
     - Nicht-Skifahrer müssen Parkgebühr bezahlen
6. Reisebusse
   - Bei der Erhebung am 15.01.2012 wurden nur 11 Reisebusse erfasst. Wie können Anreize geschaffen werden, dass mehr Gäste mit Bussen anreisen?

## Infrastruktur

1. Welche konkreten Planungen zur Modernisierung und Erweiterung der Liftanlagen, Pisten?
2. Welche konkreten Planungen Erweiterung der technischen Beschneiung gibt es?
3. Ist eine neue Seilbahntrasse zur Erschließung des Feldberggebietes denkbar?
   - Welche Verbindung könnte hier angeboten werden?
   - Gibt es überhaupt einen Standort für eine Talstation (mit den erforderlichen Parkflächen)?

## Naturschutz

1. Welche aktuellen Entwicklungen, Sportarten / Raumnutzung sehen Sie unter dem Aspekt des Naturschutzes kritisch?
2. Welche Anforderungen werden an bauliche Maßnahmen gestellt?
   - Gestaltung
   - Einbindung ins Umfeld
3. Welche Entwicklungen im Naturschutz am Feldberg sind im Rahmen des Projektes zu berücksichtigen?

## Finanzierung

1. Können die Gemeinden überhaupt an der Finanzierung von Maßnahmen mitwirken?
2. Wie ist die Bereitschaft vorhanden, sich finanziell an Lösungen zu beteiligen, wenn diese sich außerhalb des Gemeindegebietes befinden?
3. Wer ist Bauherr und Betreiber bei baulichen Maßnahmen?
   - Parkhaus
   - Parkplatz
4. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für Infrastrukturentwicklung oder touristische Entwicklungen?

## Gesamtentwicklung

1. Welchen Stellenwert hat die technische Beschneiung zukünftig aus Ihrer Sicht? Investitionsabsicherung, Komfortmerkmal, Ergänzungsbeschneiung - Vollflächenbeschneiung
2. Welche Konsequenzen bringt der erwartete Klimawandel für die Angebots- und Produktentwicklung am Feldberg mit sich? (saisonale Umstrukturierungen, breitgefächerter Wintertourismus, andere Themenschwerpunkte … )
3. Welche Folgen bringt die demografische Entwicklung für die Angebots- und Produktentwicklung am Feldberg mit sich?
4. Welche Aussagen / Themen / Maßnahmen sollten aus Ihrer Sicht in der Feldbergstudie aufgegriffen werden?


© Deutsche Sporthochschule Köln

### 5.1.5 Lenkungsgruppe und Runder Tisch Feldberg

Der „Runde Tisch Feldberg“, den das Regierungspräsidium Freiburg und das Landratsamt Breisgau Hochschwarzwald unter gemeinsamer Federführung einberufen haben, hat die Aufgabe, gemeinsam mit den betroffenen Landkreisen und Kommunen, Vertretern von Fachbehörden und -verbänden sowie unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger ein Konzept zur nachhaltigen Entwicklung des Wintersports am Feldberg zu erarbeiten.

Im November 2011 hat Verkehrsminister Hermann das Regierungspräsidium gebeten, eine Konzeption für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung am Feldberg zu erarbeiten, die von allen Akteuren vor Ort mitgetragen wird. Im Herbst 2011 hat der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald beschlossen, auf der Grundlage eines nach wirtschaftlichen, finanziellen und ökologischen Gesichtspunkten auszurichtenden Gesamtkonzepts - zur Sicherung der Zukunft des Tourismusstandortes Feldberg - die Infrastruktur am Feldberg auszubauen.

Das Regierungspräsidium hat sich mit dem Landkreis darauf verständigt, gemeinsam alle Akteure vor Ort an einem Runden Tisch zusammenzubringen und die Eckpunkte für das weitere gemeinsame Vorgehen zur Lösung der anstehenden Probleme in verkehrlicher und touristischer Sicht festzulegen. Der Runde Tisch Feldberg hat dazu die Bildung von 3 Arbeitskreisen beschlossen:

Der erste Arbeitskreis „Verbesserungen im ÖPNV“ soll nach einer Bestandsaufnahme des gegenwärtigen ÖPNV und der Auswertung von Vorschlägen aus vorhandenen Gutachten kurzfristig realisierbare Verbesserungsmaßnahmen und denkbare Finanzierungsmöglichkeiten aufzeigen.

Der zweite Arbeitskreis „Sicherung des flüssigen Verkehrs für Rettungswagen und Busse“ soll kurzfristig realisierbare Maßnahmen zur Freihaltung von Fahrspuren auf Straßen und Wendekreisen entwickeln sowie den daraus abzuleitenden personellen und/oder finanzielle Aufwand abschätzen.

Die Lenkungsgruppe hat das hiermit vorliegende Gutachten begleitet. Die Projektarbeit wurde an mehreren Sitzungen mit der Lenkungsgruppe bzw. dem Runden Tisch Feldberg vorgestellt und abgestimmt.

Tabelle 14: Mitglieder des Runden Tischs "Feldberg"

| Mitglieder des Runden Tischs "Feldberg" | |
|---|---|
| Frau Landrätin Dorothea Störr-Ritter | Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald |
| Herr Lutz Dierks | Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald |
| Frau Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer | Regierungspräsidium Freiburg |
| Frau Landrätin Marion Dammann | Landratsamt Lörrach |
| Herr Erster Landesbeamter Walter Holderried | Landratsamt Lörrach |
| Herr Landrat Tilman Bollacher | Landratsamt Waldshut |
| Herr Walter Scheifele | Landratsamt Waldshut |
| Herr Bürgermeister Rainer Fritz | St. Blasien |
| Herr Bürgermeister Stefan Wirbser | Feldberg |
| Herr Bürgermeister Armin Hinterseh | Titisee-Neustadt |
| Herr Bürgermeister Andreas Wiessner | Todtnau |
| Frau Suzan Ünver | Ministerium für Verkehr und Infrastruktur B.-W. |
| Frau Staatssekretärin Gisela Splett | Ministerium für Verkehr und Infrastruktur B.-W. |
| Herr Reinhold Pix | Mitglied des Landtags |
| Herr Josha Frey | Mitglied des Landtags |
| Herr Albrecht Simon | Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald |
| Herr Dr. Martin Barth | Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald |
| Herr Andreas Milsch | Regierungspräsidium Freiburg |
| Frau Laura Scholz | Regierungspräsidium Freiburg |
| Herr Manfred Hettich | Regierungspräsidium Freiburg |
| Herr Frank Pauschert | Regierungspräsidium Freiburg |

### 5.1.6 Beteiligung Fachbehörden

Die Entwürfe der Maßnahmenblätter wurden im Sommer 2013 mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 5.2 Rahmenbedingungen

Als Rahmenbedingungen werden die Umstände bezeichnet, die nur mit (unverhältnismäßig) großem Aufwand oder unmittelbar gar nicht beeinflussbar sind und daher als gegebene Größen bei der weiteren Planung verwendet werden müssen. Die Rahmenbedingungen können organisatorischer, poltischer, zeitlicher, rechtlicher, ökonomischer, sozialer oder infrastruktureller Art sein. Für die weitere Projektentwicklung am Feldberg müssen die folgenden Randbedingungen als gegeben angesehen werden:

## B 317 - Erschließung des Gebiets und Durchgangsstraße

Die gut ausgebaute Bundesstraße B 317 verläuft durch das touristische Kerngebiet und stellt gleichzeitig eine überregionale Achse für den Durchgangsverkehr dar.

Eine Nutzungseinschränkung ist hier nicht durchsetzbar. Damit stellen alle alternativen Erschließungsmöglichkeiten zusätzliche Verkehrsträger dar, die sich wirtschaftlich und ökologisch mit der bestehenden Infrastruktur der B317 messen lassen müssen.

## Schutzgebiete für Natur- und Landschaft

Durch die zahlreichen Schutzgebiete unterliegt das Projektgebiet teilweise starken Restriktionen. Insbesondere die Flächenverfügbarkeit für Infrastrukturmaßnahmen und touristische Produkte, die über die reine Nutzung von bestehenden Wegen hinaus gehen, ist stark eingeschränkt.

Flächige Neuerschließung bzw. Erweiterungen des touristischen Kerngebietes durch Nutzungen sind aufgrund der Schutzgebiete nicht möglich.

## Topografie

Die Höhenlage der Feldbergregion sind einerseits Voraussetzung für eine Reihe an touristischen Angeboten - gleichzeitig wird der zur Verfügung stehende Raum stark eingeschränkt. Dies gilt besonders bei Berücksichtigung der stark steigenden Baukosten und Eingriffsintensitäten in steilem oder felsigem Gelände.

## Höhenlage und Schneesicherheit

Auch wenn es sich bei der Feldbergregion um die schneesicherste Region in Baden-Württemberg handelt, muss die prognostizierte Klimaentwicklung grundsätzlich berücksichtigt werden.

Die Perspektive liegt daher in einer mittelfristigen Sicherung des Schneesportangebots bei einer weiteren Entwicklung der schneeunabhängigen Angebote.

## Wirtschaftliche Tragfähigkeit

Die Feldbergregion steht im regionalen und überregionalen Wettbewerb mit anderen Tourismusdestinationen. Alle Maßnahmen zielen daher auch auf die Entwicklung sozial verträglicher und wirtschaftlich gestärkten Strukturen ab.

# 5.3 Leitbild "Feldberg 2020"

Die am Projekt Beteiligten kommen überein, dass der Naturraum der Mittelgebirgslandschaft mit seiner Vielfalt und Schönheit die Grundlage für eine nachhaltige touristische Entwicklung der Feldberg-Region bildet.

Ebenso unstrittig weist der Tourismus am Feldberg bereits eine lange Tradition auf. Er hat neben einer zentralen ökonomischen auch eine bedeutende soziale Funktion, in dem Arbeitsplätze in diesen Regionen geschaffen und gesichert werden. Sie sind Lebensgrundlage für die Bevölkerung und Perspektive für die zukünftige Entwicklung der Region. Die Tourismuswirtschaft ist außerdem wichtiger Impulsgeber für zahlreiche andere Wirtschaftssektoren: Bereiche Handel, Handwerk, Bau- und Dienstleistungsgewerbe und Verkehrsbetriebe

Die Weiterentwicklung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusstruktur ist unverzichtbar. Bei Planung und Umsetzung von Infrastruktur-Projekten muss das Augenmerk auf die nachhaltige und langfristige Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit (Erhalt der regionalen Wirtschaftsstrukturen, des sozialen Gefüges, einer intakten Landschaft, etc.) gelegt werden.

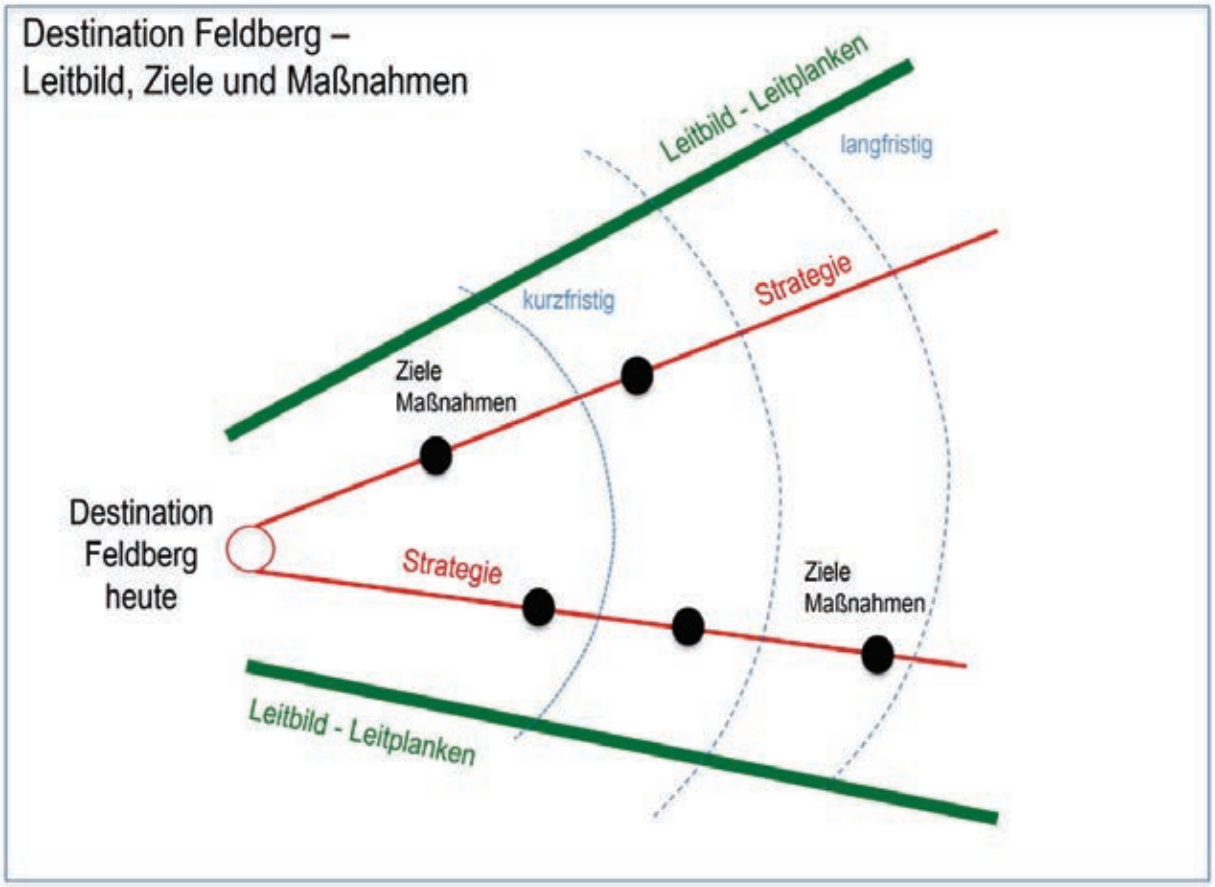



Abbildung 62: Die Leitplanken bestimmen maßgeblich die Strategie, die Handlungsziele und die konkreten Maßnahmen


© Deutsche Sporthochschule Köln

## Qualitative Produktentwicklung und Diversifizierung

Die Vielseitigkeit im Winter- und Sommer-Angebot ist heute schon ein strategischer Wettbewerbsvorteil der Feldberg-Region. Dieses Portfolio soll hinsichtlich Bedarf und Qualität überprüft, in einzelnen Segmenten ggf. maßvoll erweitert werden.

Die Qualität sichert dabei die Stellung der Feldberg-Region gegenüber den Mitbewerbern am Markt.

Einfachheit und Servicequalität für den Gast stehen im Zentrum.

Grundsätzliches Ziel ist die Etablierung eines Ganzjahrestourismus. Durch Ganzjahresbetrieb mit entsprechender Produktdiversifizierung ist die gewünschte örtliche Bindung der Arbeitskräfte möglich, bei gleichzeitiger Risikostreuung im Hinblick auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels.

## Destinationsmanagement – Führungsnetzwerk

Das Marktumfeld ändert sich ständig. Entscheidend wird sein, ob wir in der Lage sein werden, das Angebot diesen Veränderungen effizient und effektiv anzupassen bzw. neue innovative Leistungen zu entwickeln.

Ein Grundkonsens besteht darin, dass nur eine, die Gemeindegrenzen überwindende Zusammenarbeit aller Handlungsträger der Feldberg-Region die Basis für eine gemeinsame Weiterentwicklung der Strukturen bilden kann.

Die erfolgreiche Führung von Destinationen funktioniert im scharfen Wettbewerbs-Umfeld nicht mehr über „Governance“ bzw. Selbststeuerung, sondern nur über die Lenkung durch Führungsnetzwerke.

## Den Raum ordnen und nachhaltig nutzen

Die heutige Struktur der Feldberg-Region und auch der entsprechenden Schutzgebiete ist als gegeben anzunehmen. Im Sinne einer raumverträglichen weiteren Entwicklung gilt es das System behutsam weiterzuentwickeln und den derzeitigen Bestand zu ergänzen und zu arrondieren.

Zur Erlangung der gewünschten räumlichen Ordnung und zum Schutz der naturräumlichen Potentiale sind die bereits erschlossenen und damit belasteten Flächenpotentiale als touristische Vorranggebiete zu nutzen und weiter zu entwickeln.

Auf die Erschließung neuer Gebiete soll grundsätzlich weiterhin verzichtet werden.

## Produktentwicklung Winter

Die weitere Entwicklung des Wintersport-Systems zielt vorrangig auf die qualitative Verbesserung der bestehenden Anlagen, deren Schneesicherheit und die Steigerung der Funktionalität des Systems innerhalb des derzeitigen Schneesportgebietes.

Die technische Beschneiung gehört heute zur Basisinfrastruktur eines Wintersportgebietes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Infrastruktur auf Grundlage der Richtlinien des RP Freiburg erfolgt und ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann.

Qualität heißt nicht nur komfortable Aufstiegshilfen und optimale Pistenpräparierung, sondern auch ein subjektives Empfinden von Sicherheit und Wohlbefinden der Gäste auf den Pisten und in den Nahbereichen. Anzustreben ist deshalb eine optimale Verteilung und Ausnutzung von Beförderungs- und Pistenkapazitäten. Eine Überlastung ist zu vermeiden.

Bei der Kapazitätsgestaltung von Transportanlagen und Serviceleistungen ist auf die örtliche Gegebenheiten sowie Belastungsgrenzen zu achten.

## Produktentwicklung Sommer

Die touristischen Angebote im Sommer sollen sich dadurch auszeichnen, dass sie qualitativ hochwertig sind und auf jeder Stufe unter den Aspekten Natur, Wohlbefinden, Gesundheit, Sinnlichkeit und Erlebnis bewusst gestaltet werden.

Die Wege erschließen Gästen wie Einheimischen beim Wandern, Laufen und Biken die einzigartige landschaftliche Vielfalt und Erlebnisdichte des Feldberges. Sie sind zugleich sportliche Herausforderungen für aktive Gäste.

Das Hauptaugenmerk liegt nun auf der Absicherung des erreichten Standards durch Pflege und Erhaltung des hohen Qualitätsstandards bei der Wege-Infrastruktur durch Sicherstellung der dafür notwendigen personellen, finanziellen und organisatorischen Ressourcen.

## Umweltbelastungen reduzieren - Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ausbauen

Die Anlagen für die öffentlichen Verkehrsmittel müssen ausgebaut und funktional optimiert werden, um bei Qualität und Komfort mit dem Individualverkehr erfolgreich konkurrieren zu können und damit die Besucher verstärkt zum Umsteigen zu bewegen.

Entwicklung von geeigneten Verkehrslenkungsmaßnahmen insbesondere auch zur Entzerrung und Reduzierung der Verkehrsspitzen.


© Deutsche Sporthochschule Köln

## Angemessenes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Neuorganisation des Ruhenden Verkehrs im gesamten Bereich über Optimierung vorhandener Parkplätze und Parkraummanagement

Errichtung einer angemessenen Anzahl von verkehrssicheren und für Natur und Umfeld verträglichen Abstellplätze für Fahrzeuge (vorzugsweise gedeckte Anlagen) im Nahbereich der wesentlichen Ausgangspunkte für Winter- und Sommertourismus.

Sicherung einer ausgewogenen und gerechten Verteilung der Stellplätze auf die Ankunfts-, Abfahrts- und Umschlagsbereiche „Seebuck“ und „Feldberg Ort“ und „Fahl“.

Erhöhung der Fahrzeugauslastung durch geeignete Maßnahmen.

## Besucherlenkung und Verkehrsleitsystem

Insgesamt wird eine gleichmäßigere Auslastung, eine Optimierung der Verkehrsströme und eine räumliche und zeitliche Lenkung der Besucher angestrebt. Der Suchverkehr im Gebiet soll minimiert werden.

Dies erfordert die Entwicklung eines einheitlichen Wegeleit- und Informationssystems in der Feldberg-Region. Die Informationen helfen, einen Parkplatz auf dem kürzesten Weg zu finden und zeigen Umsteigemöglichkeit zum ÖPNV oder Alternativgebiete im Liftverbund an.

Vor Ort sollen den Besuchern kurze und begreifbare Fußwege angeboten werden, die verkehrssicher und bequem sind. Die fußläufigen Wegeverbindungen in die Zielgebiete sollen verbessert werden, sichere Querungen der Fahrbahn angeboten werden und möglichst eine Trennung zwischen Fußweg und Fahrbahn erfolgen.

## Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen - Klimaschutz

Wir bieten unseren Gästen Erlebnisse in einer einzigartigen Natur. Dabei steht unser unternehmerisches Handeln im Einklang mit den natürlichen Ressourcen und wir verpflichten uns zu nachhaltigem Umgang mit ihnen, denn eine intakte Umwelt ist Garant für unsere Zukunft und für die nächste Generation.

Wir bleiben verantwortlich für unsere Feldberg-Region und verbessern unsere Bestrebungen stetig. Bei uns unterstützen und helfen alle so gut sie können folgende Ziele zu erreichen:

- Reduktion der $CO_2$-Emmissionen durch Energiesparen
- Fördern von erneuerbaren Energien und effizienten Technologien.
- Abfallvermeidung und funktionierendes Recycling
- Verwenden von nachhaltigen Baumaterialien zum Schutze natürlicher Ressourcen


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 5.4 Ableitung strategischer Handlungsziele

## 5.4.1 Verkehr

### 5.4.1.1 Leitplanken

Für das Themenfeld Verkehr wurden im Dialogprozess (vgl. Kapitel 5.1) die folgenden Leitplanken entwickelt und abgestimmt.

**Umweltbelastungen reduzieren - Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ausbauen**

Die Anlagen für die öffentlichen Verkehrsmittel müssen ausgebaut und funktional optimiert werden, um bei Qualität und Komfort mit dem Individualverkehr erfolgreich konkurrieren zu können und damit die Besucher verstärkt zum Umsteigen zu bewegen.

Entwicklung von geeigneten Verkehrslenkungsmaßnahmen insbesondere auch zur Entzerrung und Reduzierung der Verkehrsspitzen.

**Angemessenes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr (MIV)**

Neuorganisation des Ruhenden Verkehrs im gesamten Bereich über Optimierung vorhandener Parkplätze und Parkraummanagement

Errichtung einer angemessenen Anzahl von verkehrssicheren und für Natur und Umfeld verträglichen Abstellplätze für Fahrzeuge (vorzugsweise gedeckte Anlagen) im Nahbereich der wesentlichen Ausgangspunkte für Winter- und Sommertourismus.

Sicherung einer ausgewogenen und gerechten Verteilung der Stellplätze auf die Ankunfts-, Abfahrts- und Umschlagsbereiche „Seebuck“ und „Feldberg Ort“ und „Fahl“.

Erhöhung der Fahrzeugauslastung durch geeignete Maßnahmen.

**Besucherlenkung und Verkehrsleitsystem**

Insgesamt wird eine gleichmäßigere Auslastung, eine Optimierung der Verkehrsströme und eine räumliche und zeitliche Lenkung der Besucher angestrebt. Der Suchverkehr im Gebiet soll minimiert werden.

Dies erfordert die Entwicklung eines einheitlichen Wegeleit- und Informationssystems in der Feldberg-Region. Die Informationen helfen, einen Parkplatz auf dem kürzesten Weg zu finden und zeigen Umsteigemöglichkeit zum ÖPNV oder Alternativgebiete im Liftverbund an.

Vor Ort sollen den Besuchern kurze und begreifbare Fußwege angeboten werden, die verkehrssicher und bequem sind. Die fußläufigen Wegeverbindungen in die Zielgebiete sollen verbessert werden, sichere Querungen der Fahrbahn angeboten werden und möglichst eine Trennung zwischen Fußweg und Fahrbahn erfolgen.

### 5.4.1.2 Strategisches Handlungsziel A: Erhöhung der klimafreundlichen Anreise auf über 35%

Nach den Leitplanken für die Angebotsentwicklung und Infrastruktur steht die Etablierung eines Ganzjahrestourismus im Vordergrund. Ein unbegrenztes Wachstum der Besucherzahlen, insbesondere im Winter, ist aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht tragfähig. Dies soll mit einer Deckelung des motorisierten Individualverkehrs über die Steuerung des Parkraumangebots unterstützt werden. Eine maßvolle Erhöhung des Besucheraufkommens ist dann nur noch über eine weitere Steigerung des ÖPNV möglich.

Die Steuerung des Parkraumangebotes kann nicht durch eine einzelne Maßnahme erreicht werden. Es wird ein Bündel von sich ergänzenden Maßnahmen vorgeschlagen. Kernpunkt ist die Freihaltung des Verkehrsraumes für den fließenden Verkehr auf der Bundesstraße 317 sowohl im Bereich der Ortslage Feldberg wie auch auf der freien Strecke. Dies ist Voraussetzung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und damit Grundbedingung für eine Veränderung des Modal Splits.

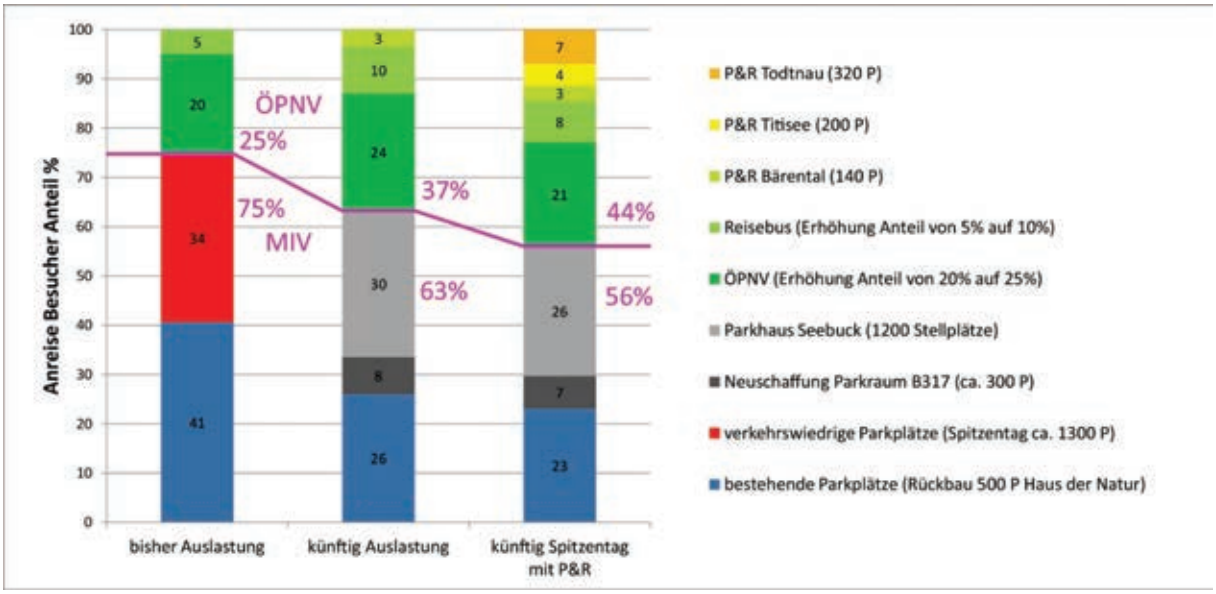



Abbildung 63: Verkehrsmittelwahl der Gäste am Feldberg bisher, Zielvorgaben für künftige Auslastungstage und bei Einsatz von zusätzlichen Park&Ride Maßnahmen an Spitzentagen

Die Attraktivität des ÖPNV muss parallel zu den Maßnahmen des Parkraumausbaus gesteigert werden, um

- Besucher zum Umsteigen vom PKW auf den ÖPNV zu bewegen
- den anreisenden Besuchern, die keine freien Stellplatz auf dem Feldberg mehr erwarten können eine Möglichkeit zu bieten, von den Parkmöglichkeiten am Passfuß ohne große Wartezeiten mit dem ÖPNV weiterfahren zu können.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

Zur Attraktivitätssteigerung werden

- Qualitätsverbesserungen beim Angebot auf der Schiene und im Bus stattfinden (durchgehender Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf Bahn und Straße, Mehrzweckabteile in der Bahn zum einfachen Transport von Fahrräder und Skiausrüstungen…)
- Kapazitätssteigerungen an Wochenenden bei Bahnen und Bussen
- Taktabstimmungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern
- Förderung des Reisebusverkehrs zum Feldberg und Anlage von zusätzlichen Busparkplätzen in direkter Nähe zu den Liftanlagen
- die Errichtung von verkehrssicheren Bushaltestellen mit Anschluss an das neu zu schaffende Gehwegnetz entlang der Bundesstraße

vorgeschlagen.

Kapazitätssteigerungen beim Bus sind durch den Einsatz weiterer Fahrzeuge ohne größere Maßnahmen an der Infrastruktur möglich.

Im Reisebusverkehr wurden am Erfassungstag 11 Busse erfasst. Bei der angestrebten Verdopplung dieser Zahl (Erhöhung des Anteils von 5% auf 10%) entspricht dies ca. 400 – 500 Personen. Mit dem ÖV müssen damit ca. 500 – 600 Personen zusätzlich befördert werden.

Mit den heute am Feldberg eingesetzten Fahrzeugen (Standardbusse und Gelenkbusse) ergibt sich als Bilanz die zusätzliche Anzahl von ca. 10 Buskursen je Richtung. Geht man von einem Umlauf von 3 Fahrten pro Fahrzeug aus, müssen 3 – 4 zusätzliche Fahrzeuge an den Spitzentagen eingesetzt werden.

Beim Schienenverkehr muss parallel die Kapazität ebenfalls erhöht werden. Hier ist im Maßnahmenkatalog ein Vorschlag zur Verdichtung des Taktes auf der Dreiseenbahn dargestellt. Der Vorschlag sieht vor, an Wochenenden den bisherigen Stundentakt Richtung Seebrugg auf einen Halbstundentakt durch Flügelung von Zügen in Titisee auszubauen. Der Vorschlag geht dabei weitgehend von der heutigen Infrastruktur aus. Mit dieser Taktverdichtung können die zusätzlichen Skifahrer befördert werden.

Im Rahmen des Konzeptes für die Breisgau S-Bahn werden derzeit Überlegungen für einen 20 Minuten-Takt an Wochenenden angestellt. Dies würde dann eine Verdreifachung der Kapazität ergeben. Allerdings sind hier umfangreiche Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich (z.B. Ausbau von Kreuzungsmöglichkeiten, Verlängerung von Bahnsteigen).

#### 5.4.1.3 Strategisches Handlungsziel B: Verkehrssicherung - Beseitigung des verkehrswidrigen Parkens

Ein Teil des verkehrswidrigen Parkens ist durch eine Erhöhung des ÖPNV aufzufangen (siehe Abbildung 63). Um die Beseitigung bzw. Verhinderung des verkehrswidrigen Parkens entlang der B317 zu erreichen, muss ein insgesamt ausreichendes Parkraumangebot vor Ort und ein P&R-Angebot für Spitzentage geschaffen werden.

Die Schaffung eines angemessenen Parkraums vor Ort soll durch zwei Ansätze erreicht werden:

- Umgestaltung des Querschnittes der Bundesstraße, Ausweisung von Parkstreifen durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten und maßvolle Verbreiterung des Gesamtquerschnittes für die Ergänzung eines Gehweges. Diese Umgestaltung soll sich auf Abschnitte der B317 beschränken, von denen aus die Einstiegspunkte der Skigebiete komfortabel zu erreichen sind.
- Errichtung eines Parkhauses am Seebuck und vollständige Beseitigung der Freiflächenparkplätze im Bereich des Hauses der Natur.

Alle Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssituation haben immer wieder zur generellen Erkenntnis geführt, dass es nicht möglich ist, mit einer einzigen Maßnahme eine grundlegende Änderung der Situation herbeizuführen. Die drei strategischen Handlungsziele können daher nicht getrennt betrachtet werden.

##### Umgestaltung des Querschnittes

Außerhalb Ortschaften werden an Bundesstraßen Parkplätze üblicherweise von der Fahrbahn abgesetzt erreichtet. Parkplätze unmittelbar neben der Fahrbahn auf einem befestigten Seitenstreifen sind zwar im Bundesstraßennetz an zahlreichen Stellen vorhanden, es handelt sich aber immer um Parkmöglichkeiten für eine geringe Anzahl von Fahrzeugen.

Nach der Straßenverkehrsordnung ist das Parken neben den Fahrbahnen an Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten nirgends explizit verboten. In der Verordnung ist dargestellt, dass Parken verboten ist, wenn das Fahrzeug ganz oder in Teilen auf der Fahrbahn steht. Ein Abstellen von Fahrzeugen hinter dem mit einer durchgezogenen Linie markierten Fahrbahnrand ist hingegen nicht ausgeschlossen. Allerdings darf eine durchgezogene Markierung nur in Ausnahmefällen wie zum Beispiel zum Einfahren in ein Grundstück, überfahren werden. Das Einparken von Fahrzeugen behindert den Verkehr auf der Straße, deshalb ist aus Sicherheitsgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich. Dieses Beschränkung ist aber nur notwendig, wenn der Parkstreifen auf längere Strecken durchgehend genutzt wird. Da dies nur an wenigen Tagen der Fall ist, müsste die Geschwindigkeitsbegrenzung zeitlich begrenzt angeordnet werden. Im Sommer – ohne parkende Fahrzeuge auf dem Seitenstreifen – würde die Beschränkung den durchgehenden Verkehr nur unnötig behindern.

Straßenrechtlich ist die Widmung des Seitenstreifens bei einer Nutzung als Parkfläche und damit auch die Zuständigkeit bei der Verkehrssicherung im Regelwerk nicht beschrieben und muss daher noch gesondert betrachtet werden.

Im Winter stellt die Schneeräumung am Feldberg ein besonderes Problem dar. Bei der beschriebenen Anordnung von Längsparkplätzen müsste formal die Fahrbahn vom Baulastträger der Bundesstraße geräumt werden und der Parkstreifen von einem anderen Verkehrssicherungspflichtigen. Bei Schneefall im Laufe des Tages, wenn der Parkstreifen belegt ist, kann der Schnee von der Fahrbahn nur vor die parkenden Fahrzeuge hin ge-

 © Deutsche Sporthochschule Köln

schoben werden. Dieser Schnee stellt dann für geparkte Fahrzeuge ein Hindernis beim Wegfahren dar und behindert das Einsteigen in die Fahrzeuge. Wird eine von der Fahrbahn abgesetzte Parkmöglichkeit errichtet, kann der Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Parkmöglichkeit zur Lagerung des geräumten Schnees verwendet werden. Der Parkbereich ist dann klar abgegrenzt und die Räumung dieses Bereiches kann unabhängig von der Fahrbahn erfolgen.

Abgesetzte Parkplätze erfordern gegenüber den Längsparkplätzen deutlich mehr Breite da durch die bauliche Trennung eine zusätzliche Fahrspur errichtet werden muss. Um eine verkehrssichere Führung der Fußgänger zu sichern, muss zusätzlich ein Gehweg angeordnet werden.

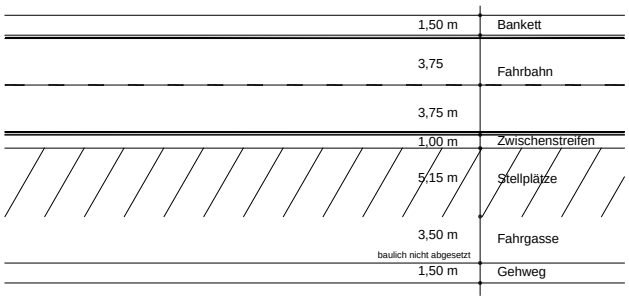



Abbildung 64: Systemskizze Schrägparker

Für den Bereich Rampe Wiesental (südlich der Ortslage Feldberg Hebelhof) sind die beiden Lösungen nachfolgend dargestellt.

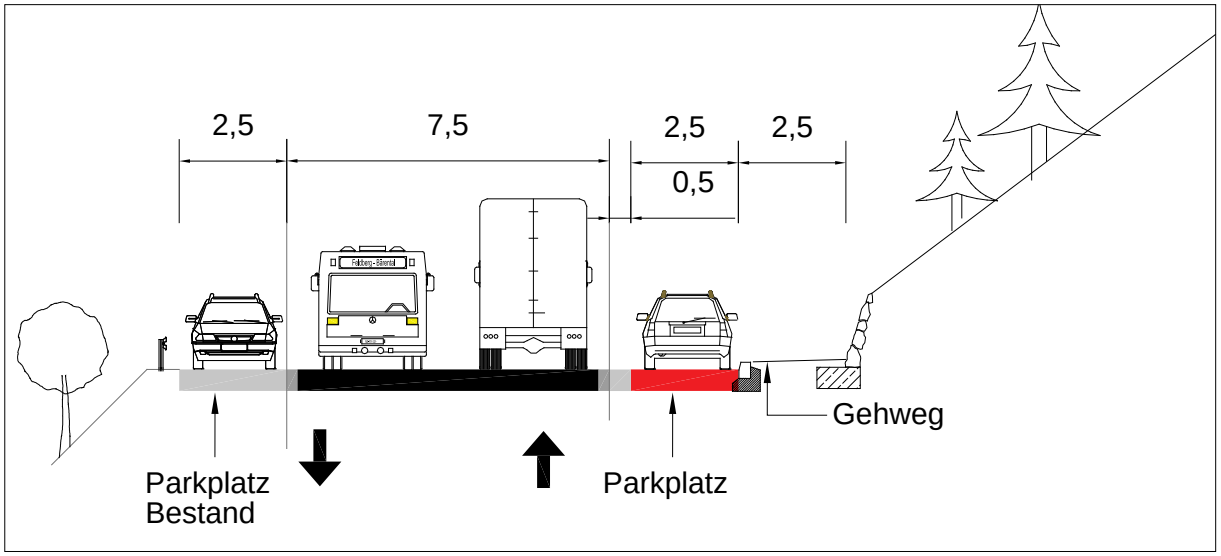



Abbildung 65: Lösung 1 - Beispielquerschnitt Längsparker

Im Lösungsvorschlag mit Längsparkplätzen ist grundsätzlich neben dem Seitenstreifen ein Weg für Fußgänger vorgesehen. Neben dem Seitenstreifen mit einer Breite von 2,50 m ist zur Fahrbahn hin zusätzlich noch ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m vorgesehen.

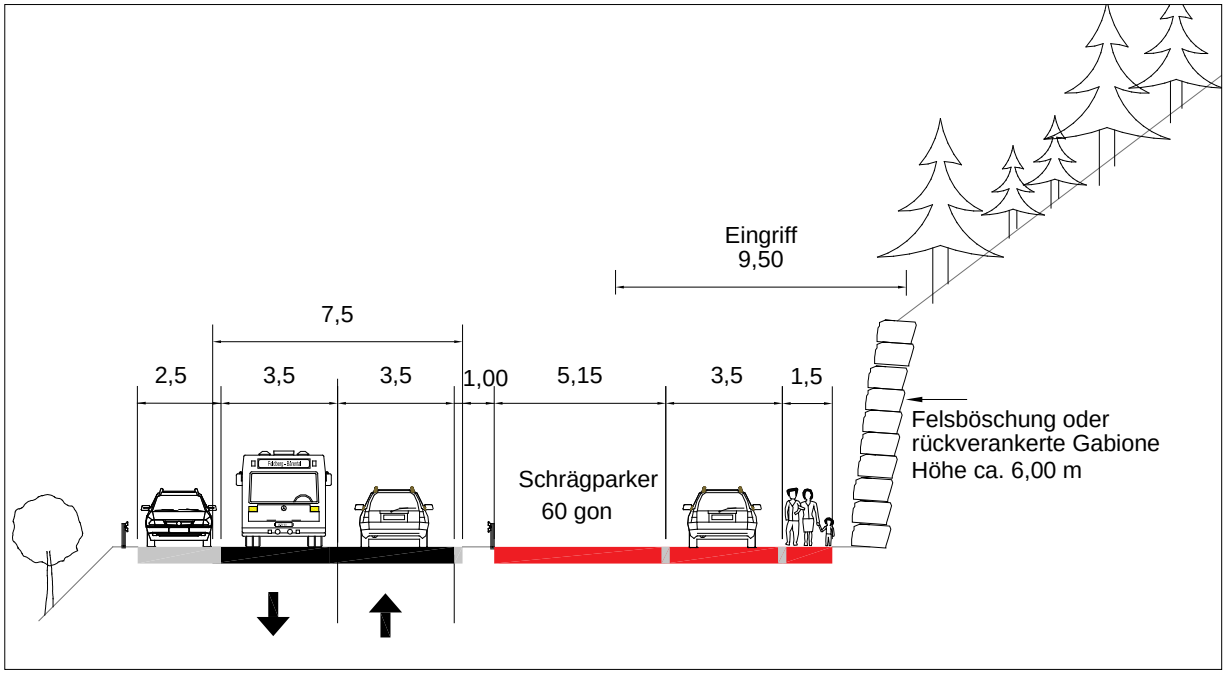



Abbildung 66: Lösung 2 - Beispielquerschnitt abgetrennte Schrägparker

Die Lösung 2 bedingt einen Eingriff in den Hang von ca. 9,50 m, bei Verzicht auf die vorhandenen talseitigen Längsparkplätze beträgt der Eingriff immer noch 7,00 m. Bei den Längsparkplätzen beträgt der Eingriff nur ca. 2,00 m. In beiden Fällen wird die vorhandene zweite Fahrspurt talwärts im Bereich der Parkplätze aufgegeben.

Bei der Lösung mit Schrägparkern ist die erforderlich Länge für die geplante Zahl von Stellplätzen dagegen deutlich kürzer und beträgt nur ca. 40 % der Länge für Lösung 1.

In der vergleichenden Bewertung der beiden Lösungen ist die Lösung 2 – abgesetzte Schrägparker – die Vorzugslösung.

## Parkhaus am Seebuck

Die vorhandene Infrastruktur und die bestehende Raum-Zeit-Nutzung sind über das gesamte Projektgebiet verteilt. Dies gilt für den Winter (Transportkapazitäten Liftanlagen, Pistenkapazitäten, Verleih- und Serviceangebote etc.) aber auch für den Sommer (Gastronomie Umfeld Hebelhof). Vor dem Hintergrund dieser Bestandsanalyse ist die Einrichtung eines Parkhauses am Seebuck zur Deckung des gesamten Parkraumbedarfs im Gebiet nicht sinnvoll.

Mit dem Parkhaus sollte immer nur der Teil des Gesamtbedarfs abgedeckt werden, der funktionale Bindungen an den Seebuck aufweist. Der übrige Bedarf muss durch die anderen vorgeschlagenen Maßnahmen im Raum abgedeckt werden. Gleichzeitig muss aber auch festgestellt werden, dass der Standort Seebuck, mit der direkt angrenzenden Infrastruktur, der einzigen Sesselbahn mit Sommerbetrieb und auch bedingt durch die Topografie der einzige mögliche Standort eines Parkhauses im Projektgebiet (in der notwendigen Dimension) ist.


© Deutsche Sporthochschule Köln

## Künftige Zahl der Parkplätze

Nach der Erhebung im Frühjahr 2012 wurden insgesamt ca. 2.830 parkende Fahrzeuge am Feldberg gezählt., davon wie beschrieben ca. 1.300 verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge (vgl. Abbildung 13). Diese Zahl wird als die Spitzenbelastung gewertet und ist Basis für die weiteren Überlegungen.

Mit dem Ziel das verkehrswidrige Parken künftig zu vermeiden, soll – neben der Schaffung von ausreichendem Parkraum – durch entsprechende Maßnahmen im öffentlichen Verkehr auch eine Veränderung des Modal Split erreicht werden (vgl. Abbildung 63).

Der heute beobachtete MIV-Anteil soll auf einen Wert von 63% vermindert werden, was im Hinblick auf die Auswertung der Stellplatzzählung einer Reduktion von 13% entspricht Bei einem Auslastungstag mit einem Gesamtbesucheraufkommen zwischen 10.000 und 11.000 Personen im Projektgebiet liegt die erforderliche Gesamtanzahl bei ca. 2.550 Stellplätzen. Dabei wird ein Besetzungsgrad von 2,6 Personen pro Fahrzeug zu Grunde gelegt.

Tabelle 15: Bestehende und durch Maßnahmenblätter vorgesehene Stellplätze im Projektgebiet und Park&Ride-Stellplätze außerhalb des Projektgebietes

| Bereich | Stellplätze | | | | Kostenschätzung | Kosten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bestand | Rückbau | neu | Summe | neue Stellplätze | pro Stellplatz |
| P&R Parkhaus Todtnau | | | 320 | 320 | 3.800.000 € | 11.900 € |
| Fahl | 385 | | 75 | 460 | 520.000 € | 6.900 € |
| Rampe Wiesental | 70 | | | 70 | | |
| Hebelhof | 360 | | 95 | 455 | 400.000 € | 4.200 € |
| Seebuck | 585 | -500 | 1.200 | 1.285 | 15.000.000 € * | 12.500 € |
| Rampe Bärental | 150 | | 135 | 285 | 930.000 € | 6.900 € |
| P&R Bärental Bahnhof | | | 140 | 140 | 308.000 € | 2.200 € |
| P&R Titisee Bahnhof | | | 200 | 200 | | |
| Am Feldberg im Skigebiet | 1.550 | | 1.505 | 2.555 | 16.850.000 € | |
| Am Passfuß | | | | 660 | 4.108.000 € | |
| Summe | | | | 3.215 | 20.958.000 € | |

* Es liegen dem Gutachter bis heute noch keine belastbaren Zahlen zu den Stellplatzkosten im Parkhaus Seebuck vor. Kosten basieren aus einer einfachen Überschlagsrechnung. Alle Kosten ohne Grundstückskosten.

Maßgeblich für die räumliche Lage des vorgesehenen Parkraums ist neben der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit die Abstimmung mit der Gebietsnutzung. Die Verteilung sieht einen Anteil von 18% in Fahl, von 32% im Bereich Hebelhof und von 50% im Bereich Seebuck vor, was aus der sinnvollen Gebietsauslastung hinsichtlich Ersteintritte, Gastronomie und Beherbergung sowie Dienstleistungsangebot abgeleitet ist. Entscheidend für die Schaffung von Parkraum im Bereich Seebuck ist die Tatsache der ganzjährigen Auslastung (6er Sessel, Haus der Natur etc.) als Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb eines Parkhauses.

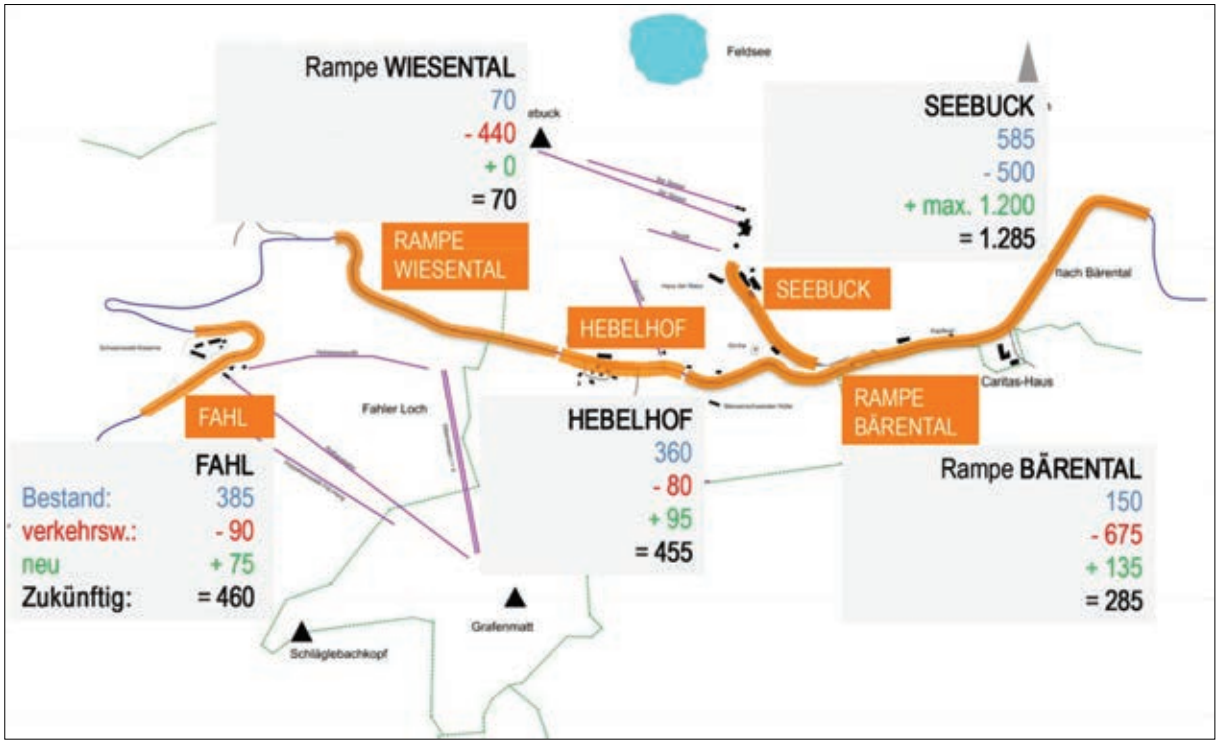



Abbildung 67: Verteilung des bestehenden und des neu zu schaffenden Parkraums im Projektgebiet

Durch die Ergänzung von Gehwegen in den Bereichen mit Parkplätzen an der Bundesstraße, Querungshilfen an den Einstiegen in die Liftanlagen und einem neuen Einstieg südlich der Ortslage Feldberg wird die Verkehrssicherheit der Besucher und die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße deutlich verbessert.

Die heute zu beobachtende Situation mit den verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugen kann nur verhindert werden, wenn neben der Ausweisung geordneten Parkraumes ein Leitsystem mit Anzeige der Situation bereits am Passfuß installiert wird. Ein Leitsystem erfordert natürlich eine Erfassung von Verkehrsdaten. Dies kann automatisch erfolgen (Belegung eines Parkhauses) oder durch manuelle Eingaben vor Ort.

Abseits der neu eingerichteten Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraße muss das Parken durch entsprechende Beschilderung verhindert (Halteverbot mit Zusatz Rettungsweg) und auch überwacht werden.


© Deutsche Sporthochschule Köln

#### 5.4.1.4 Strategisches Handlungsziel C: Schaffung eines P&R-Systems für Spitzentage

Bei der Suche nach geeigneten Flächen für Parkraum am Passfuß sind mehrere Randbedingungen zu beachten

- Gute Erreichbarkeit der Flächen aus dem Straßennetz
- Keine empfindlichen Nutzungen an der Zufahrt (Wohngebiete)
- Verfügbarkeit der Fläche ohne aufwändige Verfahren

In Frage kommt in erster Linie der Bereich um Titisee sowie am südlichen Passfuß die Ortslage Todtnau. Durch die Topografie, die geologischen und ökologischen Gegebenheiten sind kaum Flächen vorhanden, die für Parkflächen in Frage kommen. In den Vorschlägen sind zwei Maßnahmen dargestellt, die die Randbedingungen erfüllen und auf denen mit vertretbarem Aufwand Parkplätze möglich sind.

#### 5.4.1.5 Maßnahmenvorschläge

Zur Erreichung der zuvor dargestellten strategischen Handlungsziele werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen.

Tabelle 16: Maßnahmenvorschläge Verkehr

| Nr. | Maßnahmenvorschläge Verkehr | Siehe Seite |
|---|---|---|
| [NIV-4] | Förderung des ÖPNV – Optimierung Verkehrsmanagement | 135 |
| [ÖPNV-1] | Qualitätsverbesserung Bus | 106 |
| [ÖPNV-2] | Qualitätsverbesserung Schiene | 107 |
| [ÖPNV-3] | Taktverdichtungen Bus Wiesental | 108 |
| [ÖPNV-4] | Taktverdichtung Schiene bis Seebrugg | 109 |
| [ÖPNV-5] | Taktabstimmung Bärental | 112 |
| [ÖPNV-6] | Bus-Angebote Quellregionen "www.skibus-feldberg.de" | 114 |
| [ÖPNV-7] | Ausbau Haltestelle für Busse am Seebuck mit Abstellplätzen für Reisebusse | 116 |
| [ÖPNV-8] | Ausbau Haltestelle für Busse am Hebelhof | 117 |
| [P&R 1] | Bau P&R-Platz am Bahnhof Bärental | 118 |
| [P&R 2] | Park&Ride in Todtnau (Zusammenhang mit Parkhausneubau in Todtnau) | 119 |
| [P&R 3] | Zeitweise Nutzung Parkplatz am Bahnhof Titisee für Park&Ride | 120 |
| [MIV-1] | Parkhaus Seebuck | 121 |

| | | |
|---|---|---|
| [MIV-2] | Parken Fahl | 123 |
| [MIV-3] | Hebelhof - Neuordnung Querschnitt B317 | 125 |
| [MIV-4] | Rampe Bärental – Ausweisung einseitige Parkplätze | 127 |
| [VL-1] | Installation eines Verkehrsleitsystems | 129 |


### 5.4.1.6 Untersuchte Maßnahmenalternativen

#### Seilbahntechnische Erschließung

Als weiteres, öffentliches Verkehrsmittel könnte auch eine Zubringer-Seilbahn von Menzenschwand oder Bärental in Betracht gezogen werden. Mit einer Seilbahn würde ein vom übrigen Verkehr vollkommen unabhängiges Verkehrsmittel geschaffen werden, das die Besucher ohne Behinderung zum Feldberg bringt (vgl. Abbildung 68).

Für die Achse Bärental - Feldberg wurde überschlägig eine Investitionsrechnung durchgeführt. Bei einer Beförderungslänge von ca. 5.000 m und einer summierten Höhendifferenz von ca. 670 hm würde eine Gondelbahn / Einseilbahn mit 8-10 Personen-Kabinen in Frage kommen. Die Beförderungskapazität läge bei ca. 2.400 Pers./h. Ohne die Kosten für Planung, Grundstücke oder Rodungen lägen die Investitionskosten bei ca. 15-18 Mio. €. Wenn von den 400.000 Ersteintritten (im Winter) ca. 70% mit der Gondel hochbefördert werden würden und pro Fahrt 10 € auf den Kartenpreis umgelagert wird, wäre ein Umsatz von 2,8 Mio. € zu erreichen. Als Größenordnung für den wirtschaftlichen Betrieb wäre aber ein Umsatz von ca. 5 Mio. € anzusetzen.

Damit der Betrieb einer solchen Bahn überhaupt wirtschaftlich sein kann, müssten Maßnahmen ergriffen werden, die ein Umsteigen auf die Seilbahn für den Besucher attraktiv macht. Wenn parallel zur Seilbahn das Fahren mit dem Pkw oder den Bussen noch möglich ist, werden nur wenige Besucher zum Umsteigen zu bewegen sein. Wird der Pkw- und Busverkehr stark eingeschränkt, müsste an der Talstation der der Bahn nahezu der gesamte Parkraum geschaffen werden, der heute am Feldberg vorhanden ist. Dies wäre mit einem hohen finanziellen Aufwand und erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden.

Eine neue Verkehrstrasse durch die von möglichen Talstationen bis zum Feldberg durchgehend als Schutzgebiet ausgewiesenen Flächen ist kaum durchsetzbar.

Gegen eine Seilbahn von Menzenschwand spricht zudem, dass hier ein Angebot entstehen würde, das entgegengesetzt zu den Hauptverkehrsströmen liegt (vgl. Abbildung 6). Der Anteil der Besucher, die aus Südosten kommen, ist gegenüber den übrigen Verkehrsströmen nur sehr gering. Gleichzeitig ist der verkehrliche Erschließung zu einer möglichen Talstation in Menzenschwand-Hinterdorf nicht optimal.

Aus diesen Gründen sind Zubringer-Seilbahnen am Feldberg derzeit weder aus wirtschaftlicher noch aus ökologischer Sicht eine sinnvolle Alternative zu den vorgeschlagenen Maßnahmen.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

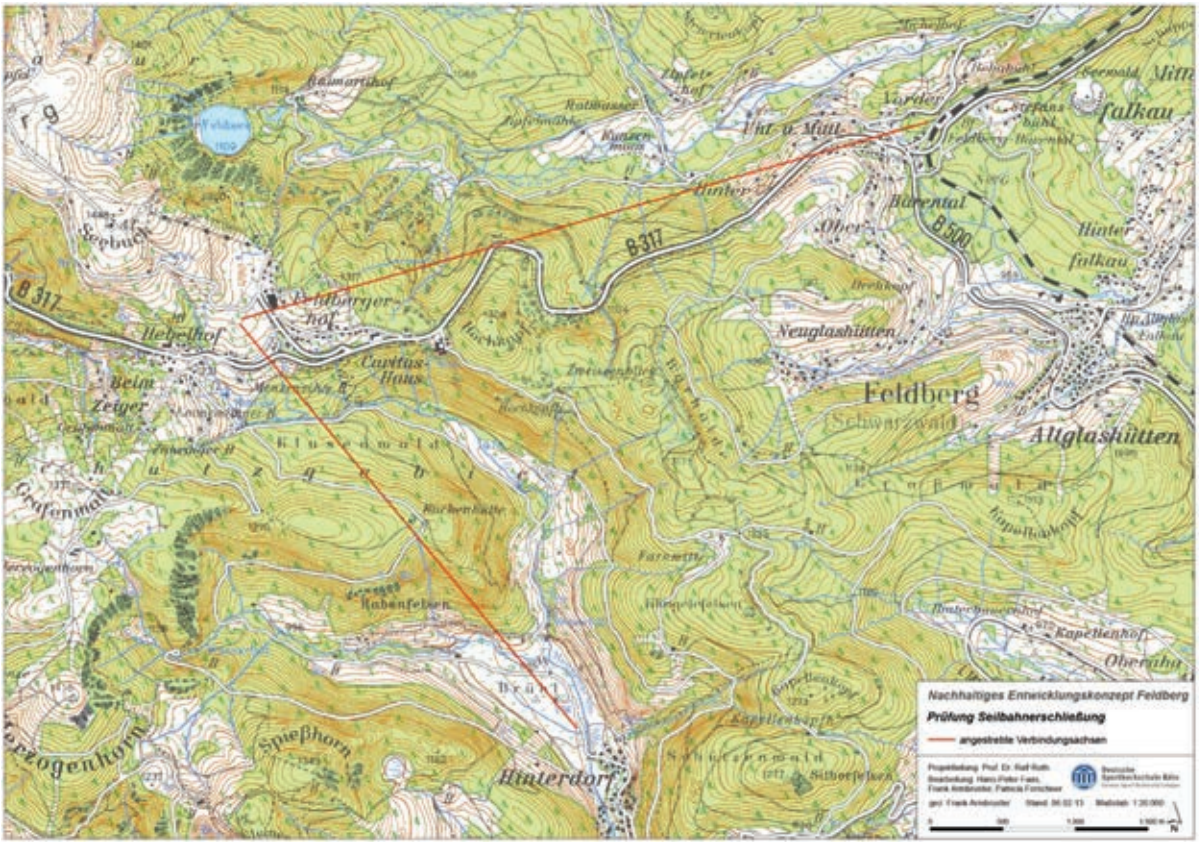



Abbildung 68: Untersuchte Verbindungsachsen Seilbahnerschließung

## Planung Parkhaus Fahl

Die Alpincenter Todtnau-Feldberg GmbH plant den Bau eines Parkhauses mit ca. 270 Stellplätzen im Bereich der Fahler Kluse. Der Standort liegt in der Kehre der B317 in unmittelbarer Nähe der Talstation der Rothaus-Sesselbahn. Für das Parkhaus in Fahl wurde ein Bauantrag beim Landratsamt Lörrach eingereicht.

Im Rahmen der Studie wurden erste Planungsskizzen für einen alternativen Parkhausstandort in Todtnau ausgearbeitet. Ein Parkhaus im Zentrum von Todtnau hat gegenüber dem Standort Fahl den Nachteil, dass der Verkehr für Wintertouristen unterbrochen wird. In Todtnau parkende Skifahrer müssten mit Bussen weiterbefördert werden. Dies stellt eine gewisse Hemmschwelle dar. Die Nutzung des Parkhauses muss daher durch entsprechende Hinweise (Zahl der freien Plätze, Abfahrzeiten des ÖV) und die Sicherstellung ausreichender Kapazitäten im ÖV unterstützt werden.

Andererseits hat der Standort Todtnau auch viele Vorteile gegenüber dem Standort Fahl:

- Das Parkhaus kann ganzjährig genutzt werden:
    - für Besucher der Stadt Todtnau
    - für Nutzer der Hasenhornbahn im Sommer
    - für Skifahrer im Winter

- Besucher des Feldberges fahren nicht mehr ohne Halt durch Todtnau, sondern steigen hier in den ÖV um. Für die örtliche Gastronomie in Todtnau kann dies zusätzliche Gäste bringen.
- Der Standort liegt innerhalb bebautem Gebiet und ist daher aus naturräumlicher Sicht verträglicher.

Das geplante Parkhaus in Fahl wird vor diesem Hintergrund nicht als Maßnahmenempfehlung aufgenommen.


© Deutsche Sporthochschule Köln

## 5.4.2 Nachhaltigkeit und Innovation

### 5.4.2.1 Leitplanken

Für das Themenfeld Ressourcenschutz wurden im Dialogprozess (vgl. Kapitel 5.1) die folgenden Leitplanken entwickelt und abgestimmt.

**Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen - Klimaschutz**

Wir bieten unseren Gästen Erlebnisse in einer einzigartigen Natur. Dabei steht unser unternehmerisches Handeln im Einklang mit den natürlichen Ressourcen und wir verpflichten uns zu nachhaltigem Umgang mit ihnen, denn eine intakte Umwelt ist Garant für unsere Zukunft und für die nächste Generation.

Wir bleiben verantwortlich für unsere Feldberg-Region und verbessern unsere Bestrebungen stetig. Bei uns unterstützen und helfen alle so gut sie können folgende Ziele zu erreichen:

- Reduktion der $CO_2$-Emmissionen durch Energiesparen
- Fördern von erneuerbaren Energien und effizienten Technologien.
- Abfallvermeidung und funktionierendes Recycling
- Verwenden von nachhaltigen Baumaterialien zum Schutze natürlicher Ressourcen

### 5.4.2.2 Maßnahmenvorschläge

Im Projekt wurden zahlreiche Maßnahmen zur sparsameren Nutzung von Ressourcen entwickelt - ein Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung der Region. Diese Maßnahmen greifen als Querschnittsaufgabe in allen Handlungsfeldern.

Tabelle 17: Maßnahmenvorschläge Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen - Klimaschutz

| Nr. | Maßnahmenvorschläge Verkehr | Siehe Seite |
|---|---|---|
| [NIV-1] | Kümmerer (Management) Nachhaltigkeit & Innovation | 130 |
| [NIV-2] | Forum Nachhaltigkeit & Innovation | 132 |
| [NIV-3] | Regionales Skigebietsaudit & Kommunikation | 133 |

| | | |
|---|---|---|
| [NIV-4] | Förderung des ÖPNV – Optimierung Verkehrsmanagement | 135 |
| [NIV-5] | Emissionsreduktion Pistenmaschinen | 136 |
| [NIV-6] | Modellhafte Anpassung des Schneemanagements an Witterungsvariabilität und Klimawandel | 137 |
| [ORGA-1] | Destinationsmanagement Feldberg – Koordination und Kooperation | 139 |
| [ÖPNV-1] | Qualitätsverbesserung Bus | 106 |
| [ÖPNV-2] | Qualitätsverbesserung Schiene | 107 |
| [ÖPNV-3] | Taktverdichtungen Bus Wiesental | 108 |
| [ÖPNV-4] | Taktverdichtung Schiene bis Seebrugg | 109 |
| [ÖPNV-5] | Taktabstimmung Bärental | 112 |
| [ÖPNV-6] | Bus-Angebote Quellregionen "www.skibus-feldberg.de" | 114 |
| [ÖPNV-7] | Ausbau Haltestelle für Busse am Seebuck mit Abstellplätzen für Reisebusse | 116 |
| [ÖPNV-8] | Ausbau Haltestelle für Busse am Hebelhof | 117 |
| [P&R 1] | Bau P&R-Platz am Bahnhof Bärental | 118 |
| [P&R 2] | Park&Ride in Todtnau (Zusammenhang mit Parkhausneubau in Todtnau) | 119 |
| [P&R 3] | Zeitweise Nutzung Parkplatz Bahnhof Titisee für Park&Ride | 120 |



© Deutsche Sporthochschule Köln

## 5.4.3 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

### 5.4.3.1 Leitplanken

Für das Themenfeld Infrastruktur und Angebotsentwicklung wurden im Dialogprozess (vgl. Kapitel 5.1) die folgenden Leitplanken entwickelt und abgestimmt.

#### Qualitative Produktentwicklung und Diversifizierung

Die Vielseitigkeit im Winter- und Sommer-Angebot ist heute schon ein strategischer Wettbewerbsvorteil der Feldberg-Region. Dieses Portfolio soll hinsichtlich Bedarf und Qualität überprüft, in einzelnen Segmenten ggf. maßvoll erweitert werden.

Die Qualität sichert dabei die Stellung der Feldberg-Region gegenüber den Mitbewerbern am Markt.

Einfachheit und Servicequalität für den Gast stehen im Zentrum.

Grundsätzliches Ziel ist die Etablierung eines Ganzjahrestourismus. Durch Ganzjahresbetrieb mit entsprechender Produktdiversifizierung ist die gewünschte örtliche Bindung der Arbeitskräfte möglich, bei gleichzeitiger Risikostreuung im Hinblick auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels.

#### Destinationsmanagement – Führungsnetzwerk

Das Marktumfeld ändert sich ständig. Entscheidend wird sein, ob wir in der Lage sein werden, das Angebot diesen Veränderungen effizient und effektiv anzupassen bzw. neue innovative Leistungen zu entwickeln.

Ein Grundkonsens besteht darin, dass nur eine, die Gemeindegrenzen überwindende Zusammenarbeit aller Handlungsträger der Feldberg-Region die Basis für eine gemeinsame Weiterentwicklung der Strukturen bilden kann.

Die erfolgreiche Führung von Destinationen funktioniert im scharfen Wettbewerbs-Umfeld nicht mehr über „Governance“ bzw. Selbststeuerung, sondern nur über die Lenkung durch Führungsnetzwerke.

#### Den Raum ordnen und nachhaltig nutzen

Die heutige Struktur der Feldberg-Region und auch der entsprechenden Schutzgebiete ist als gegeben anzunehmen. Im Sinne einer raumverträglichen weiteren Entwicklung gilt es das System behutsam weiterzuentwickeln und den derzeitigen Bestand zu ergänzen und zu arrondieren.

Zur Erlangung der gewünschten räumlichen Ordnung und zum Schutz der naturräumlichen Potentiale sind die bereits erschlossenen und damit belasteten Flächenpotentiale als touristische Vorranggebiete zu nutzen und weiter zu entwickeln.

Auf die Erschließung neuer Gebiete soll grundsätzlich weiterhin verzichtet werden.

## Produktentwicklung Winter

Die weitere Entwicklung des Wintersport-Systems zielt vorrangig auf die qualitative Verbesserung der bestehenden Anlagen, deren Schneesicherheit und die Steigerung der Funktionalität des Systems innerhalb des derzeitigen Schneesportgebietes.

Die technische Beschneiung gehört heute zur Basisinfrastruktur eines Wintersportgebietes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Infrastruktur auf Grundlage der Richtlinien des RP Freiburg erfolgt und ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann.

Qualität heißt nicht nur komfortable Aufstiegshilfen und optimale Pistenpräparierung, sondern auch ein subjektives Empfinden von Sicherheit und Wohlbefinden der Gäste auf den Pisten und in den Nahbereichen. Anzustreben ist deshalb eine optimale Verteilung und Ausnutzung von Beförderungs- und Pistenkapazitäten. Eine Überlastung ist zu vermeiden.

Bei der Kapazitätsgestaltung von Transportanlagen und Serviceleistungen ist auf die örtliche Gegebenheiten sowie Belastungsgrenzen zu achten.

## Produktentwicklung Sommer

Die touristischen Angebote im Sommer sollen sich dadurch auszeichnen, dass sie qualitativ hochwertig sind und auf jeder Stufe unter den Aspekten Natur, Wohlbefinden, Gesundheit, Sinnlichkeit und Erlebnis bewusst gestaltet werden.

Die Wege erschließen Gästen wie Einheimischen beim Wandern, Laufen und Biken die einzigartige landschaftliche Vielfalt und Erlebnisdichte des Feldberges. Sie sind zugleich sportliche Herausforderungen für Aktive Gäste.

Das Hauptaugenmerk liegt nun auf der Absicherung des erreichten Standards durch Pflege und Erhaltung des hohen Qualitätsstandards bei der Wege-Infrastruktur durch Sicherstellung der dafür notwendigen personellen, finanziellen und organisatorischen Ressourcen.


© Deutsche Sporthochschule Köln

#### 5.4.3.2 Maßnahmenvorschläge

Nach den Leitplanken für die Angebotsentwicklung und Infrastruktur steht die Etablierung eines Ganzjahrestourismus im Vordergrund. Die weitere Entwicklung des Wintersport-Systems zielt vorrangig auf die qualitative Verbesserung der bestehenden Anlagen, deren Schneesicherheit und die Steigerung der Funktionalität des Systems innerhalb des derzeitigen Schneesportgebietes.

Eine der zentralen Aufgaben der Infrastrukturentwicklung ist der Bau der Zeiger-Sesselbahn. Diese Bahn gewinnt in Verbindung mit dem Standort eines Parkhauses am Seebuck noch zunehmend an Bedeutung, da ein (komfortabler) Rücktransport Voraussetzung für ein funktionierendes Gesamtsystem ist. In unmittelbarem Zusammenhang damit stehen auch die Maßnahmen zum Ausbau der Skifahrerbrücke und zur Schaffung einer Pistenverbindung vom und zum Parkhaus.

Auch wenn das Skigebiet Feldberg als schneesicherstes Skigebiet in Baden-Württemberg gelten kann, ist die technische Beschneiung der Pisten unabdingbar. In Anbetracht der hohen Investitionskosten, der Energiekosten für die Schneeerzeugung und nicht zuletzt aufgrund der möglichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, z.B. durch die Wasserentnahme, die Baumaßnahmen oder die Störung von sensiblen Arten, ist dabei auf eine maßvolle Entwicklung Wert zu legen.

In erster Linie sind dabei die Pisten in Betracht zu ziehen, die für einen funktionalen Gesamtbetrieb des Skigebiets notwendig sind. Dabei ist die Abfahrtspiste am Zeiger-Hang einschließlich einer Anbindung zum Parkhaus zu nennen aber auch eine Verbindung von der Bergstation der Rothausbahn zur Grafenmatt. Der bisherige Anteil an technisch beschneiten Pisten in Höhe von ca. 30% der Abfahrtsfläche wird dadurch schrittweise auf ca. 50% angehoben. Ein darüber hinaus gehender Ausbau erscheint nur im Zusammenhang mit der Modernisierung von weiteren Liftanlagen zur Investitionssicherung sinnvoll.

Die Wasserversorgungen der bestehenden Anlagen besitzen keinen Spielraum für eine Erweiterung auf andere Pisten. Dies gilt sowohl für die Pumpenkapazitäten als auch für die Möglichkeiten der Wasserentnahme und Bevorratung. Aufbauend auf den bestehenden Anlagen Fahl und Seebuck sollte daher Gemeindeübergreifende Lösungen für die Herkunft des Beschneiungswassers und einer zusätzlich notwendigen Wasserbevorratung angestrebt werden.

Tabelle 18: Maßnahmenvorschläge Infrastruktur & Angebotsentwicklung

| Nr. | Maßnahmenvorschläge Infrastruktur & Angebotsentwicklung | Siehe Seite |
|---|---|---|
| [ORGA-1] | Destinationsmanagement Feldberg – Koordination und Kooperation | 139 |
| [AP-1] | Projektoffensive Aktivurlaub – 365 Tage | 140 |
| [AP-2] | Berggastronomie Fahl | 142 |
| [AP-3] | Schulung und Kooperationen touristischer Leistungsanbieter | 143 |
| [LA-1] | Bau Zeiger-Sesselbahn | 145 |
| [LA-2] | Modernisierung Zeller I und II, Silberwiesen | 146 |
| [PI-1] | Ausbau Skifahrerbrücke | 147 |
| [PI-2] | Pistenanbindung Parkhaus Seebuck | 148 |
| [PI-3] | Rückbau Schanzenanlage - Fahler Loch | 149 |
| [TS-1] | Wasserzuleitung Menzenschwander Tal | 150 |
| [TS-2] | Variantenstudium Wasserbevorratung technische Beschneiung | 152 |
| [TS-3] | Funktionale Erweiterung Beschneiungsflächen | 154 |
| [TA-1] | Schüler Training Zeller Hang | 155 |


© Deutsche Sporthochschule Köln

# 6 PROJEKTEMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN ZUR NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG DER SPORT-TOURISMUS-DESTINATION FELDBERG

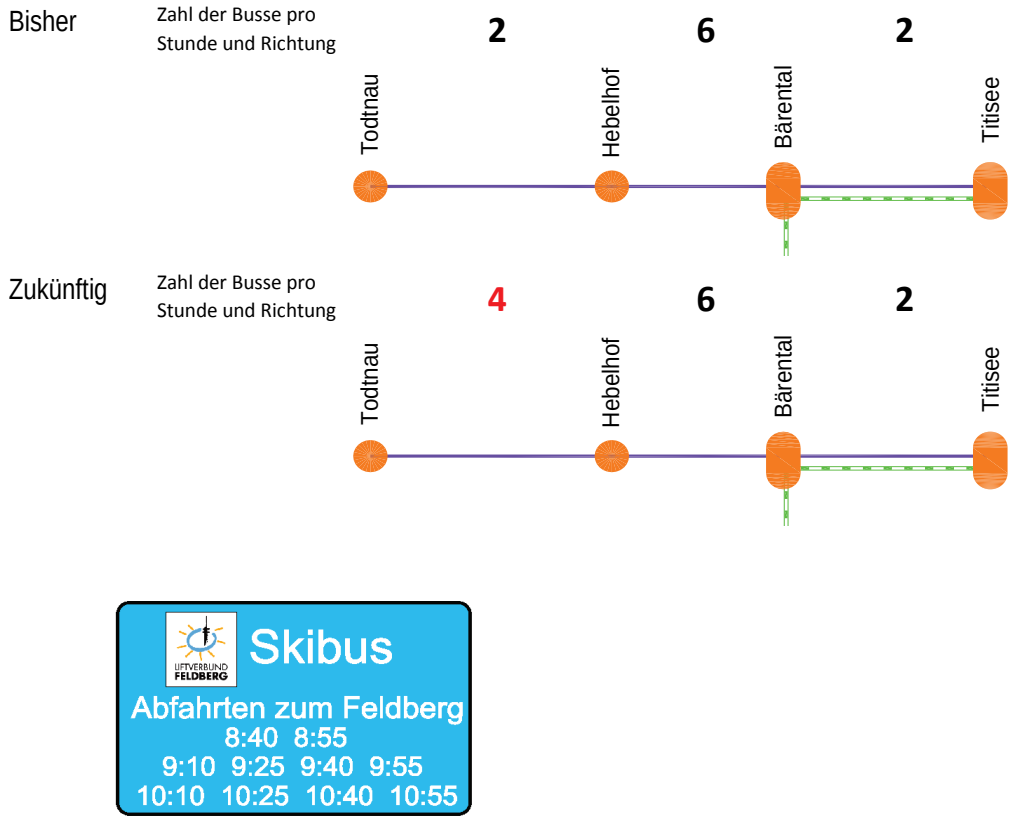
# 6.1 Verkehr

## 6.1.1 Öffentlicher Personen Nahverkehr

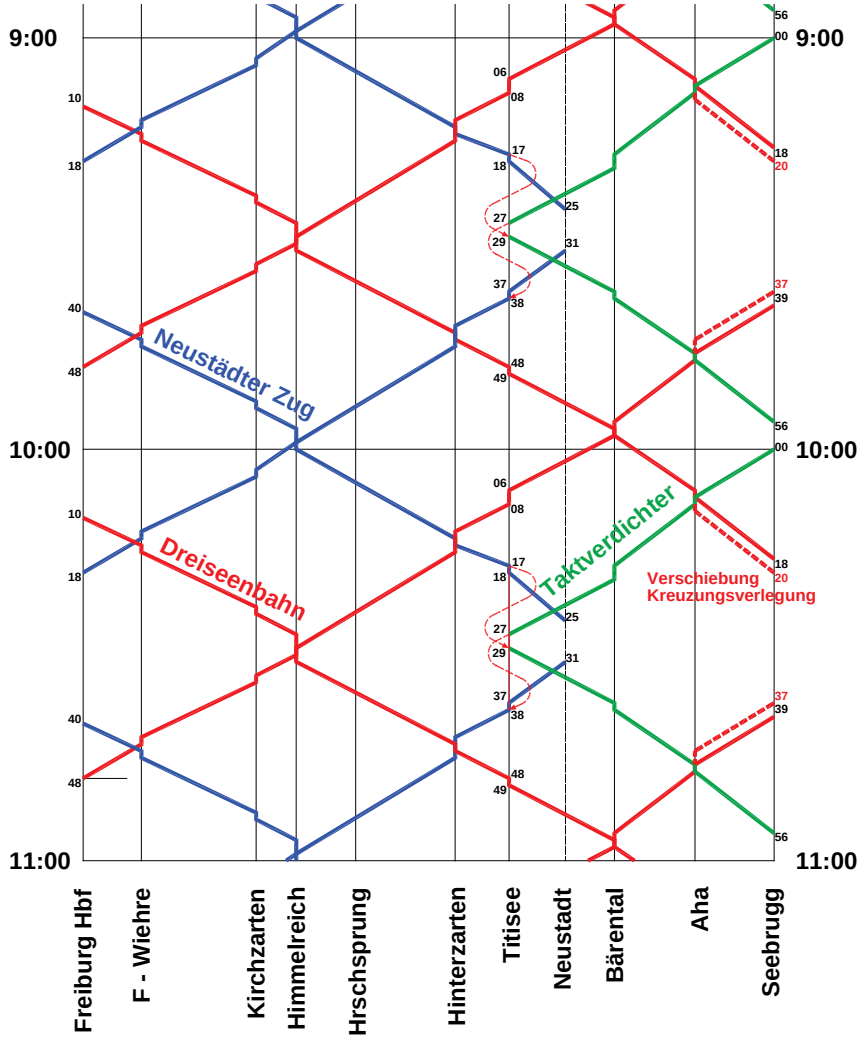
| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Qualitätsverbesserung Bus [ÖPNV-1] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Ausschließlicher Einsatz von Niederflurbussen an Wochenenden.<br>Niederflurbusse werden bereits heute eingesetzt, nur bei Kursen, die von Privatunternehmern im Auftrag des Südbadenbus fahren, verkehren noch andere Fahrzeuge.<br>Das Service- und Informationsangebot sollte weiterhin konsequent ausgebaut werden. |
| Skizze | |
| Ziel | Anreize zum Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV |
| Wirkung | Erleichterung des Ein- und Ausstiegs mit Skiausrüstung,<br>Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Ausbau der Haltestellen [ÖPNV-7], [ÖPNV-8] |
| Finanzumfang | Busverkehr wird durch RVF bestellt, keine Zusatzkosten für die anderen Fahrzeuge |
| Federführung | Bestellung durch den Liftverbund beim Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Keine Regelungen notwendig |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristige Maßnahme, Umsetzung zum Winterfahrplan ab Dezember 2014 |
| Bemerkung | |

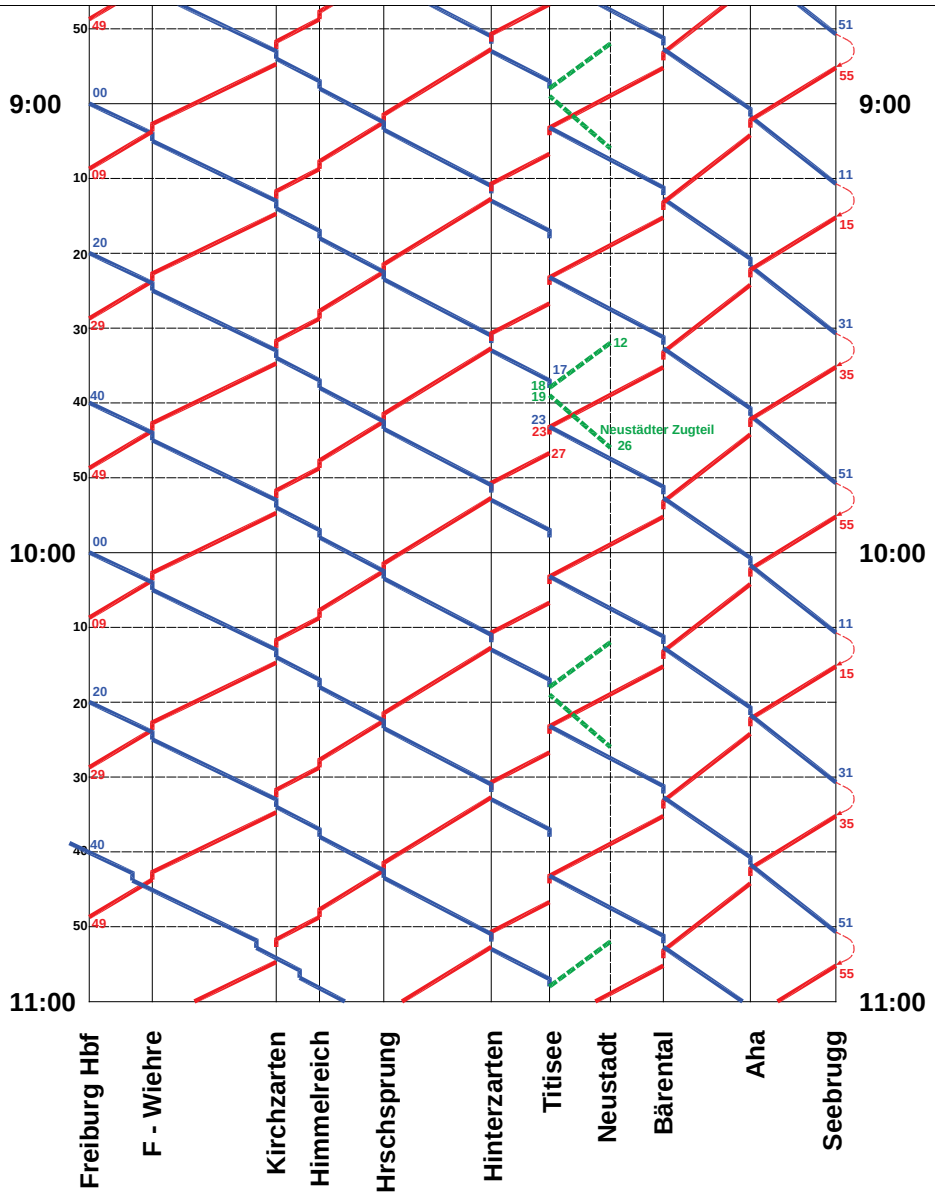

© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Qualitätsverbesserung Schiene [ÖPNV-2] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Auf der Dreiseenbahn werden heute Doppelstockwagen eingesetzt. Die Wagen sind allgemein sehr beliebt, für Wintersportler mit der entsprechenden Ausrüstung (Ski, Snowboard) ist aber wenig Stauraum vorhanden, in der oberen Etage ist das Mitführen der Ausrüstung beschwerlich.<br>Eine Verbesserung ist der Einsatz von Triebwagen. Der auf der Wiesentalbahn eingesetzte FLIRT bietet einen stufenlosen Durchgang über den gesamten Zug und hat Mehrzweckabteile (z.B. zum Abstellen von Fahrrädern, Rodelschlitten usw.)<br>Im Rahmen des Konzeptes Breisgau S-Bahn 2020 ist bereits geplant, auf der Dreiseenbahn ab 2018 neue Züge einzusetzen. |
| Skizze | <br>Quelle: Triebwagen der Wiesentalbahn, Foto aus Wikipedia: Wiesentalbahn |
| Ziel | Verbesserung der Qualität des Angebotes |
| Wirkung | Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, Anreize zum Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Es können Erfahrungen mit Triebwageneinsatz auf der Höllental- und Dreiseenbahn für das Konzept Breisgau-S-Bahn gesammelt werden. |
| Finanzumfang | Die Kosten werden im Rahmen der Bestellung von Nahverkehrsleistungen durch das Land Baden-Württemberg getragen.<br>Zusätzliche Kosten für einen Probebetrieb. |
| Federführung | Bestellung durch Gemeinde/Landkreis (ZRF) bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die NVBW beauftragt die Verkehrsleistung beim EVU (z.B. DB Regio) bzw. schreibt die Leistung aus. |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Vorgezogene Umsetzung des Konzepts Breisgau S-Bahn 2020 als Probebetrieb<br>Fahrzeuge müssen Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt für die Steilstrecke im Höllental haben (3 unabhängige Bremsen). |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristige Maßnahme, Probebetrieb an Wochenenden im Winter 2014 – 2015 |
| Bemerkung | |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Taktverdichtungen Bus Wiesental [ÖPNV-3] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Zusätzliche Fahrten der Buslinie 7300 von Todtnau zum Feldberg<br>Hinweise auf die Busabfahrten in Todtnau (kurzfristig mit festen Anzeigen, die am Saisonbeginn aufgestellt werden, langfristig über Leitsystem) |
| Skizze |  |
| Ziel | Verbesserung des ÖV-Angebots auf der Rampe Wiesental |
| Wirkung | Reduktion des Kfz-Verkehrs am Feldberg, Minderung des Parkdruckes auf der Passhöhe |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Ausbau der Haltestellen [ÖPNV-7], [ÖPNV-8] |
| Finanzumfang | Betriebskosten: 6.000,-- € jährlich (bei 10 Tagen Betrieb) |
| Federführung | Liftverbund |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Ergänzung der Konzession für die Liftbuslinie |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristig umsetzbar |
| Bemerkung | |

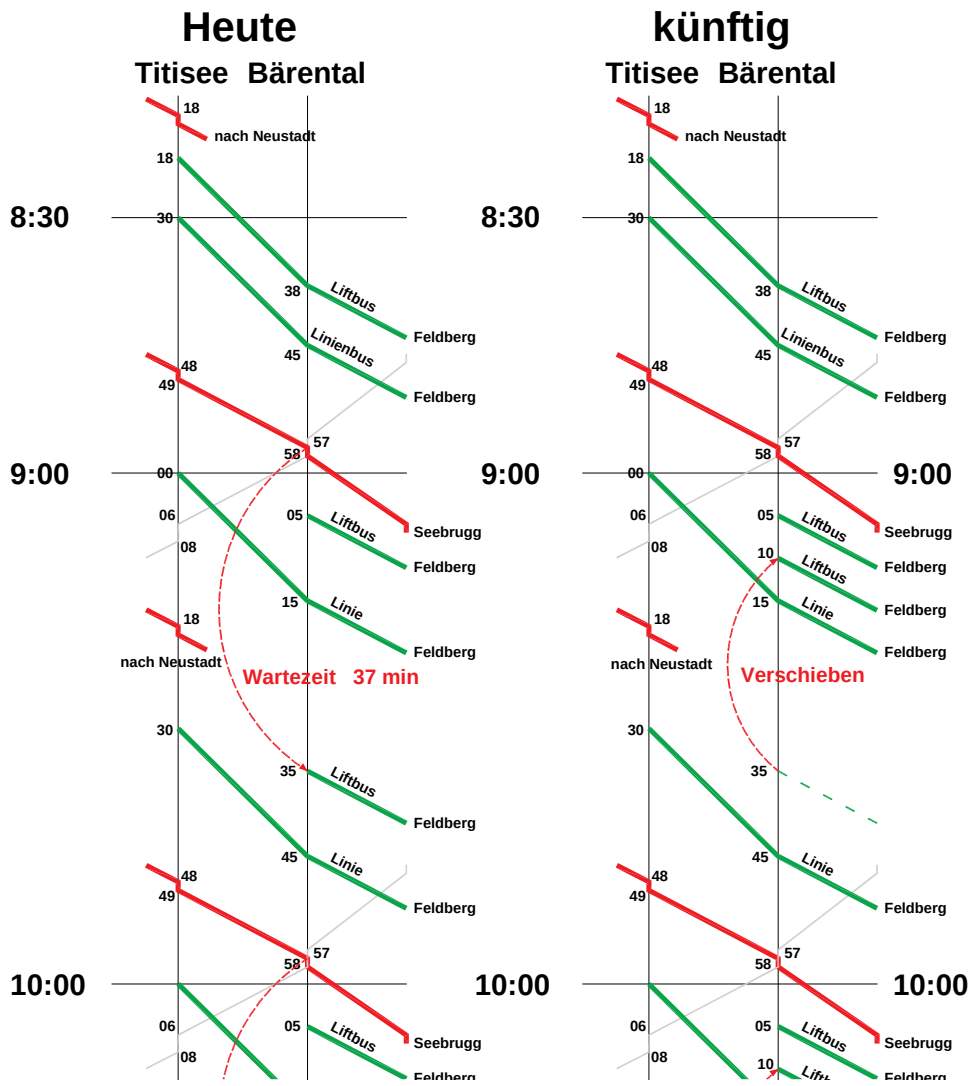

© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Taktverdichtung Schiene bis Seebrugg [ÖPNV-4] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Regelzug Freiburg – Neustadt mit 3 Einheiten (zum Beispiel 3X Talent 2 BR 442), Flügelung des Zuges in Titisee, Weiterfahrt des ersten Zugteiles nach Neustadt, des zweiten Zugteiles mit 2 Einheiten nach Seebrugg.<br>Nachrüstung von Zugdeckungssignalen in Titisee für die Flügelung und Kopplung.<br>Vorschlag ist im Konzept der S-Bahn Breisgau 2020 enthalten, Betrieb ab 2018. |
| Skizze |  <br>Durch die vorhandenen Gleisanlagen ist auf der Dreiseenbahn kein sauberer Takt möglich. Es ergibt sich ein Takt 0 – 40 – 0. in Titisee entsteht zudem in beiden Richtungen eine Aufenthalts-zeit von ca. 10 Minuten, kurze Wendezeit in Seebrugg. |

| | |
|---|---|
| |  <br>Zur Information die Fahrplanstruktur für einen 20 Minuten Takt. Ein 20 Minuten Takt auf der Höllentalbahn und der Dreiseenbahn ist grundsätzlich möglich. Es sind hier allerdings Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich. Der 20 Minuten Takt wird im Rahmen des Konzeptes für die Breisgau S-Bahn mit betrachtet. |
| Ziel | Verdichtung des Taktes bis Bärental an 10 Wochenenden |
| Wirkung | Kürzere Zugfolge, Steigerung des Platzangebots |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | |
| Finanzumfang | Baukosten: 230.000,-- € netto (Leit- und Sicherungstechnik)<br>Betriebskosten: 78.000,-- € / Jahr |
| Federführung | Bestellung durch Gemeinde/Landkreis bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die NVBW beauftragt die Infrastruktur bei der DB und die Verkehrsleistung beim EVU (z.B. DB Regio) |
| Gesetzliche / ver- | Genehmigung der Ergänzung der Leit- und Sicherungstechnik durch das Eisenbahnbundesamt, |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| waltungstechnische Voraussetzung | Erstellung Sonderfahrplan |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Einführungszeit zum Fahrplanwechsel Dezember, Planungsvorlauf ca. 2 Jahre Vorwegmaßnahme für das Konzept Breisgau S-Bahn 2020 |
| Bemerkung | |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Taktabstimmung Bärental [ÖPNV-5] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Veränderung der Busabfahrtszeiten in Bärental, Orientierung auf die Ankunft der Züge der Dreiseenbahn.<br>Nach Ankunft des Zuges aus Freiburg in Bärental ist bei hohem Fahrgastaufkommen häufig zu beobachten, dass die zwei nach Ankunft verkehrenden Busse nicht dazu ausreichen alle Skifahrer weiter zu transportieren. Es entsteht dann eine Wartezeit von nahezu einer dreiviertel Stunden. Durch Ändern der Abfahrzeit des nächsten Liftbusses der nur von Bärental zum Feldberg verkehrt kann das Angebot unmittelbar nach Ankunft des Zuges um 50% erhöht werden. |
| Skizze |  |
| Ziel | Vermeidung von Wartezeiten beim Umsteigen von der Bahn zum Bus |
| Wirkung | Steigerung der Attraktivität des ÖPNV |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | |
| Finanzumfang | Planungskosten des Busbetreibers (Personal und Fahrplandruck) |

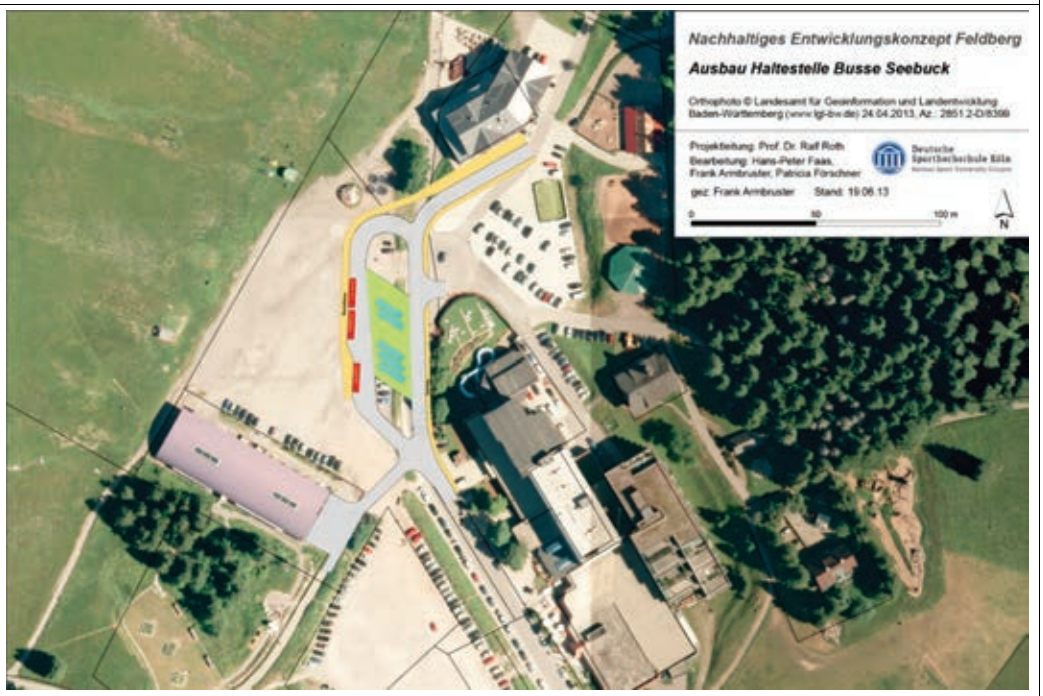

© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| | Eventuell Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges notwendig |
| Federführung | Bestellung durch den Liftverbund beim Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF).<br>Der RVF beauftrag den Südbadenbus mit der Änderung |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Keine notwendig. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristig umsetzbar, Sofortmaßnahme für die nächste Wintersaison |
| Bemerkung | |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Bus-Angebote Quellregionen "www.skibus-feldberg.de" [ÖPNV-6] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Einrichten von Skibuslinien zwischen ausgewählten (Groß-) Städten im überregionalen Einzugsgebiet. Jede Linie bedient dabei auch regionale Quellmärkte. |
| Skizze | Mit drei Linien (stufenweise Einführung) könnten die wesentlichen Quellmärkte erschlossen werden.<br>• Route 1: Karlsruhe – Rastatt – Offenburg – Freiburg – Feldberg, reine Fahrtzeit 2:38 Stunden, 195 km, inkl. Zwischenhalten ca. 3:00 Stunden (Karlsruhe – Feldberg)<br>• Mögliche Verlängerung Route 1: Startpunkt Mannheim, zusätzlicher Halt Heidelberg, ab Karlsruhe wie Route 1, reine Fahrtzeit 3:36 Stunden, 270 km, inkl. Zwischenhalten ca. 4:05 Stunden (Mannheim - Feldberg)<br>• Route 2: Basel – Lörrach – Schopfheim – Zell – Feldberg, reine Fahrtzeit 1:22 Stunden, 62 km, inkl. Zwischenhalten ca. 1:40 Stunden (Basel – Feldberg)<br>• Route 3: Stuttgart – Böblingen – Herrenberg – Donaueschingen – Feldberg, reine Fahrtzeit 2:16 Stunden, 176 km, inkl. Zwischenhalten ca. 2:35 Stunden (Stuttgart – Feldberg)<br>Ausgehend davon, dass die Busse an 10 Wochenenden jeweils samstags und sonntags verkehren würden, ergibt sich ein Volumen von 60 Fahrten. Bei Bussen mit einer Kapazität von 50-75 Personen ergibt sich eine Kapazität von rund 3.600 Fahrgästen pro Saison.<br>Sinnvoll wäre voraussichtlich die Zusammenarbeit mit einem etablierten Busreiseunternehmen, das über die entsprechende Logistik auch für die Buchungsabwicklung bereits verfügt und im Bedarfsfall flexibel weitere Busse bereitstellen kann. Diese könnte dann in einen eigenen Auftritt unter www.skibus-feldberg.de eingebunden werden, die Buchbarkeit sollte aber auch direkt über die Homepage des Liftverbunds ermöglicht werden, der diesen Service dort offensiv bewerben sollten.<br> |
| Ziel | Attraktivitätssteigerung, Convenience, Reduzierung Individualverkehr, Innovationsführerschaft beim Thema nachhaltige Mobilität im Bereich Skigebiete |
| Wirkung | Klimaschutzmaßnahme, $CO_2$-Reduktion |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Keine Angaben |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Finanzumfang | Die Kosten für diesen Service dürften mindestens rund 60.000 Euro pro Saison betragen (Bus pro Tag ca. 700 Euro, zzgl. Management, Kommunikation). Bei einer Auslastung der Busse von 66% müssten die Tickets für brutto ca. 30 Euro verkauft werden, um kostendeckend zu arbeiten. Marktfähig dürfte ein Preis von allenfalls 15 Euro von z.B. Karlsruhe sein (z.B. Paket mit Skipass 40 Euro). Insofern müssten durchschnittlich rund 10 Euro über (nicht sichtbare) Nachlässe bei den Lifttickets finanziert werden. Der Ticketerlös betrüge dann noch 15 Euro, je nach Gebiet. Diese Nachlässe sind als Vertriebskosten zu sehen, da Gäste angesprochen werden, die sonst keine Möglichkeit hätten, das jeweilige Skigebiet zu besuchen, dort aber ggf. weitere Umsätze (Gastronomie, Verleih) tätigen. |
| Federführung | Liftverbund und relevante Akteure |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | keine |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Pilotprojekt zur Saison 2014/15 |
| Bemerkung | k.A. |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Ausbau Haltestelle für Busse am Seebuck mit Abstellplätzen für Reisebusse [ÖPNV-7] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Errichtung einer verkehrssicheren Haltestelle für die Busse am Seebuck mit Buswendeschleife nördlich des Hauses der Natur.<br>Errichtung von zwei unabhängigen Standplätzen, ausreichend für einen Gelenkbus (18 m)<br>Errichtung von 10 Abstellplätzen für Reisebusse |
| Skizze |  |
| Ziel | Bevorzugung der ÖPNV Fahrgäste durch kürzeren Weg zu den Liftanlagen Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Busfahrgäste. |
| Wirkung | Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und des Reisebusverkehrs. |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Umsetzung der Maßnahme setzt den Bau des Parkhauses [MIV-1] voraus. |
| Finanzumfang | Baukosten: 250.000,--€ (Wendeschleife und Haltestelle)<br>Baukosten: 50.000,--€ (Busabstellfläche) |
| Federführung | Gemeinde Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Änderung des bestehenden Bebauungsplanes |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 6 Monate, Planungsvorlauf ca.1 Jahr [mittelfristige Maßnahme] |
| Bemerkung | k.A. |

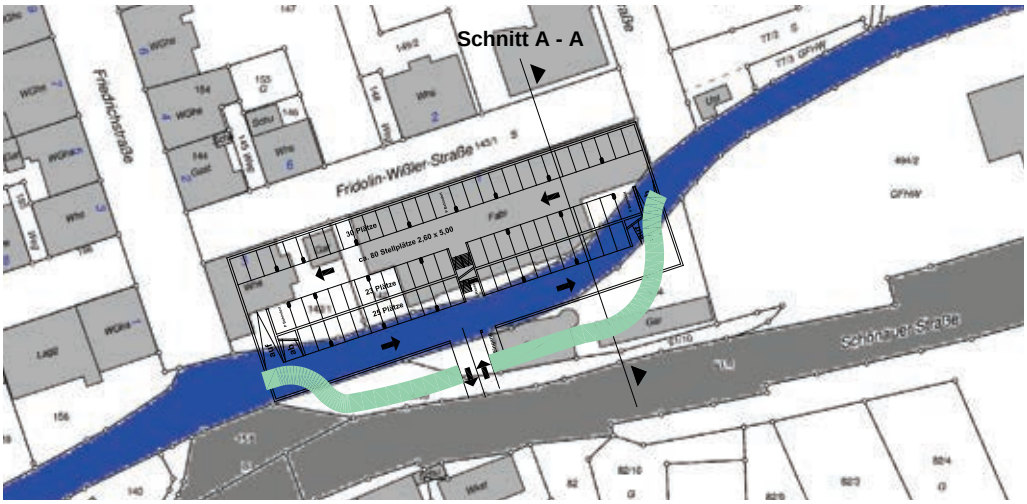
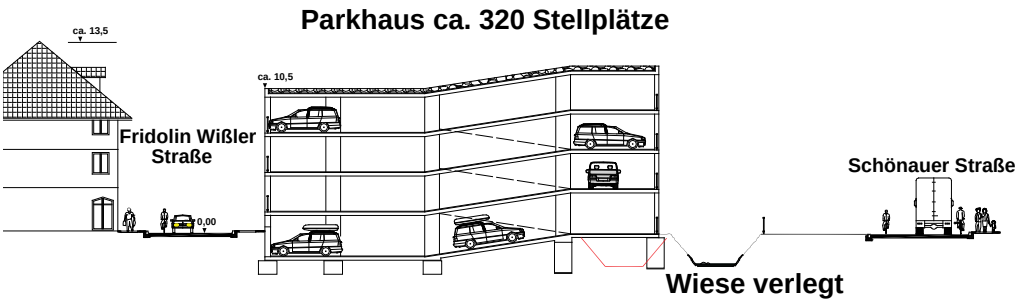

© Deutsche Sporthochschule Köln

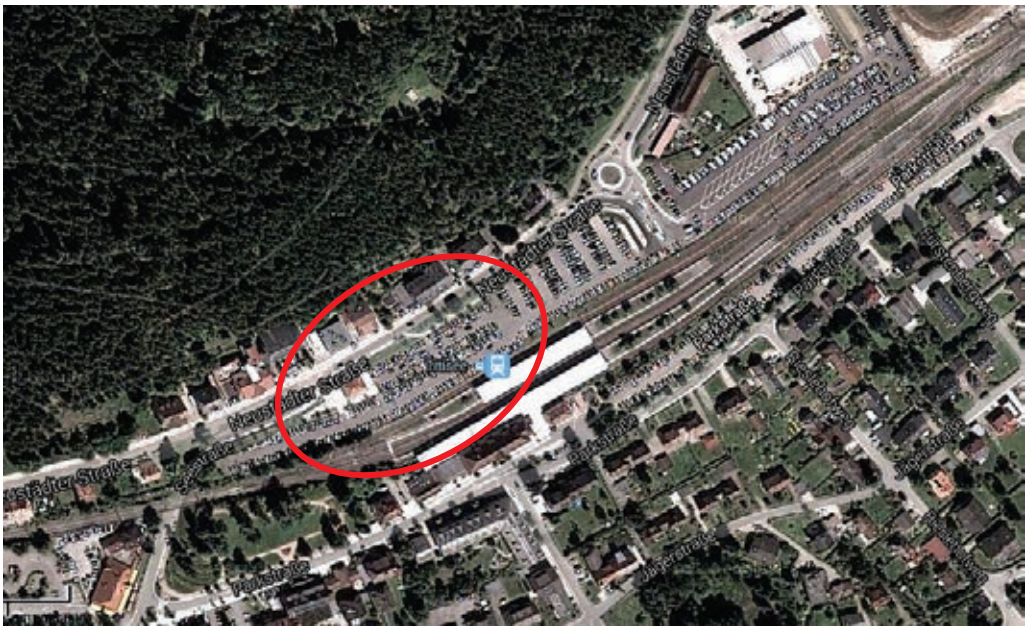
| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Ausbau Haltestelle für Busse am Hebelhof [ÖPNV-8] |
| Handlungsfeld | Verkehr ÖPNV |
| Beschreibung | Errichtung einer verkehrssicheren Haltestelle für die Busse am Hebelhof in beiden Fahrtrichtungen.<br>Größe der Haltestelle ausreichend für 2 Standardlinienbusse (2 x 12 m) bzw. einen Gelenkbus (18 m)<br>Haltestelle auf der Fahrbahn als so genanntes Buskap, Ausstattung mit Wartehäuschen |
| Skizze | |
| Ziel | Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Busfahrgäste |
| Wirkung | Steigerung der Attraktivität des ÖPNV |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Maßnahme im Zusammenhang mit den anderen Maßnahmen ÖPNV und MIV |
| Finanzumfang | Baukosten: 2 x 23.000,-- €<br>Betriebskosten: k.A. |
| Federführung | Bundesstraßenverwaltung (RP Freiburg, Landkreis Breisgau - Hochschwarzwald als untere Verwaltungsbehörde) |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Planrechtsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz erforderlich, kein Eingriff in geschützte Flächen erforderlich |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 4 Monate, Planungsvorlauf ca.1 Jahr, kurzfristige Maßnahme |
| Bemerkung | k.A. |

### 6.1.2 Park&Ride

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Bau P&R-Platz am Bahnhof Bärental [P&R 1] |
| Handlungsfeld | Verkehr Park&Ride |
| Beschreibung | Errichtung von Parkplätzen auf der DB Fläche nördlich des Bhf. Bärental |
| Skizze | Quelle Kartengrundlage: Google-Maps |
| Ziel | Schaffung von 140 Stellplätzen in direkter Nähe zur Abfahrtsstelle des Liftbusses, Anreize für die Pkw-Nutzer auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen |
| Wirkung | Entlastung der Passhöhe Feldberg von Kfz-Verkehr |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | P+R Platz kann unter der Woche in umgekehrter Richtung für Berufspendler nach Freiburg genutzt werden. Damit entsteht eine Ganzjahresnutzung. Es sind dann Förderungen für den Bau des Parkplatzes möglich. |
| Finanzumfang | Baukosten: 310.000,-- € netto<br>Betriebskosten: außer der Schneeräumung keine laufenden Betriebskosten |
| Federführung | Gemeinde Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Entbehrlichkeitsprüfung durch die DB, Entwidmung der Bahnflächen durch das Eisenbahnbundesamt , Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Gemeinde Feldberg |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 3 Monate, Planungsvorlauf ca. 2 Jahre |
| Bemerkung | Die Fläche ist derzeit noch Eisenbahnbetriebsfläche, allerdings mit der Kategorie "nicht betriebsnotwendig". Daher besteht grundsätzlich die Möglichkeit, diese Fläche zu erwerben. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Park&Ride in Todtnau (Zusammenhang mit Parkhausneubau in Todtnau) [P&R 2] |
| Handlungsfeld | Verkehr Park&Ride |
| Beschreibung | Machbarkeitsstudie / Planung eines Parkhaus der Stadt Todtnau am ehemaligen Gewerbeareal an der Fridolin Wißler Straße und / oder angrenzenden Bereichen mit ca. 320 Stellplätzen. Kombinierte Nutzung städtischer Parkraum / Hasenhorn-Bahn und P&R für Skigebiet.<br>Errichtung einer Haltestelle an der Schönauer Straße beiden Richtungen für Park&Ride. |
| Skizze |  <br>  |
| Ziel | Nutzung des geplanten Parkhauses durch die Wintersportler |
| Wirkung | Entlastung der Passhöhe Feldberg von Kfz-Verkehr |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Ganzjahresnutzung des Parkhauses an dieser Stelle möglich |
| Finanzumfang | Baukosten ca. 3,8 Mio. € für das Parkhaus |
| Federführung | Stadt Todtnau |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Genehmigung des Parkhauses nach §34 Baugesetzbuch<br>Errichtung eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe im Zusammenhang mit dem Bau des Parkhauses |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit 1 Jahr Monate, Planungsvorlauf ca. 2 Jahre |
| Bemerkung | Auf der Schönauer Straße muss die vorhandene Linksabbiegespur von Süden verlängert werden |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Zeitweise Nutzung Parkplatz am Bahnhof Titisee für Park&Ride [P&R 3] |
| Handlungsfeld | Verkehr Park&Ride |
| Beschreibung | Nutzung eines Teils der bestehenden Stellplätze am Bahnhof Titisee, Transport der Skifahrer mit Bussen der Linie 7300 zum Feldberg. Gegebenenfalls Verstärkerbus auf der Linie 7300, zusätzlicher Liftbuskurs).<br>Einbeziehung des Parkplatzes in die Beschilderung /Verkehrsleitsystem. |
| Skizze |  <br>Quelle Kartengrundlage: Google-Maps |
| Ziel | Nutzung von ca. 200 Parkplätzen des bestehenden Parkplatzes. |
| Wirkung | Reduktion des Kfz-Verkehrs am Feldberg, Minderung des Parkdruckes auf der Passhöhe, ggfls. Synergieeffekte durch kombiniertes Ticketangebot |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Der Parkplatz ist im Wesentlichen für die Sommer- und Herbstsaison in Titisee erforderlich. Im Winter kann der Parkplatz für Skifahrer zum Feldberg genutzt werden. |
| Finanzumfang | Baukosten: 5.000,-- € netto (Beschilderung)<br>Betriebskosten: 6.000,-- € jährlich (für zusätzlichen Bus an 10 Tagen)<br>Zusätzlich Beteiligung des Liftverbundes an den Kosten der Schneebeseitigung |
| Federführung | Liftverbund Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Vertragliche Vereinbarung mit der Gemeinde Titisee-Neustadt |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristig umsetzbar, Sofortmaßnahme für die nächste Wintersaison |
| Bemerkung | k.A. |

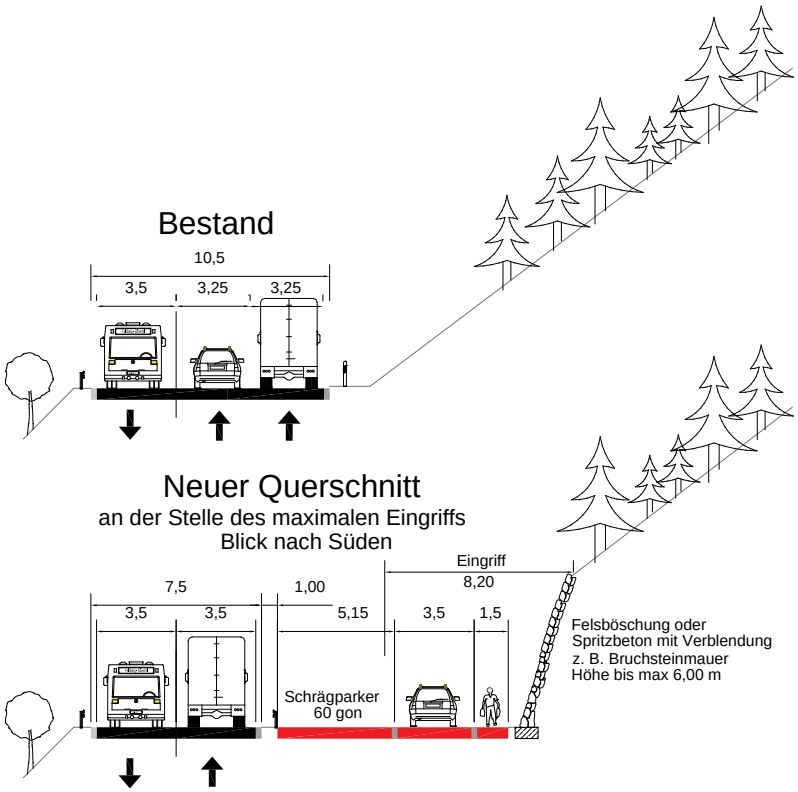

© Deutsche Sporthochschule Köln

### 6.1.3 Motorisierter Individualverkehr

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Parkhaus Seebuck [MIV-1] |
| Handlungsfeld | Verkehr MIV |
| Beschreibung | Errichtung eines zentralen Parkhauses am Seebuck südlich des Hauses der Natur – unter Berücksichtigung der folgenden Planungsmaßgaben:<br>- Wegfall der bisherigen öffentlichen Parkplätze (ca. 500) im Bereich Seebuck<br>- keine zusätzlichen Parkplätze im Vorfeld des Parkhauses<br>- Begrenzung/Deckelung der Parkraumkapazität Seebuck auf 1.200 Parkplätze<br>- neue, funktionale Einbindung ins Skigebiet (Kasse, Skiverleih etc.) notwendig<br>- neue, skitechnische Einbindung durch Zu- und Abfahrtspiste Zeiger-Sesselbahn mit Rampe notwendig<br>Prüfung sämtlicher Möglichkeiten zur Planungsoptimierung unter dem Aspekt des Landschaftsschutzes (Gesamthöhe, Parkdeck, insbesondere Landschaftseinbindung und entsprechender bauliche Anpassung, Architektur-Wettbewerb wird empfohlen)<br>Ggf. inhaltlich fachliche Überarbeitung des Bauantrags notwendig. |
| Skizze | <br>Quelle: Lorenz + Partner Projektentwicklung GmbH |
| Ziel | Schaffung von komfortablem Parkraum in angemessenem Umfang - an einem Standort der das ganze Jahr ausgelastet ist, Wegfall der vorhandenen Stellplätze im Freien |
| Wirkung | Sicherstellung der Attraktivität des Skigebietes, Ersatz für das heute stattfindende verkehrswidrige Parken von ca. 1.200 Fahrzeugen an Spitzentagen |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Im Zusammenhang mit dem Bau der Zeiger-Sesselbahn [LA-1] und der Anbindung des Parkhauses an Piste [PI-2] zu sehen. Eine konsequente Verhinderung verkehrswidrigen Parkens und damit auch die Umsetzung der weiteren Maßnahmen [MIV2-5a] ist nur durch die Schaffung von Parkraum zu schaffen. |
| Finanzumfang | Baukosten: 15,0 Mio. €<br>Betriebskosten: 100.000,-- € jährlich |
| Federführung | Gemeinde Feldberg, privater Investor |
| Gesetzliche / ver- | Bauzeit für die Maßnahme ca. 12 Monate, Planungsvorlauf ca. 1,0 Jahre |

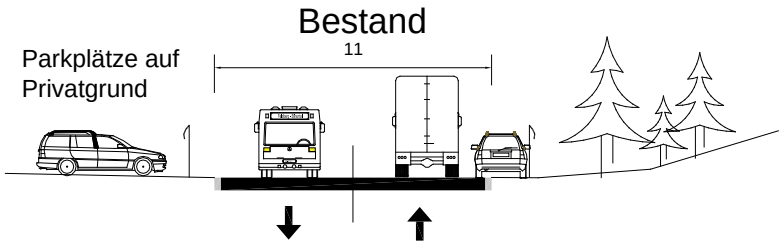
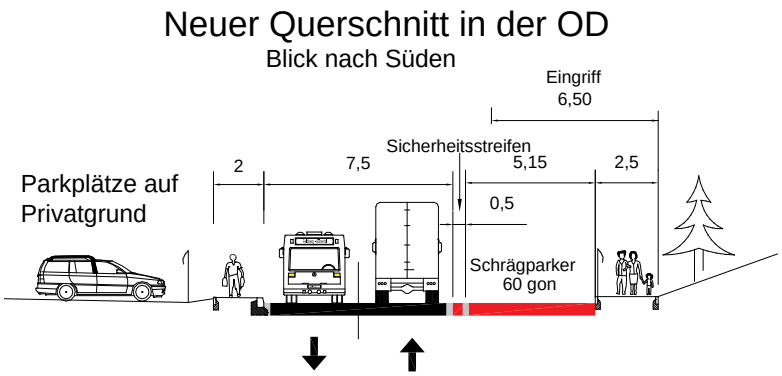
| | |
|---|---|
| waltungstechnische Voraussetzung | |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Im Gesamtentwicklungskonzept vordringliche Maßnahme. |
| Bemerkung | k.A. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Parken Fahl [MIV-2] |
| Handlungsfeld | Verkehr MIV |
| Beschreibung | Ausweisung von zusätzlichen Parkplätzen im Bereich der Rampe Wiesental und Ergänzung eines Gehwegs, Parkplätze baulich von der Fahrbahn abgetrennt<br>Längen = 235 m, Gehweg im Anschluss bis zur Talstation Rothausbahn |
| Skizze |  |
| Ziel | Beseitigung des verkehrswidrigen Parkens in der Rampe Wiesental. Schaffung von 75 neuen Stellplätzen in Fahrtrichtung bergauf. Verhinderung des verkehrswidrigen Parkens (bis zu 90 Fahrzeuge) |
| Wirkung | Sicherstellung der erforderlichen Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, Schaffung eines verkehrssicheren Fußweges |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | |
| Finanzumfang | Baukosten: 520.000,-- € netto<br>Betriebskosten: außer der Schneeräumung keine laufenden Betriebskosten |
| Federführung | Bundesstraßenverwaltung (RP Freiburg, Landkreis Lörrach als untere Verwaltungsbehörde) |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Planrechtsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz erforderlich, Eingriff in Böschung erforderlich (2.300 m²), keine Eingriff in geschützte Flächen |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 4 Monate, Planungsvorlauf ca. 18 Monate [mittelfristige Maßnahme] |
| Bemerkung | Diese Maßnahme bedeutet den Verzicht auf den zweiten, derzeit 600 m langen Fahrstreifen |

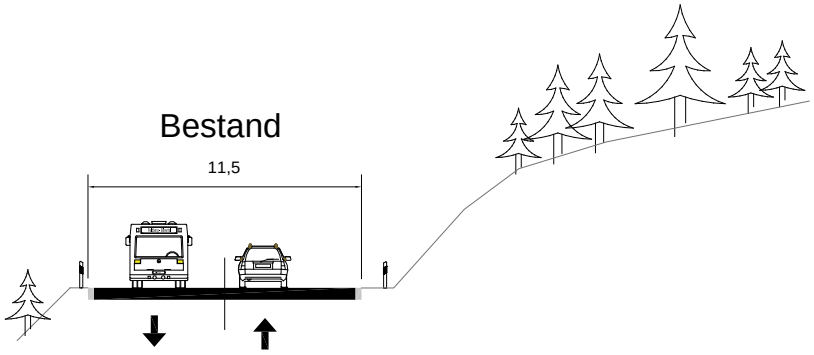
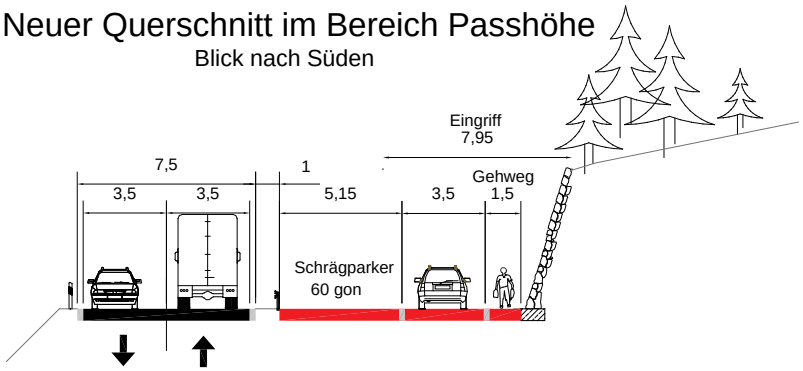
| | |
|---|---|
| | bergab auf einer Länge von ca. 100 m.<br>Für die Schneeräumung auf den Parkplätzen und Gehwegen ist die Gemeinde zuständig. Die Abstände und Fahrbahnbreiten sind im Hinblick auf die Schneeräumung optimiert, u.U. sind entsprechende Lagerflächen bei der Ausführungsplanung vorzusehen. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | **Hebelhof - Neuordnung Querschnitt B317 [MIV-3]** |
| Handlungsfeld | Verkehr MIV |
| Beschreibung | Ausweisung von Stellplätzen bergseitig, Parkverbot talseitig, Ergänzung eines Gehwegs bergseitig und talseitig, Anlage von ausgewiesenen ÖV Haltestellen beidseitig, Einbau einer Querungshilfe.<br>Längen Parkstreifen = 300 m |
| Skizze | <br>  <br>  |
| Ziel | Beseitigung des verkehrswidrigen Parkens in der Ortsdurchfahrt Feldberg, Ausweisung von 95 Längsstellplätzen bergseitig, Verhinderung des verkehrswidrigen Parkens (bis zu 95 Fahrzeuge) |
| Wirkung | Sicherstellung der erforderlichen Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, Schaffung von verkehrssicheren Fußwege in der Ortsdurchfahrt |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Parkplätze werden an dieser Stelle auch im Sommer und Herbst genutzt |
| Finanzumfang | Baukosten: 400.000,-- € netto + 30.000,-- € für Grunderwerb<br>Betriebskosten: außer der Schneeräumung keine laufenden Betriebskosten |
| Federführung | Bundesstraßenverwaltung (RP Freiburg, Landkreis Breisgau- Hochschwarzwald als untere Verwaltungsbehörde) |

| | |
|---|---|
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Planrechtsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz erforderlich da der bestehende Fahrbahnquerschnitt der Bundesstraße verändert wird, kein Eingriff in geschützte Flächen erforderlich. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 4 Monate, Planungsvorlauf ca.1 Jahr [kurzfristige Maßnahme]<br>Setzt Einverständnis der Grundstückseigentümer voraus, sonst entsteht längerer Planungsvorlauf. |
| Bemerkung | Der Schnee muss in der Ortsdurchfahrt beseitigt werden. Lagermöglichkeiten neben der Straße wie außerorts sind kaum vorhanden. Für die Schneeräumung auf den Parkplätzen und Gehwegen ist die Gemeinde zuständig. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Rampe Bärental – Ausweisung einseitige Parkplätze [MIV-4] |
| Handlungsfeld | Verkehr MIV |
| Beschreibung | Ausweisung von Stellplätzen im Bereich der Rampe Bärental zwischen Hebelhof und Caritas Haus und Ergänzung eines Gehwegs. Parkplätze baulich von der Fahrbahn abgetrennt<br>Nutzung des ÖPNV ab Caritas Haus (Teilbereich)<br>Querungshilfe in Höhe des Köpfleweg |
| Skizze | <br>Bereich 1 Abzweig Seebuck - Hebelhof<br>  <br><br>  <br> |
| Ziel | Beseitigung des verkehrswidrigen Parkens in der Rampe Bärental, Schaffung von 135 neuen Stellplätzen. Verhinderung des verkehrswidrigen Parkens |
| Wirkung | Sicherstellung der erforderlichen Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, Schaffung eines verkehrssicheren Fußweges |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | |
| Finanzumfang | Baukosten: 0,9 Mio. € netto |

| | |
|---|---|
| | Betriebskosten: außer der Schneeräumung keine laufenden Betriebskosten |
| Federführung | Bundesstraßenverwaltung (RP Freiburg, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald als untere Verwaltungsbehörde) |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Planrechtsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz erforderlich da der bestehende Fahrbahnquerschnitt der Bundesstraße verändert wird. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme jeweils ca. 6 Monate , Planungsvorlauf ca. 18 Monate für Bereich 1 und 6 Monate für Bereich 2 |
| Bemerkung | Für die Schneeräumung auf den Parkplätzen und Gehwegen ist die Gemeinde zuständig. Die Abstände und Fahrbahnbreiten sind im Hinblick auf die Schneeräumung optimiert, u.U. sind entsprechende Lagerflächen bei der Ausführungsplanung vorzusehen. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

### 6.1.4 Leitsystem

| Maßnahme [Nr] | Installation eines Verkehrsleitsystems [VL-1] |
|---|---|
| Handlungsfeld | Verkehr Leitsystem |
| Beschreibung | Information der anreisenden Feldberg-Besucher über den aktuellen Verkehrszustand.<br>Lage der Anzeigentafeln:<br>Nach der Abzweigung der B317 von der B31 => Hinweis auf Parkplatzbelegung<br>Vor Bärental => Hinweis auf Busabfahrten Skibus<br>Vor Todtnau => Hinweis auf Parkplatzbelegung und Busabfahrten Skibus<br>Abzweig Seebuck => Hinweis auf Parkhausbelegung<br>Automatische Erfassung der Stellplatzbelegung Parkhaus Seebuck und Parkplätze Fahl und Bärental, manuelle Eingabe über die Parkplatzbelegung an der B317 und am Hebelhof |
| Skizze | |
| Ziel | Steuerung der Parkplatzbelegung, Anreize für Pkw-Nutzer zum Umsteigen auf den ÖV. |
| Wirkung | Vermeidung der Überlastung der Parkplätze auf dem Feldberg und Verhinderung von Parksuchverkehr und den daraus resultierenden Behinderungen des fließenden Verkehrs. |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Im Zusammenhang mit Bau des Parkhauses Seebuck [MIV-1]. |
| Finanzumfang | Baukosten: 620.000,-- €<br>Jährliche Betriebskosten: 31.000,-- € |
| Federführung | Liftverbund in Zusammenarbeit mit der Bundesstraßenverwaltung |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Bauantrag bei der Gemeinde Feldberg bzw. Stadt Todtnau mit Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung<br>Installation einer Leitzentrale, Organisation der manuellen Zustandserfassung |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Errichtung der Anlage und der erforderlichen baulichen Maßnahmen an den Parkplätzen ca. 2 Monate, Planungsvorlauf 1 Jahr |
| Bemerkung | |

# 6.2 Nachhaltigkeit und Innovation

| Maßnahme [Nr] | Kümmerer (Management) Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-1] |
|---|---|
| Handlungsfeld | Nachhaltigkeit + Innovation |
| Beschreibung | Die Erfahrung zeigt, dass vor allem in kleinen und mittleren Betrieben wie am Feldberg selbst rentable Maßnahmen und gut ausgearbeitete Konzepte zur nachhaltigen Entwicklung nicht umgesetzt werden. Den leitenden Personen fehlt häufig die Zeit, sich um die Umsetzung zu kümmern, und anderen Mitarbeiter/Innen fehlt die fachliche oder organisatorische Kompetenz dazu.<br>Geeignete "Kümmerer" können vor Ort Akteure dafür gewinnen, einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess im Betrieb voranzutreiben. Durch Verlagerung der Kümmererfunktion und die Ausstattung mit den notwendigen, technischen und vor allem sozialen Kompetenzen soll die Wahrscheinlichkeit zur Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen und komplexer Entwicklungsprogramme erhöht werden.<br>Es soll eine geeignetes Aktivierungs- und Qualifizierungsprogramm etabliert werden, mit dem interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (auch aus der Führungsebene) in die Lage versetzt werden, eine qualitative nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung der Anforderungen des Unternehmens, der Führung und der Mitarbeiterschaft voranzutreiben. |
| Skizze | Erste Schritte<br>1. Workshop mit ausgewählten Unternehmensleitern um die Machbarkeit der Vorhaben abzuprüfen.<br>2. Entwicklung eines konkreten, auf die Bedürfnisse der Betriebe in der Region abgestimmten Trainings- und Coachingprogramms.<br>3. Nachhaltigkeitsbericht: Die Kennzahlen schaffen Transparenz und dienen als Kontrollinstrument. Die Datengrundlage wird stetig verbessert und hilft Energiesparpotenziale und Trends zu identifizieren.<br>4. Umsetzung Maßnahmenkatalog: Jährlich wird ein Maßnahmenkatalog erstellt, der einen Überblick über konkrete Maßnahmen und Ziele im Sinne der Rahmenplanung Feldberg 2020 gewährt. |
| Ziel | Einrichtung einer Personalstelle „Nachhaltigkeitsmanagement & Innovation“ am Feldberg |
| Wirkung | Aufbau von Strukturen der Verantwortlichkeiten; Festlegung erster Ziele und notwendiger Maßnahmen, Sicherstellung der notwendigen Information und Know-How-Transfer |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Forum Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-2] |
| Finanzumfang | 50.000 € je Jahr |
| Federführung | Kommunen / HTG |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | k.A. |
| Zeithorizont / Dring- | Etablierung zum Sommer 2014. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| lichkeit | |
| Bemerkung | k.A. |

| Maßnahme [Nr] | Forum Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-2] |
|---|---|
| Handlungsfeld | Nachhaltigkeit und Innovation |
| Beschreibung | Einrichtung eines Experten-Forums „Nachhaltigkeit & Innovation“ am Feldberg als Think Tank, Diskussionsforum und Treiber einer nachhaltigen Entwicklung.<br>Fortführung und Weiterentwicklung des Workshops. Ggf. in Kombination mit Kooperation / Schulung |
| Skizze | Projektstandort: Haus der Natur, Naturpark, Biosphäre + Kompetenzpartner<br>Kerngedanke:<br>Unsere Grundlage ist ein bestehendes kulturelles Erbe. Auf der Basis einer zwingenden Nachhaltigkeit in ihren drei Dimensionen schaffen wir im Kontext der Feldberg Region mit gezielten Innovationen in den Bereichen „Leben in den Bergen“ und „Jugend, Sport und Natur“ ein Vermächtnis, das prägend wirkt für unsere Generation und für die nächste Generation.<br>Angestrebt wird ein partizipativer Prozess und ein Einbezug der beteiligten und betroffenen Gruppen (Stakeholder). |
| Ziel | • Reduktion der CO2-Emmissionen durch Energiesparen.<br>• Fördern von erneuerbaren Energien und effizienten Technologien.<br>• Abfallreduktion und funktionierendes Recycling.<br>• Verwenden von nachhaltigen Baumaterialien zum Schutze natürlicher Ressourcen.<br>• Wild-, Wasser- und Biotopschutzmaßnahmen.<br>• Zusammenarbeit mit Gemeinden und Institutionen um nachhaltige Lösungen zu entwickeln.<br>• Unterstützung von ökologisch hergestellten Produkten aus fairem Handel.<br>• Einflussnehmen auf Industrie, Lieferanten und Partner Nachhaltigkeit zu fördern. |
| Wirkung | Kommunikation, Akzeptanz, Koordination |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Kümmerer Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-1] |
| Finanzumfang | 5.000 € je Jahr |
| Federführung | Stiftung Sicherheit im Skisport, Planegg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | k.A. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Erste Veranstaltung 2014 |
| Bemerkung | „Das Land will Vorreiter bei der Nachhaltigkeit sein“: Geschäftsstelle Nachhaltigkeitsstrategie UMBW<br>Erste Maßnahme 2014 zum Thema "Schneemanagement" und "Energieeffizienz" |

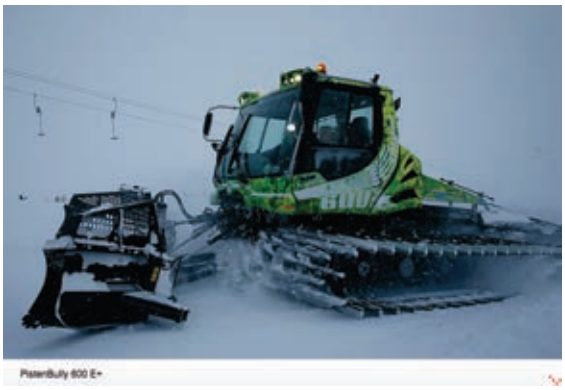

© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Regionales Skigebietsaudit & Kommunikation [NIV-3] |
| Handlungsfeld | Nachhaltigkeit und Innovation |
| Beschreibung | Fortführung und Ausbau der regionalen Umweltplanungen bei Bau- und Modernisierung von Infrastruktur, Umweltkommunikation |
| Skizze | In Zukunft wird ein bewusster Umgang mit natürlichen Ressourcen die Wahl des Ferienziels oder des Arbeitgebers in hohem Maß beeinflussen. Um dieses Thema strategisch aufzustellen, soll ein System gemäß Skigebiets-Audit aufgesetzt werden.<br>Die Umweltplanung ist auf dem in den vergangenen Jahren eingeschlagenen Weg in enger Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden weiterzuentwickeln:<br>• Bei Bedarf behörden- und landkreisübergreifende Abstimmung der erforderlichen Unterlagen und Verfahren<br>• bei Bedarf Erhebung bzw. Aktualisierung der naturschutzfachlichen Grundlagendaten zu Arten & Biotopen<br>• frühzeitige Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Aspekte, z.B. in Form eines Variantenstudiums bei Planungsalternativen<br>• vorbildliche und fachlich fundierte Abarbeitung der erforderlichen Genehmigungsschritte (Umweltverträglichkeitsstudien, Landschafspflegerischer Begleitpläne, Grünordnungspläne etc.)<br>• Einsatz einer ökologischen Fachkraft bei der Bauausführung<br>• Entwicklung eines projektübergreifenden, naturschutzfachlichen Ausgleichskonzeptes, das beispielsweise über eine Rahmenvereinbarung zwischen den Gemeinden, Liftverbund und Regierungspräsidium vertraglich fixiert werden kann (Beispiel Rahmenvereinbarung zum Bau der Rothaus-Sesselbahn und anderer Maßnahmen im Jahr 2000)<br>• Kommunikation der Tätigkeiten<br>• Entwicklung eines Leitfadens<br> |
| Ziel | • Vermeidung und Reduktion der Eingriffe in Natur- und Landschaft<br>• Vorbildliches naturschutzfachliches Ausgleichskonzept<br>• effiziente Genehmigungsverfahren<br>• strategische Umweltkommunikation |
| Wirkung | Planungssicherheit, Erhöhung der Akzeptanz der Modernisierungsmaßnahmen in der Öffentlichkeit |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Gesamtkoordination durch Kümmerer Nachhaltigkeit & Innovation [NIV-1] |
| Finanzumfang | Integration in die Projektplanungskosten, 20.000.- €, diverse Fördermöglichkeiten BMU, SIS etc. |

| | |
|---|---|
| Federführung | Gemeinden, Liftverbund Feldberg, Stiftung Sicherheit im Skisport, RP Freiburg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Naturschutzgesetz (BNatSchG, NatSchG), Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG, LUVPG), Landesseilbahngesetz (LSeilbG) u.a. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Audit Projektstart 2014 |
| Bemerkung | |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Förderung des ÖPNV – Optimierung Verkehrsmanagement [NIV-4] |
| Handlungsfeld | Nachhaltigkeit und Innovation |
| Beschreibung | Erfolgreicher Klima- und Umweltschutz im Tourismus geht nur über ein nachhaltiges Verkehrssystem.<br>Umsetzung der Maßnahmen: ÖPNV1 -8, P&R 1-3 und VL-1<br>Bausteine der neuen Multi-Modalität sind: Moderner öffentlicher Verkehr, Park & Ride, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mitfahrdienste und Sammel-Taxi.<br>Green Mobility ist eine neuartige Organisationsplattform für Fahrgemeinschaften. Als Service auf mobilen Endgeräten, wie Handys, wertet Green Mobility aktuell und kurzfristig Standort-, Ziel- und Kontextinformationen von Anbietern und Suchenden aus und ordnet sie einander in ad-hoc-Fahrgemeinschaften zu. Ergänzend werden öffentliche Verkehrsmittel in die Planung mit einbezogen.<br>Intelligente, intermodale Routenplaner ermitteln die umweltschonendsten Alternativen und lotsen den Gast zu den Verkehrsmitteln. |
| Skizze | |
| Ziel | Attraktivitätssteigerung, Convenience, Reduzierung Individualverkehr, Fahrgemeinschaften |
| Wirkung | Klimaschutzmaßnahme, $CO_2$ Reduktion |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Informationsplattform für alle Verkehrsmaßnahmen [ÖPNV1 -8], [P&R 1-3] und [VL-1] |
| Finanzumfang | Green Mobility Plattform für Fahrgemeinschaften ca. 20.000.- Euro |
| Federführung | Liftverbund und relevante Akteure; Stiftung Sicherheit im Skisport (SIS) |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | keine |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristig umsetzbar |
| Bemerkung | Mögliche Förderung über klimopass |

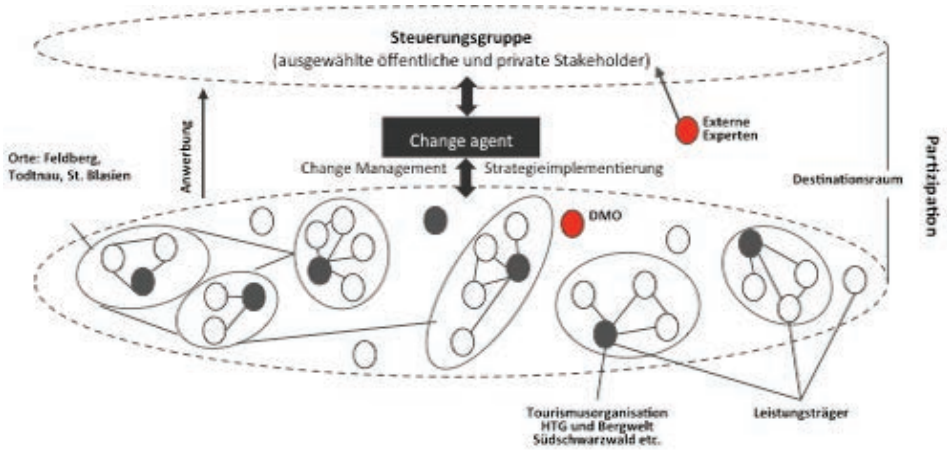
| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Emissionsreduktion Pistenmaschinen [NIV-5] |
| Handlungsfeld | Nachhaltigkeit & Innovation |
| Beschreibung | Investitionen in effiziente Technologien um die Emissionen der Pistenmaschinenflotte zu reduzieren ohne Pistenqualität einzubüßen. Neben der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften für Abgaswerte, werden alle Pistenmaschinen zusätzlich mit Partikelfiltern ausgerüstet. Neue Maschinen entsprechen der Euro 5 Norm, die erst 2015 in Kraft tritt und Hybridantriebe werden zukünftig gefördert.<br>Derzeit 5 Solomaschinen alpin + 3 nordic; ca. 7.000 Pistenmaschinen Std. je Jahr. Dieselverbrauch: 150.000 Liter/Jahr. Dieselverbrauch/Maschine: 18 - 24 Liter/Std.<br>Maßnahme:<br>Ad Blue/Diesel Partikelfilter; Drehzahloptimiertes Fahren – Motordata-System; Neuanschaffungen; SnowSat |
| Skizze |  |
| Ziel | Effizienz, Kosteneinsparung, $CO_2$-Reduktion |
| Wirkung | Reduktion $CO_2$-Emmissionen, Klimaschutzmaßnahme, Kosteneinsparung |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | mit allen Verkehrs- und Energieeffizienzmaßnahmen |
| Finanzumfang | k.A. |
| Federführung | Liftverbund |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | k.A. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | erste Maßnahmen bereits in der Umsetzung |
| Bemerkung | k.A. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Modellhafte Anpassung des Schneemanagements an Witterungsvariabilität und Klimawandel [NIV-6] |
| Handlungsfeld | Nachhaltigkeit und Innovation |
| Beschreibung | Durch die vernetzte Weiterentwicklung der Anpassungsfelder Beschneiung, Schneepflege, Transportanlagen und Pistenpräparation werden am Beispiel der Tourismusdestination Feldberg die einzelnen Komponenten eines nachhaltigen Schneemanagements an die Folgen von Witterungsvariabilität und Klimawandel modellhaft angepasst.<br>Hierbei werden sämtliche Segmente im Hinblick auf Performance und Energieeffizienz optimiert.<br>Ziel ist die Weiterentwicklung und Sicherung des Schneesports und dessen Wertschöpfung an den noch geeigneten Standorten. Das Projekt dient als Modellprojekt zur Übertragung der Ergebnisse an weitere Standorte in Baden-Württemberg.<br>• Schneemanagement durch GPS-gestützte Schneehöhemessung (reduziert Schneebedarf und damit Kosten sowie Energiebedarf). Schulung des Personals in neuen Präparationstechniken.<br>• Prüfung von Snowfarming (Einlagern von Schneedepots über den Sommer) erlaubt Sicherung des Saisonstarts auf Teilflächen<br>• Nutzung der technologischen Fortschritte in der techn. Beschneiung (reduzierter Energiebedarf, Technikverbesserungen zur Erhöhung der Grenztemperatur)<br>• Emissionsreduktion der Pistenmaschinen. Investitionen in effiziente Technologien ohne Pistenqualität einzubüßen.<br>• Anpassung der Pistenpräparation |
| Skizze | |
| Ziel | • Wettbewerbsfähigkeit von KMU<br>• Energieeffizienz und erneuerbare Energien<br>• Aktiver Beitrag zum Klimaschutz<br>• $CO_2$ – Reduktion<br>• Unterstützung von nachhaltigen regionalen Entwicklungsbestrebungen |
| Wirkung | Klimaschutz, Energieeffizienz |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | k.A. |

| | |
|---|---|
| Finanzumfang | 80.000 Euro - 2 Jahre |
| Federführung | Liftgesellschaft, Deutsche Sporthochschule, SLF Davos |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Keine |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Projektantrag Februar 2014 |
| Bemerkung | Projektantrag Klimopass |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Destinationsmanagement Feldberg<br>– Koordination und Kooperation [ORGA-1] |
| Handlungsfeld | Organisationsrahmen |
| Beschreibung | Der Gesamteindruck, den eine Destination beim Gast hinterlässt, ist für ihren Erfolg und ihre langfristige Prosperität entscheidend. Die Bereitschaft zur Kooperation muss bei allen Leistungsträgern vorhanden sein. Ansonsten verringert der Feldberg mittelfristig seine Wettbewerbsfähigkeit. Diese Zusammenarbeit der Leistungsträger muss sowohl auf Angebotsseite wie auch bei der Vermarktung und im Vertrieb zu messbaren Verbesserungen führen. |
| Skizze | Die Besonderheiten einer kommunalbasierten Destination erfordern ein effizientes zusammenwirken der Akteure. Die Vielzahl an Stakeholdern und ihre divergierende Interessenlage erschweren das Management. Ein Destinationsmanagement-Organisation (DMO) kann nicht top down bestimmen, sondern muss die selbstständigen Akteure in der Produktentwicklung und Kommunikation mitnehmen. Ziel ist daher die Bildung eines miteinander interagierenden, effizienten Netzwerks – einer Kombination von öffentlicher Steuerung und privater Selbstorganisation. Daher wird ein Modell vorgeschlagen, das von einer Steuerungsgruppe geführt werden muss, die sich aus verschiedenen Stakeholdern der Feldbergregion zusammensetzt.<br>  <br> |
| Ziel | Mehr Kooperation und Koordination, Verbesserung sowohl auf Angebotsseite wie auch bei Vermarktung und Vertrieb |
| Wirkung | Effiziente nachhaltige Angebots- und Produktentwicklung |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | mit allen Bereichen |
| Finanzumfang | abhängig von der zu wählenden Organisationsform 20.000 - 60.000 € je Jahr |
| Federführung | RP Freiburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Steuerungsgruppe |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Keine |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Hohe Dringlichkeit |
| Bemerkung | k.A. |

# 6.3 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

## 6.3.1 Angebots- und Produktentwicklung

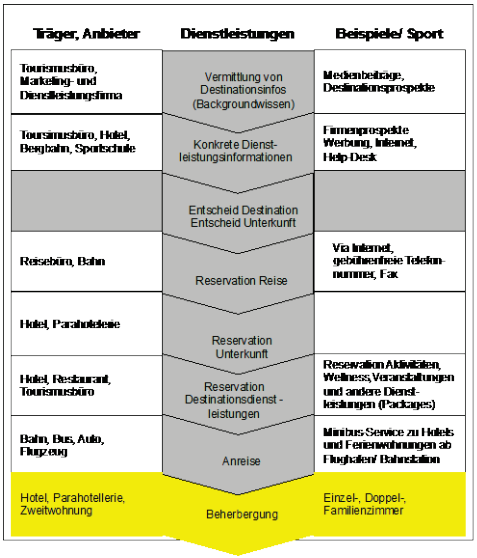
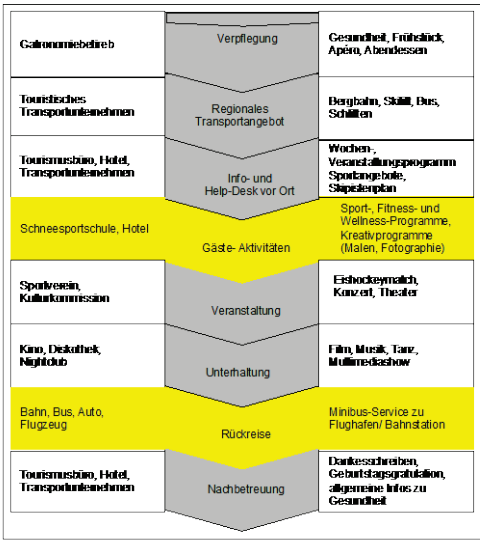
| Maßnahme [Nr] | Projektoffensive Aktivurlaub – 365 Tage [AP-1] |
|---|---|
| Handlungsfeld | Angebots- und Produktentwicklung |
| Beschreibung | Qualitätsoffensive Wintersport, Wandern und sportlich Radfahren<br>Qualitätsmaßnahmen im Bereich Wintertourismus und Wandern sollen die bestehende Kernkompetenz der Destination stärken und mit der Spezialisierung im Bereich sportlich Radfahren eine Neupositionierung der Feldberg-Region erreichen.<br>Wichtigste Maßnahmen hierbei sind die Zielgruppenspezialisierung der Gastgewerbeanbieter als winter-, wander- und radfreundliche Betriebe sowie die Schaffung und qualitative Weiterentwicklung des Radwegeangebotes (Mountain-Bike-Trails/Rennradstrecken).<br>Handlungs- und Qualitätsleitfaden: Entwicklung und Umsetzung von Qualitätsprodukten als Ganzjahresdestination. Erstmalige Kopplung aller Segmente, Regionen und Jahreszeiten für: MTB, VTT, Rennrad, Elektrofahrrad etc.<br>Natur, Aktiv, Gesundheit und Sommerfrische sind entscheidende Parameter. |
| Skizze | **Aktivurlaub ist erholsamer als Strandaufenthalt**<br>Erstellt 12.06.2013<br> <br>Wer den Stresshormon-Level in seinem Blut dauerhaft senken will, sollte im Urlaub aktiv werden. Foto: Julian Stratenschulte<br>**Köln.** Einfach mal richtig ausspannen - das möchte so mancher im Urlaub. Doch nur faul am Strand rumliegen, steigert nicht unbedingt den Erholungswert. Das hat jetzt eine Studie ergeben.<br>Wer im Urlaub nur auf der faulen Haut liegt, ist hinterher weniger erholt als jemand, der in den Ferien körperlich aktiv war. Darauf weist Prof. Ingo Froböse vom Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln hin. «Nach einem erholsamen, aktiven Urlaub hat man bis zu zehn Wochen lang nachweisbar weniger Stresshormone im Körper und ist somit stressresistenter», sagt er. «Auch das Immunsystem wird gestärkt und ist widerstandsfähiger gegen Bakterien und Viren im Alltag.»<br>Eine Umfrage der Hochschule unter 1013 Deutschen im Alter von 25 bis 69 Jahren bestätigt das: Dabei gaben knapp drei Viertel (74 Prozent) der Befragten an, dass für sie ein Urlaub mit einem abwechslungsreichen und vielfältigen Freizeitangebot den größten Erholungseffekt habe. Vor allem in den Bergen ist ihrer Meinung nach ein solcher Effekt feststellbar.<br>«In den Bergen, fernab von Feinstaub und Ozon, bringt jede Bewegung den Kreislauf auf Touren und lässt das Herz kräftiger schlagen als unten im Tal», sagt Froböse. Der Körper müsse die reduzierte Sauerstoffsättigung der Luft kompensieren, indem er mehr rote Blutkörperchen produziert, die den Sauerstoff in die Zellen transportieren. Außerdem wirke sich eine aktive Auszeit in den Bergen positiv auf die Regeneration nach physischen Belastungen, auf die Konzentrationsfähigkeit und den Fettstoffwechsel aus. |
| Ziel | Risikominimierung, saisonale Ausweitung, Ganzjahresprodukt, Reduzierung Individualverkehr, Kundenzufriedenheit, Produktinnovation |
| Wirkung | Attraktivitätssteigerung, Reduzierung Individualverkehr, Klimaschutz – $CO_2$ Reduktion |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Synergie / Funktions-abhängigkeit | |
| Finanzumfang | 150.000.- Euro (Single Trail - Gipfeltrail) |
| Federführung | HTG, Bergwelt Südschwarzwald + Gemeinden |
| Gesetzliche / verwal-tungstechnische Vo-raussetzung | Beteiligung Forstverwaltung, Schwarzwaldverein, Tourismusverbände, Waldeigentümer.<br>Abklärung veränderter Rahmenbedingungen durch Biosphäre |
| Zeithorizont / Dring-lichkeit | Umsetzbar ab 2014/15 |
| Bemerkung | Naturpark wird in 2014/15 gezielt Maßnahmen im Bereich MTB Singletrail fördern. |

| Maßnahme [Nr] | Berggastronomie Fahl [AP-2] |
|---|---|
| Handlungsfeld | Angebotsentwicklung |
| Beschreibung | Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Bau und Betrieb einer Schirmbar im Winter. Es wird der Betrieb durch die Liftgesellschaft empfohlen mit dem Ziel der Erhöhung der Wertschöpfung bei gleichzeitiger Verantwortung/Steuerung der Nutzung und Besucherlenkung im Gebiet. |
| Skizze | Im Bereich der Liftanlagen Fahl befindet sich derzeit keine „Berggastronomie“. Dringender Bedarf wurde im Dialogprozess von Seiten der Gäste, der Liftgesellschaft und der Stadt Todtnau angezeigt. Es wird empfohlen eine Machbarkeitsstudie für den Standort Bergstation Rothaus-Bahn durchzuführen und mögliche Rahmenbedingungen frühzeitig mit dem RP Freiburg abzustimmen. Dabei ist nach derzeitiger Überlegung eine Schirmbar vorstellbar, die nur Winter betrieben wird. Bau und Betrieb müssen dem sensiblen Raum Rechnung tragen. Temporäre Einrichtung, Verzicht auf Betonfundament (Schraubdübel), Anbindung von Wasser- und Abwasserleitung an die Grundversorgung Herzogenhorn. |
| Ziel | Qualitative Entwicklung |
| Wirkung | Qualitative Angebotsergänzung im Bereich Skilifte Fahl. Erhöhung der Nachfrage |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Ergänzung zur Infrastruktur - Transportanlage |
| Finanzumfang | Abhängig von Rahmenbedingungen aus Machbarkeitsstudie |
| Federführung | Alpincenter Todtnau-Feldberg GmbH, Stadt Todtnau |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Kein Sommerbetrieb, ggf. temporäre Anlage mit Probebetrieb. |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Sofortmaßnahme |
| Bemerkung | k.A. |

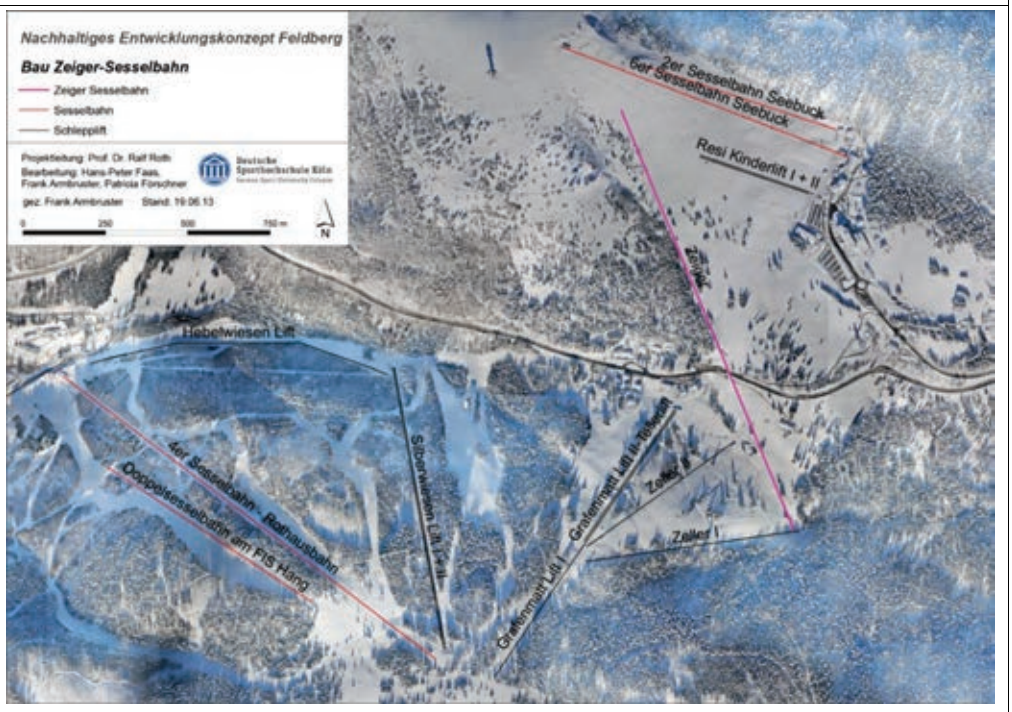

© Deutsche Sporthochschule Köln

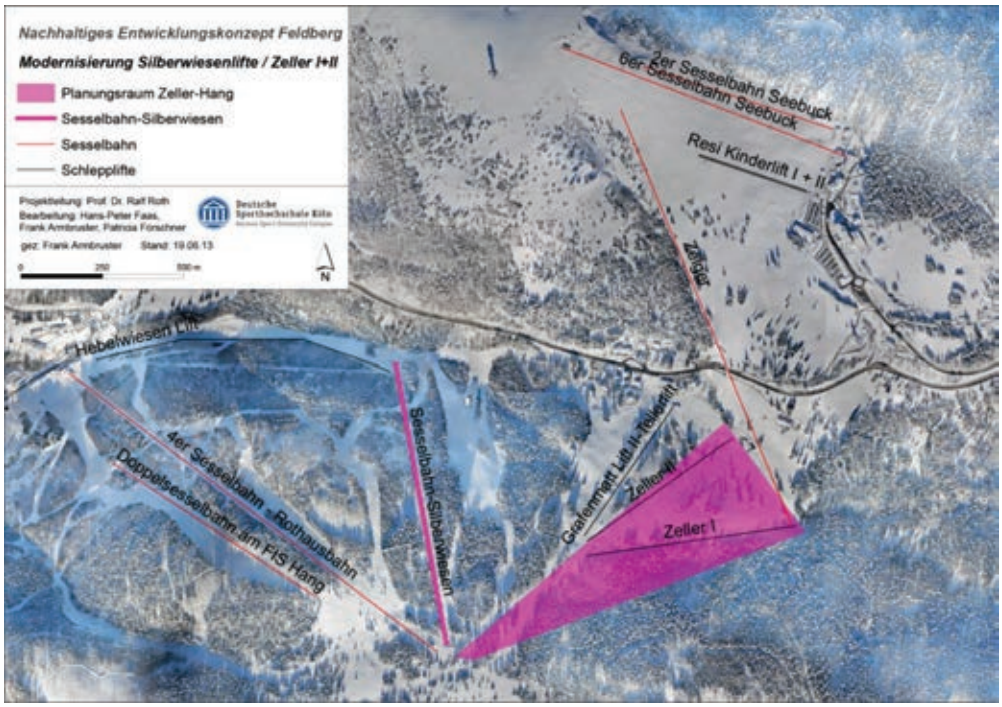
| Maßnahme [Nr] | Schulung und Kooperationen touristischer Leistungsanbieter [AP-3] |
|---|---|
| Handlungsfeld | Angebots- und Produktentwicklung |
| Beschreibung | Unsere Projekterkenntnisse zeigen eindeutig, dass komparative Vorteile (Natur, Schnee etc.) keineswegs genügen, um wettbewerbsfähig zu sein, sondern dass dafür der kompetitive Teil entscheidend ist. Eine Destinationen ist nur mit qualifiziertem und hochmotiviertem Personal und Führungskräfte erfolgreich.<br>• Die Servicekette umfasst alle betroffenen Anbieter bezogen auf ein Marktsegment bzw. eine Zielgruppe, die zur Befriedigung der jeweiligen Kundenbedürfnisse notwendig sind – von der Erstinformation über die An- und Abreise bis zum Aufenthalt.<br>• Qualität muss entlang dieser Servicekette entwickelt werden, denn jede einzelne Teilleistung trägt zur Kundenzufriedenheit bei. Umgekehrt schmälern Negativereignisse mit schlechter Qualität bei Teilleistungen auch die Gesamtzufriedenheit des Gastes mit dem Aufenthalt.<br>• Die Bildung von Kooperationen wird für touristische Leistungsträger eine zunehmend wichtige Unternehmensstrategie. Sie ist insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen am Feldberg eine Möglichkeit, um unter verschärften Wettbewerbsbedingungen am Markt erfolgreich zu bleiben.<br>• Regionale Kooperationen auf allen Leistungsträgerstufen: Beherbergung, Gastronomie, Handel und Gewerbe, Forstwirtschaft, spezialisierte Dienstleister, Freizeitanbieter, Anbieter von Transportleistungen, die Gesundheitswirtschaft u.a.m.<br>Das Projekt organisiert Schulungen, Exkursionen und pragmatische Beratungsleistungen unter Mithilfe alpenländischer erfolgreicher Destinationen. Mögliche Partner: Future Mountain, Doppelmayr, Kässbohrer, Fellhorn-Bergbahnen etc. |
| Skizze | Dienstleistungskette:<br>  <br><br>  <br> |
| Ziel | • Kundenorientierung durch Zielgruppenspezialisierung und Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse<br>• Steigerung der Leistungsfähigkeit der Anbieter<br>• Qualifizierung des Personals und Steigerung der Dienstleistungsbereitschaft durch |

| | |
|---|---|
| | Weiterbildung<br>• Qualitätsverbesserungen durch Qualitätsstandards bei Dienstleistungen und Infrastruktur<br>• Verbesserte Rahmenbedingungen durch Schaffung eines positiven Service- und Tourismusbewusstseins |
| Wirkung | Grundlage für die qualitative Entwicklung |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | mit allen Bereichen und Projekten |
| Finanzumfang | 8000.- Euro pro Jahr |
| Federführung | Hochschwarzwald-Tourismus GMBH & BERGWELT Südschwarzwald mit touristischer Bildungseinrichtung |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Keine |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Kurzfristig umsetzbar |
| Bemerkung | k.A. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

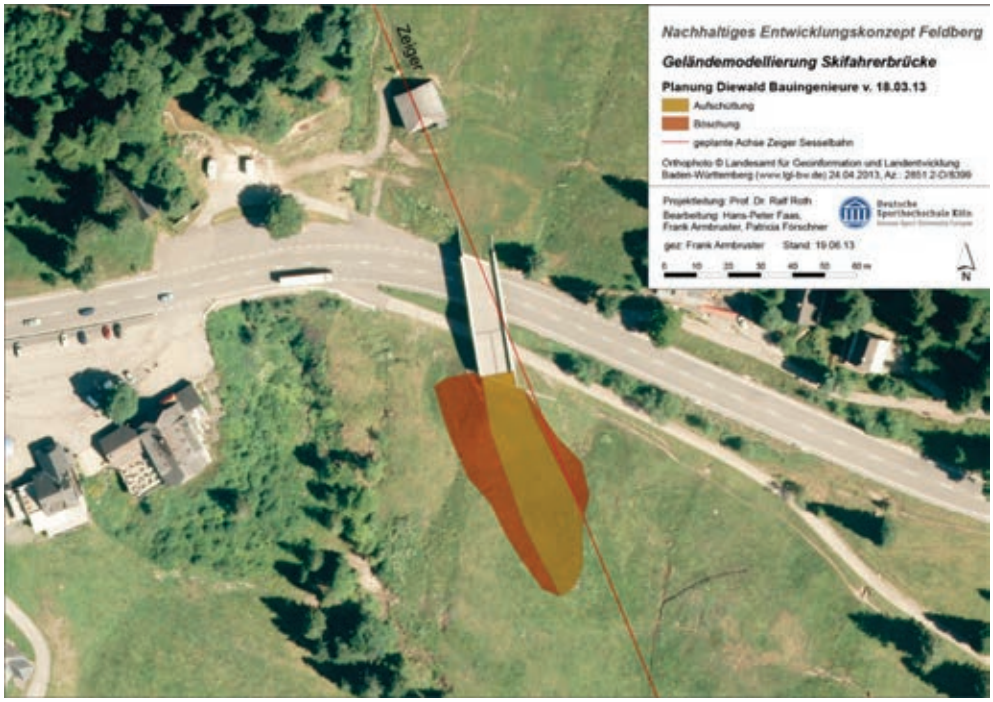
## 6.3.2 Infrastruktur - Liftanlagen

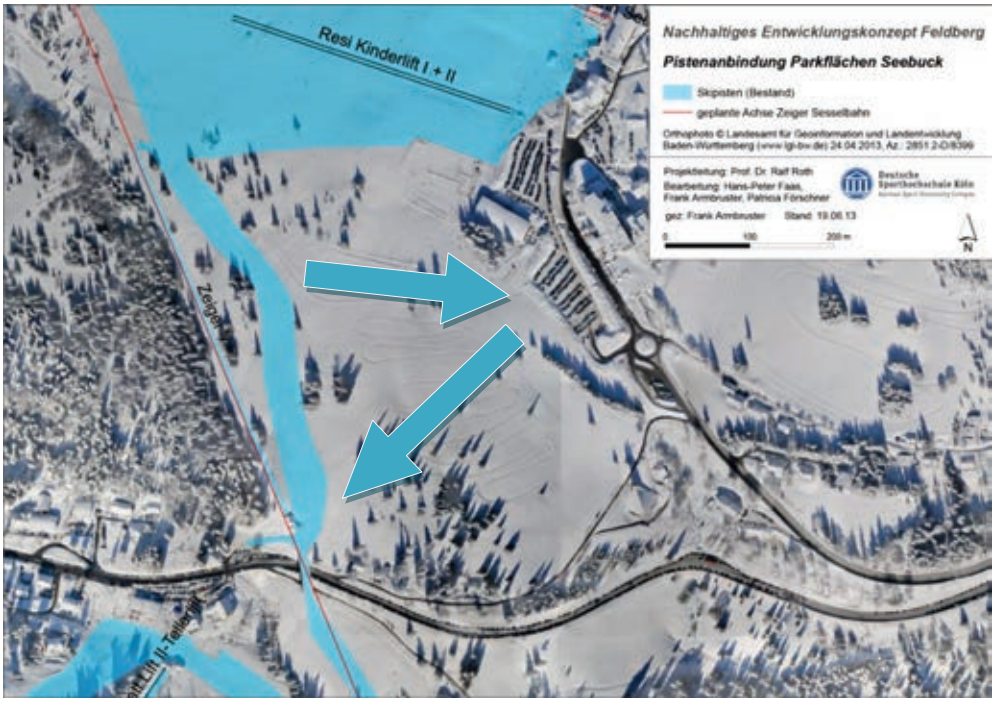
| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Bau Zeiger-Sesselbahn [LA-1] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Liftanlagen |
| Beschreibung | Bau einer kuppelbaren 4er Sesselbahn in der Achse des bestehenden Schlepplifts "Zeiger"; talseitige Verlängerung über die Skifahrerbrücke bis zur Talstation des Schlepplifts "Zeller 1", bergseitige Verlängerung bis zur Seebuck-Piste. Die Bahn ist ausschließlich für den Winterbetrieb geplant. |
| Skizze |  |
| Ziel | Attraktivitätssteigerung Skigebiet |
| Wirkung | Skitechnische Verbindung über B317 vom Teilgebiet Todtnau-Fahl / Menzenschwand zum Seebuck, Erhöhung Komfort Liftanlagen insbesondere für Snowboarder, Verlängerung der Abfahrtspiste Zeiger-Hang |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Voraussetzung für Bau eines Parkhauses am Seebuck [MIV-1], nur im Zusammenhang mit technischer Beschneiung der Abfahrtspiste Zeiger [TS-3] und Ausbau der Skifahrerbrücke [PI-1] |
| Finanzumfang | Baukosten: ca. 7,0 Mio. €<br>Betriebskosten: k.A. |
| Federführung | Stadt St. Blasien als Betreiberin der Liftanlage und Grundstückseigentümerin |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Planfeststellungsverfahren (§11 LSeilbG), Prüfung der Umweltverträglichkeit nach Maßgabe des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG). |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Im Gesamtentwicklungskonzept vordringliche Maßnahme. Planfeststellungsverfahren mit Scoping-Termin gestartet. Bauzeit ca. 9 Monate. |
| Bemerkung | k.A. |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Modernisierung Zeller I und II, Silberwiesen [LA-2] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Liftanlagen |
| Beschreibung | Neben dem Bau der Zeiger-Sesselbahn stehen als zwei wesentliche Aufgaben noch die Modernisierung der beiden Schlepplifte am Zeller-Hang sowie der Doppel-Schlepplift "Silberwiesen" an. Die bereits mehrere Jahrzehnte alten Schlepplifte sollten durch moderne Sesselbahnen ersetzt werden. Im Falle der Silberwiesenlifte ist die Bahnachse weitestgehend vorgegeben. Im Falle des Zeller-Hang ist zu prüfen, ob die bisherigen Trassen beibehalten werden sollten, oder ob sich optimalere Achsen vorhanden sind. Eine erste Planungsüberlegung ist dabei die Verbindung der Talstation Zeller I (und der zukünftigen Talstation der Zeiger-Sesselbahn) bis auf die Grafenmatt, d.h. in den Bereich der Bergstation der Rothausbahn und der Silberwiesenlifte. |
| Skizze |  |
| Ziel | Attraktivitätssteigerung Skigebiet |
| Wirkung | Erhöhung Komfort Liftanlagen insbesondere für Snowboarder, Vernetzung Skigebiet |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Ausbau technischer Beschneiung [TS 3], Bau Zeiger-Bahn [LA 1] |
| Finanzumfang | Grobe Kostenschätzung: 15 Mio. € |
| Federführung | Liftverbund Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Planfeststellungsverfahren (§11 LSeilbG), Prüfung der Umweltverträglichkeit nach Maßgabe des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG). |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Mittelfristige Maßnahme |
| Bemerkung | k.A. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

### 6.3.3 Infrastruktur - Skipisten

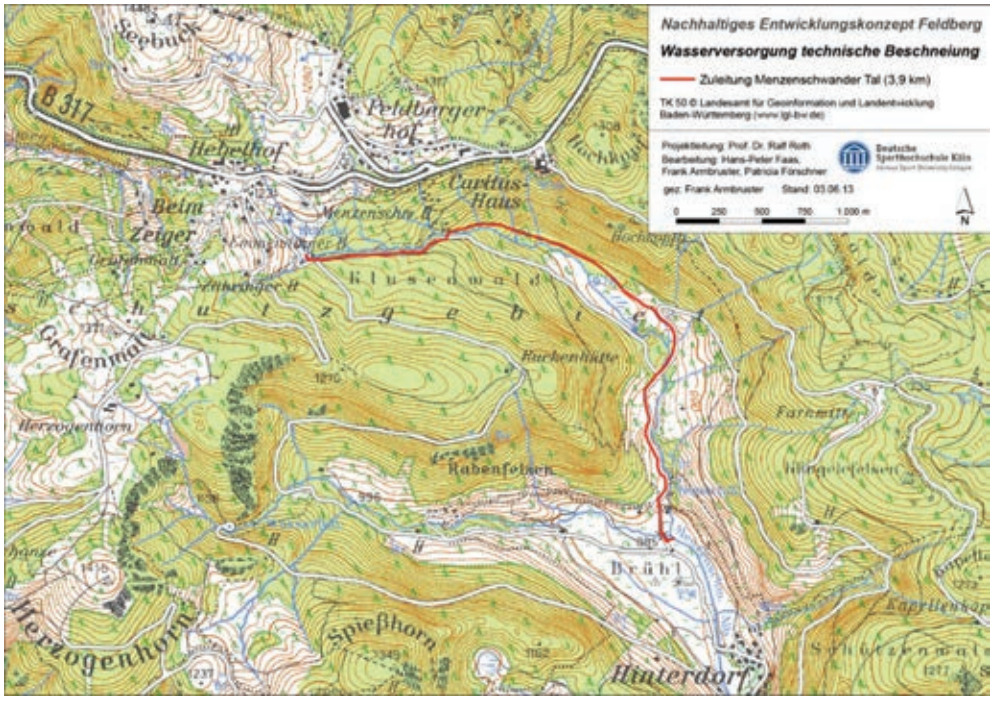
| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Ausbau Skifahrerbrücke [PI-1] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Pisten |
| Beschreibung | Die Kapazität der Skifahrerbrücke sollte möglichst erhöht werden. Denkbar ist dies durch eine Entschärfung der Abfahrt unterhalb der Brücke durch eine Aufschüttung. Hierfür liegt eine Planungsskizze vom Ingenieurbüro Diewald vom 18.03.2013 vor. Alternativ ist zu prüfen, ob eine Verbreiterung der gesamten Brücke unter Berücksichtigung der Spannweite, der Topografie und der Zuwegung zur Menzenschwander Hütte technisch realisierbar wäre. |
| Skizze |  |
| Ziel | Erhöhung der Kapazität der Skifahrerbrücke |
| Wirkung | Beseitigung der Steilstelle und Verbesserung der Einsehbarkeit unterhalb der Brücke |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Sollte möglichst im Zusammenhang mit dem Bau der Sesselbahn-Zeiger [LA-1] und dem Parkhaus [MIV-1] realisiert werden. |
| Finanzumfang | k.A. |
| Federführung | Stadt St. Blasien als Betreiberin und Grundstückseigentümerin |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Baurechtsverfahren LBO, naturschutzrechtliche Genehmigung nach §24 Abs. 2 Nr. 1 NatSchG sowie Erlaubnis/Befreiung nach NSG/LSG-Verordnung "Feldberg" |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Im Gesamtentwicklungskonzept Infrastruktur vordringliche Maßnahme. |
| Bemerkung | k.A. |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Pistenanbindung Parkhaus Seebuck [PI-2] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Pisten |
| Beschreibung | Ausweisung einer Zufahrt- und Abfahrtspiste von Zeiger-Hang zum Standort des Parkhauses Seebuck. Der optimale Verlauf und der Umfang der Pistenbaumaßnahmen ist planerisch auszuarbeiten. Die Anbindung ist mit einer Beschneiungsanlage vorzusehen. |
| Skizze |  |
| Ziel | Attraktivitätserhöhung Skigebiet |
| Wirkung | Direkte Anbindung des Parkhauses, Vermeidung von Fußwegen zum Einstieg ins Skigebiet |
| Synergie / Funktions-abhängigkeit | Funktionszusammenhang mit Bau der Sesselbahn-Zeiger [LA-1] und Bau des Parkhauses Seebuck (mit Kasseninfrastruktur) [MIV-1]. Anbindung ist im Variantenstudium Wasserbevorratung zu berücksichtigen [TS-2]. |
| Finanzumfang | Aufnahme in die Kostenplanung Parkhaus |
| Federführung | Liftverbund Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | In Abhängigkeit des Umfangs der geplanten Maßnahmen: Baurechtsverfahren LBO, naturschutzrechtliche Genehmigung nach §24 Abs. 2 Nr. 1 NatSchG sowie Erlaubnis/Befreiung nach NSG/LSG-Verordnung "Feldberg" |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Hohe Dringlichkeit im Zusammenhang mit der Realisierung des Parkhauses |
| Bemerkung | k.A. |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Rückbau Schanzenanlage - Fahler Loch [PI-3] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Pisten |
| Beschreibung | Die Skizunft Feldberg ist Eigentümerin der Skipisten und Schanzenanlagen im "Fahler Loch". Diese Sportstätte wurde bereits seit den 1930er Jahren skisportlich genutzt. Anfang der 1990er Jahre wurde die Skisprungschanzenanlage aufgegeben. Mittlerweile wurde der Anlaufturm des aus drei Sprungschanzen bestehenden Schanzenzentrums abgerissen. Der Skizunft Feldberg ist es zwischenzeitlich gelungen, eine Abrissgenehmigung für den unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Kampfrichterturm zu erwirken, der stark einsturzgefährdet ist. In Ergänzung des Abrisses dieses baufälligen Turmes sollte auch der Aufsprunghügel der großen Fahler Schanze renaturiert und das Gelände modelliert werden, um diese Sporteinrichtung dem alpinen Nachwuchsleistungssport als Trainings- und Wettkampfhang für Nachwuchsrennen zuzufügen. |
| Skizze | |
| Ziel | Beseitigung des Gefahrenpotenzials, das von der einsturzgefährdeten Schanzenanlage ausgeht, Umwidmung der Schanzenanlage als Trainings- und Wettkampfhang für den alpinen Skisport |
| Wirkung | Nutzbarmachung des Geländes für den alpinen Skisport |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Die Geländemulde am Schanzenauslauf ist potenzieller Standort für eine Wasserbevorratung [TS-2], Modernisierung Liftanlage Silberwiesen [LA-2] |
| Finanzumfang | Ca. 360.000 € (Kostenschätzung für Erdarbeiten der Riede Ingenieur-AG v. 09.07.2012) |
| Federführung | Skizunft Feldberg als Eigentümerin, Gemeinde Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | In Abhängigkeit des Umfangs der geplanten Maßnahmen: Baurechtsverfahren LBO, naturschutzrechtliche Genehmigung nach §24 Abs. 2 Nr. 1 NatSchG sowie Erlaubnis/Befreiung nach NSG/LSG-Verordnung "Feldberg" |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Aufgrund der Einsturzgefährdung besteht Handlungsbedarf. |
| Bemerkung | k.A. |

## 6.3.4 Infrastruktur - Technische Schneeerzeugung

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Wasserzuleitung Menzenschwander Tal [TS-1] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Technische Schneeerzeugung |
| Beschreibung | Vorbehaltlich einer planerischen Konkretisierung: Bau einer ca. 3,9 km langen Wasserzuleitung zum Versorgungsnetz der Beschneiungsanlagen im Skigebiet. Als Standort für die Wasserentnahme kommt aufgrund des großen Einzugsgebietes (ca. 11 km²) die Menzenschwander Alb unterhalb des Zuflusses des Kriegsbaches in Frage. Alternativen, z.B. die Verwendung des Wasserdargebots der Wiese über bestehendes Wasserrecht "Beschneiung Fahl" ist vorab zu prüfen. Auch eine Nutzung der Leitung zur Wasserkraftnutzung ist unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten zu prüfen. |
| Skizze |  |
| Ziel | Dauerhafte Sicherung und Erhöhung des für die technische Beschneiung zur Verfügung stehenden Wasserdargebotes |
| Wirkung | Reduktion des notwendigen Bevorratungsvolumens / Investitionskosten Teichanlage, Reduktion der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild im Vergleich zu größeren Speicherteichen, ökologisch unproblematischere Wasserentnahme durch größeres Einzugsgebiet |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Variantenstudium Wasserbevorratung technische Beschneiung [TS-2],<br>funktionale Erweiterung Beschneiungsflächen [TS-3] |
| Finanzumfang | Baukosten: 1.460.000,-- € netto<br>(Grob-Kostenschätzung Diewald Bauingenieure v. 06.02.13)<br>Betriebskosten: Energiekosten in Abhängigkeit der Wassermengen |
| Federführung | Stadt St. Blasien |
| Gesetzliche / verwal- | Wasserrechtsverfahren erforderlich, Querung des Naturschutzgebietes Feldberg / Natura |

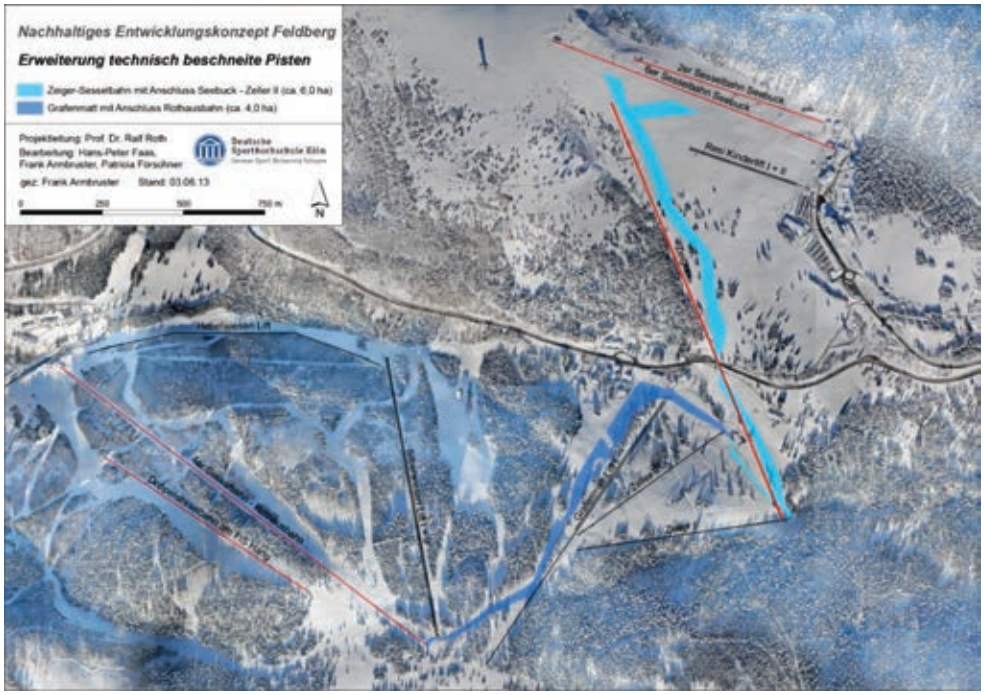

© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| tungstechnische Voraussetzung | 2000 - Gebiet entlang bestehender Wege, naturschutzrechtliche Genehmigung / Befreiung NSG und LSG |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 6 Monate, Planungsvorlauf ca. 1,5 Jahre [mittelfristige Maßnahme] |
| Bemerkung | k.A. |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Variantenstudium Wasserbevorratung technische Beschneiung [TS-2] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Technische Schneeerzeugung |
| Beschreibung | Prüfung möglicher Standorte für eine zusätzlichen Wasserbevorratung in Abhängigkeit der Ergebnisse der Maßnahme [TS-1] – unter Berücksichtigung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.<br>Für einen Standort unterhalb der Menzenschwander Hütte existiert eine Planungsgrundlage des Ingenieurbüros Diewald, in der die maximale Bevorratungsgröße an diesem Standort aufzeigt wird. Andere Standorte sind dabei mit in die Prüfung einzubeziehen. Potenzielle Standorte liegen südlich des Haus der Natur und im Auslauf der ehemaligen Schanze am Fahler Loch. |
| Skizze | |
| Ziel | Dauerhafte Sicherung und Erhöhung des für die technische Beschneiung zur Verfügung stehenden Wasserdargebotes |
| Wirkung | Verfügbarkeit eines angemessen dimensionierten Wasservolumens für eine optimierte technische Beschneiungsanlage für die in der Regeln kurzen Beschneiungszeiträume; Unabhängigkeit von zeitlichen Beschränkungen der Wasserentnahme und der Pumpenkapazität der Zuleitung |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Dimensionierung abhängig vom Ergebnis der Untersuchungen zu den Möglichkeiten einer Wasserzuleitung [TS-1]. Für den Standort südlich Haus der Natur ist die Pistenanbindung [PI-2] an das Parkhaus Seebuck [MIV-1] zu prüfen. |
| Finanzumfang | Honorarkosten für Studie und Planungsentwürfe |
| Federführung | Liftverbund Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Wasserrechtsverfahren erforderlich, naturschutzrechtliche Genehmigung / Befreiung LSG |
| Zeithorizont / Dring- | Bauzeit für die Maßnahme ca. 6 Monate, Planungsvorlauf ca. 1,5 Jahre |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| lichkeit | |
| Bemerkung | mittelfristige Maßnahme |

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | **Funktionale Erweiterung Beschneiungsflächen [TS-3]** |
| Handlungsfeld | Infrastruktur - Technische Schneeerzeugung |
| Beschreibung | Bau von Beschneiungsanlagen mit Feldleitungen, Schneeerzeugern und Pumpenstationen am Zeiger-Hang, im Zusammenhang mit dem Bau der Sesselbahn-Zeiger, und Grafenmatt-Abfahrt, als Verbindung zwischen Bergstation Rothaus-Sesselbahn und zukünftiger Talstation Zeiger-Sesselbahn. Dadurch Erweiterung der technisch beschneiten Fläche um ca. 6 ha bzw. 4 ha. Im Falle der Realisierung des Parkhauses Seebuck ist die Anbindung ebenfalls zu berücksichtigen. |
| Skizze |  |
| Ziel | Erhöhung der Schneesicherheit der Abfahrtspisten, die für die Vernetzung des Gebiets entscheidend sind |
| Wirkung | Investitionsabsicherung Zeiger-Sesselbahn und Anbindung Standort Parkhaus Seebuck an Gesamtgebiet, Gewährleistung der Verbindung (Zeiger-Bahn nur Bergfahrten), Anbindung Rothausbahn an Gesamtgebiet |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | Bau Zeiger-Sesselbahn [LA-1], Wasserzuleitung Menzenschwander Tal [TS-1] und Variantenstudium Wasserbevorratung [TS-2] |
| Finanzumfang | Baukosten: ca. 4 Mio. €<br>Betriebskosten: k.A. |
| Federführung | Liftverbund Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Wasserrechtsverfahren erforderlich, naturschutzrechtliche Genehmigung / Befreiung NSG und LSG |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Bauzeit für die Maßnahme ca. 6 Monate, Planungsvorlauf ca. 1,5 Jahre |
| Bemerkung | mittelfristige Maßnahme |


© Deutsche Sporthochschule Köln

| | |
|---|---|
| Maßnahme [Nr] | Schüler Training Zeller Hang [TA-1] |
| Handlungsfeld | Infrastruktur |
| Beschreibung | Entwicklung einer Trainingsinfrastruktur für Kinder- und Schüler Training Alpin am Zeller Hang. Installation einer Flutlichtanlage. |
| Skizze | Aufgrund der veränderten schulischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sind moderne siedlungsnahe Trainingsmöglichkeiten für Schüler unabdingbar. Hierzu bedarf es bei einzelnen Anlagen auch im Wintersport einer entsprechenden Flutlicht Beleuchtung. Der Standort Zeller 1 eignet sich aufgrund seiner Struktur und Textur besonders für eine solche Anlage. Er ermöglicht einen direkten Zugang von der B317 und eine optimale Ausnutzung der bereits vorhandenen Strukturen. Nach dem heutigen Stand der Technik müssen Flutlichtanlagen einerseits die lichttechnischen Anforderungen erfüllen und andererseits bei steigenden Energiekosten wirtschaftlich sein. Dies kann nur durch fachgemäße Planung mit spezifischen Lichtberechnungen gewährleistet werden.<br> <br>Die Anlage muss Lichtstandards an Beleuchtungsstärke, Gleichmäßigkeit, Blendungsbegrenzung und den Farbeigenschaften der Lichtquellen gerecht werden. Hierfür gibt es die europäische Norm ON EN 12193. Für Trainingslauf und Publikumsbetrieb reicht es aus die Piste von einer Seite aus zu beleuchten. Der Mastabstand beträgt ca. 50 m.<br>Aus Naturschutzgründen empfehlen wir die gelbe Natriumdampflampe. Der Blau-Anteil im Farbspektrum ist geringer, die Lichtquelle wird von Insekten kaum wahrgenommen. Die Lichtausbeute beträgt 135.000 Lm aus 1000 W Leistung. |
| Ziel | Optimierung der Verwendung vorhandener skisportlichen Anlagen für Schülertraining |
| Wirkung | Erhöhung der Auslastung |
| Synergie / Funktionsabhängigkeit | k.A. |
| Finanzumfang | Planungs- und Baukosten in Abhängigkeit einer fachtechnischen Planung |
| Federführung | Stadt St. Blasien, Skiverband und Bezirke, Liftverbund Feldberg |
| Gesetzliche / verwaltungstechnische Voraussetzung | Immissionsschutz |
| Zeithorizont / Dringlichkeit | Sofortmaßnahme |
| Bemerkung | k.A. |

# 7 LITERATUR & QUELLEN

## 7.1 Literatur

ADAC VERLAG (HRSG.) (2012): ADAC Reise-Monitor 2012. Trendforschung im Reisemarkt 1995-2012. Online verfügbar unter http://b2b.tourismus-bw.de/Marktforschung/Allgemeine-touristische-Studien/ADAC-Reisemonitor, zuletzt geprüft am 15.06.2013. 65 S.

BADISCHE ZEITUNG (2013): Ein Coup soll am 6. März in Berlin überraschen. Beim Neujahrsempfang kündigt HTG-Chef Rudolph ein revolutionäres Marketingkonzept für den Hochschwarzwald an. In: Badische Zeitung, 24.01.2013.

BARTHMES, S. (2012). Feldberg: Die neue Sesselbahn ist auf dem Weg. In: Badische Zeitung, 20. April 2012

BAUMBACH, I. (2007): Was erwartet der Gast von morgen? Trends in Tourismus und Freizeitgestaltung und wie man sie rechtzeitig erkennt. Heidelberg: Redline Wirtschaft. 165 S.

BERNER, U. &. STREIF H. (2004): Klimafakten. Der Rückblick - ein Schlüssel für die Zukunft. 4. Aufl. Stuttgart: Schweizerbart. 259 S.

BIEGER, T. &. LAESSER CH. (2010): Tourismustrends - zwischen Nachfragesog und Angebotsdruck. In: T. Bieger und Ch &. Beritelli P. Laesser (Hrsg.): Trends, Instrumente und Strategien im alpinen Tourismus. Berlin: Schmidt (Schweizer Jahrbuch für Tourismus, 2009), S. 13–34.

BIEGER, T.; LAESSER, CH. &. BERITELLI P. (HRSG.) (2010): Trends, Instrumente und Strategien im alpinen Tourismus. Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus. Berlin: Schmidt (Schweizer Jahrbuch für Tourismus, 2009). 153 S.

BOGENRIEDER, A. (2012): Die Vegetation der Weidfelder und der waldfreien Standorte. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke, S. 107–180.

BORTZ, J. &. DÖRING N. (2006): Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. 4. Aufl. Berlin: Springer. 897 S.

BRENNER, J. &. SCHADE D. (2002): Mobilität und Tourismus am Feldberg. Moto(u)r Feldberg: integrierte Verkehrsentwicklung in der Feldbergregion (Projektbericht). Stuttgart: Akad. für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg. 90 S.

BÜCHNER, S. &. SEITZ B.-J. (2012): Naturschutz und Tourismus am Feldberg. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke, S. 400–461.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (HRSG.): Natursport und Kommunikation. Tagungsband zum internationalen Fachseminar "Erlebnis-Konsumgut Natur: verehrt-verzehrt" am 10./11.11.2005 in Basel. Bonn. 95 S.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (BFN) (HRSG.) (2011): Biodiversität und Klima - Vernetzung der Akteure in Deutschland VIII -. Ergebnisse und Dokumentation des 8. Workshops an der Internationalen Natur-

 © Deutsche Sporthochschule Köln

schutzakademie des Bundesamtes für Naturschutz. Insel Vilm, 31.08.-03.09.2011. Bonn: BfN (BFN Scripten, 307). 122 S.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (BFN) (2011). Geoinformationsdienst über Schutzgebiete. Zugriff zuletzt am 10.06.2013 unter http://www.geodienste.bfn.de/schutzgebiete/#?centerX=3463555.020?centerY=5317428.047?scale=1000000?layers=548

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (BMU) (2009): Dem Klimawandel begegnen. Die Deutsche Anpassungsstrategie. 3. Auflage. Niestetal: Silber Druck. 71 S.

BUNDESNATURSCHUTZGESETZ (BNATSCHG). Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege. In der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.2009 (BGBI. I S. 2542), zuletzt geändert am 21.01.2013 (BGBI. I S. 95)

BUNDESVERBAND DEUTSCHE MITTELGEBIRGE E.V. (2011). Schwarzwald. Zugriff zuletzt am 10.06.2013 unter http://cms.deutschemittelgebirge.de/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=467

DEUTSCHE ZENTRALE FÜR TOURISMUS (2012): Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus. Ergebnisse 2011/2012. Online verfügbar unter http://b2b.tourismus-bw.de/Marktforschung/Allgemeine-touristische-Studien/Qualitaetsmonitor-Deutschland-Tourismus, 8 S.

DEUTSCHER SKIVERBAND (DSV) E.V. (2011): DSV SKI-ATLAS 2012. Stuttgart: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. 720 S.

DEUTSCHER SPARKASSEN- UND GIROVERBAND (2011): Sparkassen-Tourismusbarometer Deutschland 2011. Analysen, Entwicklungen und Trends. Online verfügbar unter http://www.dsgv.de/de/fakten-und-positionen/publikationen/sparkassen-tourismusbarometer.html, 135 S.

DIEKMANN, A. (2008): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 19. Aufl. Reinbek: Rowohlt. 784 S.

DWIF (2007): Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe des dwif Nr. 52, München.

DWIF (2010): Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe des dwif Nr. 53, München.

EID, M.; GOLLWITZER, M. &. SCHMITT, M. (2010): Statistik und Forschungsmethoden. Lehrbuch mit Online-Materialien. Weinheim: Beltz. 1024 S.

FREYER, W. (2011): Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 10. Aufl. München: Oldenburg (Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit). 578 S.

GEMEINDE FELDBERG (2013). Gemeinde Feldberg (Schwarzwald): Besonderheiten. Zugriff zuletzt am 10.06.1013 unter http://www.gemeinde-feldberg.de/Gemeinde

HICKMANN, G. (2001): Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion. Gutachten im Rahmen des Projekts "Mobilität und Tourismus am Feldberg". Stuttgart: Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg. 108 S.

HINCH, T. &. HIGHAM J. (2004): Sport tourism development. Clevedon [England]: Channel View Publications. 254 S.

HOCHSCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2013a). Naturschutzgebiet Feldberg. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.hochschwarzwald.de/Feldberg/Naturschutzgebiet-Feldberg

HOCHSCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2013b). Zum Kuckuck! Freie Fahrt, freier Eintritt. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.hochschwarzwald.de/Card

HOFRICHTER, O.; ULLRICH, T. &. KNOBLAUCH H. (2012): Die Tierwelt des Feldberggebiets. Vögel der montanen und subalpinen Stufe. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke. S. 361–373.

HUNGENBERG, H. &. WULF T. (2011): Grundlagen der Unternehmensführung. Einführung für Bachelorstudierende. 4. Aufl. Heidelberg: Springer. 508 S.

IBM DEUTSCHLAND (2013). IBM SPSS Statistics. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www-01.ibm.com/software/de/analytics/spss/products/statistics/

IPK INTERNATIONAL (2012): Weltweite Reisetrends 2011/12. Online verfügbar unter http://b2b.tourismus-bw.de/Marktforschung/Allgemeine-touristische-Studien/IPK-Weltweite-Reisetrends-2011-12, zuletzt geprüft am 15.06.2013

JOHN, C. (2013): Wollen wir ihn reinlassen? In: Badische Zeitung, 27.04.2013.

KORN, H.; FEIT. U. & SCHLIEP, R. (2011): Tourismusregionen als Modellregionen zur Entwicklung von Anpassungsstrategien im Kontext Biologische Vielfalt, Tourismus und Klimawandel. In: Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.): Bioversität und Klima - Vernetzung der Akteure in Deutschland VIII -. Ergebnisse und Dokumentation des 8. Workshops an der Internationalen Naturschutzakademie des Bundesamtes für Naturschutz, BFN-Scripten 307. Insel Vilm, 31.08.-03.09.2011. Bonn: BfN (BFN Scripten, 307). S. 84–86.

LANDESNATURSCHUTZGESETZ BADEN-WÜRTTEMBERG (NATSCHG). Gesetz zum Schutz der Natur, zur Pflege der Landschaft und über die Erholungsvorsorge in der freien Landschaft. In der Fassung der Bekanntmachung vom 13.12,2005 (GBI. S. 745), zuletzt geändert am 17.12.2009 (GBI. S. 809, 816)

LUDEMANN, T. (2012): Die Waldlebensräume und ihre Vegetation. Standorte, Charakterisierung und Verbreitung. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke. S. 181–278.

MAHAMMADZADEH, M. (2009): Klimaschutz und Anpassung an die Klimafolgen. Strategien, Maßnahmen und Anwendungsbeispiele. Köln: Institut der deutschen Wirtschaft. 310 S.

MATZARAKIS, A. (2012): Klima. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke. S. 95–106.

MATZARAKIS, A.; MÖLLER, A.; KREILKAMP, E.; CARSTENSEN, I.; BARTELS, C.; BURANDT, S. &. ENDLER C. (2009): Anpassungsstrategien zum Klimawandel touristischer Pilotdestinationen in Küsten- und Mittelgebirgsregionen. In: Mahammad Mahammadzadeh (Hg.): Klimaschutz und Anpassung an die Klimafolgen. Strategien, Maßnahmen und Anwendungsbeispiele. Köln: Institut der Deutschen Wirtschaft. S. 253–262.

METZ, S. &. SAURER H. (2012): Geomorphologie und Landschaftsentwicklung. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke. S. 14–62.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

NATURSCHUTZZENTRUM SÜDSCHWARZWALD (2013b): Wintersport und Naturschutz. Die 10 häufigsten Fragen an den Feldberg-Ranger. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.naturschutz.landbw.de/servlet/is/71817/

OSCHE, G.; HOFRICHTER, O.; BISS, R.; KOBEL-LAMPARSKI, A.; LAMPARSKI, F.; ASAL, I. ET AL. (2012): Die Tierwelt des Feldberggebiets. In: Regierungspräsidium Freiburg (Hg.): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke. S. 279–399.

QUESTBACK GMBH (2013). Online Befragungssoftware für Studenten und Hochschulen. Zugriff am 10.11.2012 unter www.unipark.info

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG (2012a). Feldberg: Online-Umfrage zu einer nachhaltigen Entwicklung freigeschaltet. Artikel vom 19.12.2012. Verfügbar unter http://www.rp-freiburg.de/servlet/PB/menu/1346137/index.html

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG (HRSG.) (2012b): Der Feldberg. Subalpine Insel im Schwarzwald. Ostfildern: Thorbecke. 488 S.

ROTH, R. (2006): Erlebnis-Konsumgut Natur: facts and figures. In: Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.): Natursport und Kommunikation. Tagungsband zum internationalen Fachseminar "Erlebnis-Konsumgut Natur: verehrt-verzehrt" am 10./11.11.2005 in Basel. Bonn: BfN. S. 8-10.

ROTH, R.; KRÄMER, A.; SCHNEIDER, C.; WEITZENKAMP, B.; SAUTER, T.; SIMMER, C. &. WILKER H. (2009): GIS-KliSchee - Anpassung des Wintersporttourismus in den deutschen Mittelgebirgen an Klimawandel und Witterungsvaribilität. In: Mahammad Mahammadzadeh (Hrsg.): Klimaschutz und Anpassung an die Klimafolgen. Strategien, Maßnahmen und Anwendungsbeispiele. Köln: Institut der Deutschen Wirtschaft. S. 263–270.

ROTH, R.; PRINZ, N. &. KRÄMER A. (2005): Nachhaltige Entwicklung des Schneesports und des Wintersporttourismus in Baden-Württemberg. Ein Leitfaden für Politik, Sport, Kommunen und touristische Leistungsträger. Offenburg: Sikora. 75 S.

ROTH, R.; PRINZ, N.; HOLDERRIED, W. (2003A): Naturparkplan für den Naturpark Südschwarzwald. Leitfaden für eine nachhaltige, naturnahe Entwicklung der Naturparkregion. Naturpark Südschwarzwald e.V. Feldberg. 110 S.

ROTH, R.; TÜRK, S. &. KLOS G. (2003B): Fachbegriffe aus Natursport und Ökologie. Hg. v. Institut für Natursport und Ökologie und Deutsche Sporthochschule Köln. Offenburg: Sikora (Schriftenreihe Natursport und Ökologie, 14). 98 S.

SCHMIDT, P.; STEIGER, R. &. MATZARAKIS A. (2012): Artificial snowmaking possibilities and climate change based on regional climate modeling in the Southern Black Forest. In: Meteorologische Zeitschrift 21 (2), S. 167–172.

SCHMIED, M.; GÖTZ, K.; KREILKAMP, E.; BUCHERT, M.; HELLWIG, T. &. OTTEN S. (2009): Traumziel Nachhaltigkeit. Innovative Vermarktungskonzepte nachhaltiger Tourismusangebote für den Massenmarkt. Heidelberg: Physica-Verlag. 167 S.

SCHWARK, J. (2006): Grundlagen zum Sporttourismus. Münster, München u.a.: Waxmann. 178 S.

SCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2012): Wirtschaftsfaktor Berechnung Schwarzwald. Zugriff zuletzt am 21.10.2013 Quelle: http://www.landkreis-waldshut.de/landkreis-waldshut/fileadmin/user_upload/Wirtschaftsfoerderung/Wirtschaftsfaktor BerechnungSchwarzwald2012.pdf

SCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2013a). Online-Gästebefragung. Zugriff zuletzt am 10.06.2013 unter http://www.schwarzwald-tourismus.info/Service/Online-Gaestebefragung

SCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2013b). Marketing, Strategie und Marke. Zugriff zuletzt am 10.06.2013 unter http://www.schwarzwald-tourismus.info/Service/Kontakt/Marketing-Strategie-und-Marke

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2013a): Beherbergung im Reiseverkehr 2004-2012, Feldberg (Schwarzwald) (Kreis-Breisgau Hochschwarzwald). Zugriff zuletzt am 15.06 2013 unter http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/Tabelle.asp?H=HandelBeherb&U=02&T=080650-12&E=GA&A=Feldberg&R=GE315037

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2013b): Beherbergung im Reiseverkehr 2004-2012, Todtnau Stadt. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/Tabelle.asp?H=HandelBeherb&U=02&T=08065012&E-=GA&A=Todtna&R=GE336087

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2013c): Beherbergung im Reiseverkehr 2004-2012, St. Blasien, Stadt. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/Tabelle.asp?H=HandelBeherb&U=02&T=08065012-&E=GA&A=St.+Bla&R=GE337097

STEIGER, R. &. MAYER M. (2008): Snowmaking and Climate Change. Future Options for snow production in tyrolean ski resorts. In: Mountain Research and Development 28 (3/4), S. 292–298.

VERBAND DEUTSCHER NATURPARKE E.V. (VDN) (2009): Naturparke in Deutschland. Aufgaben und Ziele. 3.Fortschreibung. Meckenheim. 33 S.

VERBAND DEUTSCHER NATURPARKE (VDN) (2013). Südschwarzwald. Zugriff am 16.04.2013 unter http://www.naturparke.de/parks/89

VERORDNUNG DES REGIERUNGSPRÄSIDIUMS FELDBERG ÜBER DAS NATUR- UND LANDSCHAFT-SSCHUTZGEBIET „FELDBERG“. In der Fassung der Bekanntmachung vom 27.09.1991 (GBI. S. 647).

WILKEN, T. (2003): Der Weg ist das Ziel. Das deutsche Modellprojekt zur Erprobung der Europäischen Charta für nachhaltigen Tourismus in Schutzgebieten. Hrsg. v. Bundesministerium für Umwelt Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). Online verfügbar unter http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/charta_bericht_nhtour.pdf. 28.S.

WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) (2005): Nachhaltige Entwicklung des Schnee-sports und des Wintersporttourismus in Baden-Württemberg, Stuttgart.

WORLD TOURISM ORGANISATION (UNWTO) & THE UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP) (2008): Climate change and tourism. Responding to global challenges. Madrid: World Tourism Organization. 256 S.

 © Deutsche Sporthochschule Köln

# 7.2 Internetquellen im Rahmen der Bestandsanalyse

ALPSTEIN TOURISMUS GMBH (2013). Interaktive Karte. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://alpregio.outdooractive.com/ar-schwarzwald/de/alpregio.jsp#lat=47.84977677790002&lng=8.01109314564837-4&z=14&mt=alpstein_map&activ=alle%20Aktivit%C3%A4ten&terr=Schwarzwald&tab=ToursTab

BERGWELT SÜDSCHWARZWALD - TOURISMUS GMBH ZWISCHEN FELDBERG UND BELCHEN (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.bergwelt-suedschwarzwald.de/

BOARD & BIKE COMPANY FELDBERG/FREIBURG (2010). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.blackforestmagic.de/board.html; www.boardbike.de

DEUTSCHER WANDERVERBAND SERVICE GMBH (2013). Wanderbares Deutschland. Qualitätswanderwege im Schwarzwald. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.wanderbares-deutschland.de/wanderwege/qualitaetswege.html?seite=1&pp=25

HOCHSCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2013C). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.hochschwarzwald.de/

LIFTVERBUND FELDBERG (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.liftverbund-feldberg.de/

NATURPARK SÜDSCHWARZWALD E.V. (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.naturpark-suedschwarzwald.de/

NATURSCHUTZZENTRUM SÜDSCHWARZWALD (2013a). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.naz-feldberg.de/

SCHNEEBRETT SNOWBOARDSCHULE (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.snowboard-feldberg.de/

SCHNEESPORTSCHULE ON SNOW (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.on-snow.de/

SCHNEESPORTSCHULE THOMA FELDBERG (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.feldberg-skischule.de/

SCHWARZWALD TOURISMUS GMBH (2013c). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.schwarzwald-tourismus.info/

SKISCHULE WEYLER-HIRT (2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.schneesportschule.de/

SKI- UND OUTDOORSCHULE BLACK FOREST MAGIC (2010). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.blackforestmagic.de/

TOURISMUSMARKETING GMBH BADEN-WÜRTTEMBERG (TMBW) (2013A). Zugriff interaktive Karte – Wintersportaktivitäten. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.tourismus-bw.de/Natur-Erlebnis-Baden-Wuerttemberg/Wintersport/Ski-Langlauf

TOURISMUSMARKETING GMBH BADEN-WÜRTTEMBERG (TMBW) (2013B). Zugriff interaktive Karte - Wegenetze Sommersportaktivitäten. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter

http://www.tourismus-bw.de/Natur-Erlebnis-Baden-Wuerttemberg/Wandern

WINTERSPORTSCHULE THOMA (2000-2013). Offizielle Homepage. Zugriff zuletzt am 15.06.2013 unter http://www.thoma-skischule.de/

 © Deutsche Sporthochschule Köln

# 8 VERZEICHNISSE

## 8.1 Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Schutzgebiete für Natur und Landschaft im Projektgebiet 5

Abbildung 2: Infrastruktur Ski Alpin im aktuellen Bestand 8

Abbildung 3: Höhenlage der Skipisten 9

Abbildung 4: Hangneigung der Pisten und Schwierigkeitsgrad Ski Alpin 10

Abbildung 5: Kapazität der Liftanlagen und Skipisten 11

Abbildung 6: Berechnungsergebnis der Anfahrt ins Skigebiet (kürzester Weg, eigene Berechnung DSHS) 13

Abbildung 7: Buslinien zum Feldberg 14

Abbildung 8: Verkehrsentwicklung auf der B317 seit 2000 (Quelle: Straßenverkehrszählungen der Straßenverkehrszentrale des Landes Baden-Württemberg) 15

Abbildung 9: Übersicht zum Untersuchungsgebiet 16

Abbildung 10: Beispiel einer Luftbildaufnahme vom 15.01.2012 zur Auszählung der parkenden Fahrzeuge 16

Abbildung 11: Verteilung der parkenden Fahrzeuge Fahl - Hebelhof 17

Abbildung 12: Verteilung der parkenden Fahrzeuge Hebelhof - Bärental 18

Abbildung 13: Verteilung der ausgewiesenen Parkplätze (abseits und an der Fahrbahn), der privaten Stellplätze und der verkehrswidrig geparkten Fahrzeuge (an absoluten Spitzentagen) in den fünf Teilgebieten (Quelle: Auswertung der Befliegung DSHS) 18

Abbildung 14: Verteilung der Gastronomie-Betriebe im Projektgebiet 20

Abbildung 15: Verteilung der Beherbergungs-Betriebe im Projektgebiet 21

Abbildung 16: Touristische Dienstleister Wintersport: Kurse und geführte Touren im Projektgebiet 23

Abbildung 17: Touristische Dienstleister Wintersport: Verleih Wintersport Service- und Test-Center im Projektgebiet 24

Abbildung 18: Entwicklung der Tagesgäste im Liftverbund und Aufteilung auf die drei beteiligten Gemeinden (Eigene Auswertung auf Basis Daten Liftverbund Feldberg 26

Abbildung 19: Häufigkeitsverteilung der Tagesgäste (Ersteintritte Liftverbund) für die Winter 2008/2009 bis 2011/2012 (Eigene Auswertung auf Basis Daten Liftverbund Feldberg) 27

Abbildung 20: Ersteintritte Liftanlagen Wintersaison 28

Abbildung 21: Durchschnittliche Anzahl an Fahrten der Liftanlagen in der Saison 29

Abbildung 22: Tagesgäste der Feldbergbahn in der Sommersaison 2011 30

Abbildung 23: Am Liftverbund Feldberg beteiligte Liftanlagen 32
Abbildung 24: Teilnahmen nach Geschlecht 44
Abbildung 25: Teilnahmen nach Alterskategorien 45
Abbildung 26: Herkunft der Gäste/Besucher 46
Abbildung 27: Herkunft nach Gemeinde (Einheimische) 47
Abbildung 28: Standort des Betriebes (Dienstleister) 47
Abbildung 29: Anreise Begleitung (Gäste) 48
Abbildung 30: Anreise Transportmittel (Gäste) 48
Abbildung 31: Tagesausflug vs. Urlaub (Gäste) 49
Abbildung 32: Aufenthaltsort und Aufenthaltsdauer (Urlaubsgäste) 49
Abbildung 33: Winteraufenthalt 50
Abbildung 34: natursportliche Aktivitäten (Wintersaison) 51
Abbildung 35: Qualität natursportlicher Infrastruktur (Wintersaison) 51
Abbildung 36: Beschilderung natursportlicher Infrastruktur (Wintersaison) 52
Abbildung 37: Sommeraufenthalt 52
Abbildung 38: natursportliche Aktivitäten (Sommersaison) 53
Abbildung 39: Qualität natursportlicher Infrastruktur (Sommersaison) 53
Abbildung 40: Beschilderung natursportlicher Infrastruktur (Sommersaison) 54
Abbildung 41: Ganzjahresdestination 54
Abbildung 42: Ganzjahresdestination nach Ganzjahresgästen und reinen Wintergästen 55
Abbildung 43: Angebotsvielfalt (Einheimische und Dienstleister) 56
Abbildung 44: Angebotsvielfalt (Gäste) 56
Abbildung 45: Gründe für die Unzufriedenheit (Wintersaison) 57
Abbildung 46: Gründe für die Unzufriedenheit (Sommersaison) 58
Abbildung 47: Motive der Gäste 59
Abbildung 48: USP Feldberg 2 60
Abbildung 49: Abgrenzung von vergleichbaren Tourismus-Regionen 62
Abbildung 50: Verkehrsproblematik 63
Abbildung 51: Alternative ÖPNV 64
Abbildung 52: Alternative Park & Ride 65
Abbildung 53: Nutzungsgrund ÖPNV 66

 © Deutsche Sporthochschule Köln

Abbildung 54: Qualitätsbewusstsein (Gäste) 67

Abbildung 55: Bedeutung nachhaltiger Maßnahmen für Gäste 67

Abbildung 56: Umsetzung nachhaltiger Maßnahmen (Dienstleister) 68

Abbildung 57: Technische Beschneiung 69

Abbildung 58: Dringlichste Verbesserungsmaßnahmen nach Einheimischen und Gästen 70

Abbildung 59: Über einen Dialogprozess wurden die Leitbilder entwickelt und die Projekte fixiert 73

Abbildung 60: Über die Homepage "www.projekt-feldberg.de" und Plakate in den Gemeinden und im Projektgebiet wurde die Öffentlichkeit über das Projekt und die Umfrage informiert 74

Abbildung 61: Vorstellung der Bestandsanalyse beim Workshop im Haus der Natur (Photo: Stefan Büchner) 75

Abbildung 62: Die Leitplanken bestimmen maßgeblich die Strategie, die Handlungsziele und die konkreten Maßnahmen 82

Abbildung 63: Verkehrsmittelwahl der Gäste am Feldberg bisher, Zielvorgaben für künftige Auslastungstage und bei Einsatz von zusätzlichen Park&Ride Maßnahmen an Spitzentagen 88

Abbildung 64: Systemskizze Schrägparker 91

Abbildung 65: Lösung 1 - Beispielquerschnitt Längsparker 91

Abbildung 66:Lösung 2 - Beispielquerschnitt abgetrennte Schrägparker 92

Abbildung 67: Verteilung des bestehenden und des neu zu schaffenden Parkraums im Projektgebiet 94

Abbildung 68: Untersuchte Verbindungsachsen Seilbahnerschließung 97

# 8.2 Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Einwohner im tagestouristischen Einzugsgebiet der Feldbergregion auf Basis der berechneten Anfahrtsdauer (vgl. Abbildung 6, Stand Einwohnerzahlen ca. 1998; * nur Orte > 10.000 Einwohner) 13

Tabelle 2: Beherbergungsarten und Bettenzahl im Projektgebiet (Quelle: eigene Erhebung) 19

Tabelle 3: Ersteintritte im Skigebiet Feldberg (Quelle: Liftverbund Feldberg) 33

Tabelle 4: Übernachtungen in meldepflichtigen Betrieben nach Saisons im Untersuchungsgebiet 34

Tabelle 5: Wintersportinduzierte Übernachtungen im Untersuchungsgebiet 35

Tabelle 6: Ermittlung der durch das Skigebiet Feldberg induzierten Übernachtungen 35

Tabelle 7: Ermittlung der durch das Skigebiet Feldberg induzierten Bruttoumsätze durch Übernachtungsgäste im Hochschwarzwald 37

Tabelle 8: Ermittlung der durch das Skigebiet Feldberg induzierten Bruttoumsätze durch Tagesgäste im Hochschwarzwald 37

Tabelle 9: Wertschöpfungsquoten im Tourismus 39

Tabelle 10: Wertschöpfung durch das Skigebiet Feldberg (1. Umsatzstufe) 40

Tabelle 11: Wertschöpfung durch das Skigebiet Feldberg (2. Umsatzstufe) 41

Tabelle 12: Workshop-Teilnehmer am 19.02.13 76

Tabelle 13: Fragenkatalog der Stakeholderinterviews 77

Tabelle 14: Mitglieder des Runden Tischs "Feldberg" 80

Tabelle 15: Bestehende und durch Maßnahmenblätter vorgesehene Stellplätze im Projektgebiet und Park&Ride-Stellplätze außerhalb des Projektgebietes 93

Tabelle 16: Maßnahmenvorschläge Verkehr 95

Tabelle 17: Maßnahmenvorschläge Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen - Klimaschutz 99

Tabelle 18: Maßnahmenvorschläge Infrastruktur & Angebotsentwicklung 104

 © Deutsche Sporthochschule Köln

ISSN 1612-2437

Deutsche
Sporthochschule
Köln

Am Sportpark
Müngersdorf 6
D-50933 Köln

Tel.: +49 22 1 49 82 4240
Fax: +49 22 1 49 82 8480

www.dshs-koeln-natursport.de
natursport@dshs-koeln.de