



Autonome Provinz Bozen – Südtirol
Stadtgemeinde Brixen

Seilbahn Brixen–Plose Standortuntersuchung Tal- und Bergstation Kurzfassung

Auftraggeber:

Autonome Provinz Bozen – Südtirol
Stadtgemeinde Brixen

Auftragnehmer:

StadtBahnGestaltung
Stephan Besier

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-------|
| 1 Einleitung | S. 3 |
| 2 Für wen ist die Verbindung geplant? | S. 4 |
| 3 Was soll mit der Verbindung erreicht werden? | S. 8 |
| 4 Mit welchem System fahren wir am besten? | S. 11 |
| 5 Welche Standorte kommen in der Stadt in Frage? | S. 15 |
| 6 Die potenziellen Standorte in der Stadt im Vergleich | S. 19 |
| 7 Die Suche nach einer Vorzugslösung in der Stadt | S. 27 |
| 8 Die Bergstation in St. Andrä | S. 33 |
| 9 Zusammenfassung | S. 36 |
| 10 Bilderindex | S. 37 |

1 Einleitung

Für die Findung von Standorten für die Stationen der neuen Seilbahnverbindung Brixen–St. Andrä wurde im Jahr 2011 gemeinsam durch die Autonome Provinz Bozen – Südtirol und die Stadtgemeinde Brixen ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dabei sollten mögliche Varianten, die sich in der vorangegangenen technischen Machbarkeitsstudie des Studio Tecnico Montecno – Bozen aus den Jahren 2008–2010 als grundsätzlich sinnvoll herausgestellt haben, in Bezug auf städtebauliche und verkehrliche Kriterien untersucht und nachvollziehbar bewertet werden. Damit soll die Studie als Hilfe bei der Entscheidungsfindung für eine Vorzugsvariante und zur Orientierung für die weiteren Schritte bei der Umsetzung dienen.

Die Erstellung wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet; ihr gehörten etwa 15 Vertreter/innen der Landesverwaltung, der Stadtgemeinde Brixen sowie Vertreter/innen der lokalen Wirtschaft an. In regelmäßigen Abständen wurden innerhalb dieses Gremiums, u. a. in gemeinsamen Workshops, alle wichtigen Schritte der Untersuchung diskutiert und abgestimmt.

Der vorliegende Kurzbericht soll diesen Prozess und seine Empfehlungen in kompakter Form dokumentieren.

2 Für wen ist die Verbindung geplant?

Die neue Seilbahn ist für folgende Zielgruppen geplant: zum einen für die Einheimischen, also für Arbeitspendler, für den Schul- und Ausbildungsverkehr, für Erledigungen und nicht zuletzt für Freizeit und Naherholung. Andererseits dient sie dem Tourismus, also Winter- und Sommertouristen, Tagestouristen und Ausflüglern und den Gästen, welche einen Mehrtagesaufenthalt in Brixen und St. Andrä verbringen.

Wegen ihrer Streckenführung vom Dorf St. Andrä ins Skigebiet dient die heutige Plose-Umlaufbahn lediglich den letzteren vier Zielgruppen, wickelt also als „Freizeitanlage“ ausschließlich erholungsorientierten Verkehr ab. Die neue Seilbahn soll hingegen ausdrücklich auch die ersten vier Zielgruppen, also den allgemeinen „Alltagsverkehr“, ansprechen:

Die **Arbeitspendler** erhalten eine schnelle und umwegfreie Verbindung zwischen Mittelgebirge und Stadt. Um einen hohen Pendleranteil zu erreichen, müssen die Stationen möglichst zentral gelegen sein. Von den etwa 150 **Schülern und Schülerinnen** aus St. Andrä, welche die Schulen in Brixen, überwiegend die Mittel- und Oberschulen, besuchen, kann ein Teil als mögliche Seilbahnnutzer zählen, obwohl die beiden Schulstandorte in Brixen dezentral gelegen sind und sich mit einer Station nicht optimal anbinden lassen. Der Anteil der Schüler und Schülerinnen an den Fahrgastzahlen ist jedoch eher gering. Dies gilt umso mehr für die Einnahmen.

Alle Brixner und Brixnerinnen profitieren für **Besorgungen und Erledigungen** und im **Freizeitverkehr (Naherholung)** von der neuen schnellen Verbindung, besonders wenn der Zugang zur Seilbahn und ihre Nutzung einfach sind bzw. eine günstige Erreichbarkeit der Station zu Fuß oder mit dem Citybus/Skibus besteht. Gute Wachstumschancen bestehen, wenn die erweiterten Spielräume zur Freizeitgestaltung im Mittelgebirge bzw. im Naherholungsgebiet Plose von breiten Bevölkerungskreisen angenommen werden.

Für **Tagestouristen** ist die Bahn attraktiv, weil die Direktverbindung einen Tagesausflug nach Brixen, einen Aufenthalt auf der Plose oder eine Wanderung im Mittelgebirge ermöglicht. Zudem spielt der Erlebnisfaktor eine große Rolle: eine direkt in Brixen startende Seilbahnverbindung kann eine starke Attraktion darstellen, vor allem wenn die Talstation durch ihre Fernwirkung und bauliche Gestaltung („Landmarke“) vom Straßen- wie auch vom ÖV-Netz gut auffindbar und erreichbar ist. Besonders wichtig für diese Gruppe ist, dass die Seilbahnfahrt zu einem Erlebnis wird – das hat viel mit einer Inszenierung des gesamten Weges zum Berg und mit der Aussicht auf die Stadt zu tun.

Die **Mehrtagesgäste** sind eine ebenso große wie heterogene Zielgruppe für die Seilbahn. Laut Tourismuskonzept des Masterplanes Brixen sind besonders folgende Gästegruppen bedeutsam: die „Genießer mit Interesse an kultiviertem Urlaub“ stellen eine Hauptzielgruppe während des ganzen Jahres dar; sie kombinieren „Aktivität“ und „Genuss“ und sind vermutlich vor allem in Brixen selbst untergebracht. „Familien mit Kindern“ als weitere Hauptgruppe übernachten häufiger auch in den ländlichen Fraktionen (z. B. Urlaub auf dem Bauernhof). „Wanderer“ sind eine wichtige Gästegruppe im Sommer und Herbst – bei geeigneten Infrastrukturen, und hierzu zählt auch die Seilbahn, die das gesamte Jahr nutzbar ist (Winterwandern etc.). Auch die „Kurzurlauber“ sind für die Seilbahn sicher eine relevante Gruppe („viel Erlebnis in kurzer Zeit“). Ziel ist es immer, die Wertschöpfung zu erhöhen – dies ist besonders gut möglich, wenn der „Cappuccino-Effekt“ genutzt werden kann: wenn also die Seilbahnstation beim Flanieren durch das Stadtzentrum in attraktiver Umgebung mit entsprechenden gastronomischen Angeboten wie Straßencafés wahrnehmbar und quasi „im Vorbeigehen“ zugänglich ist.

Eine Sonderstellung nehmen insbesondere die „Skifahrer“ ein: heute schon eine besonders bedeutsame Zielgruppe der Plosebahn. Für sie kann die zukünftige Talsektion als schneller Zubringer nach St. Andrä attraktiver sein als die Nutzung des eigenen Autos oder des Skibusses.

Wesentliche Anforderung für fast alle Mehrtagestouristen ist eine einfache, schnelle Erreichbarkeit vom Stadtzentrum und von den Hotels, die visuelle Präsenz der Seilbahn im Stadtbild und letztlich auch die Attraktivität der Ziele am Berg.

Ausgehend von diesen Zielgruppen lassen sich zu erwartende Einnahmen und Fahrgastzahlen prognostizieren; besonders interessant ist dabei die prozentuale Verteilung:

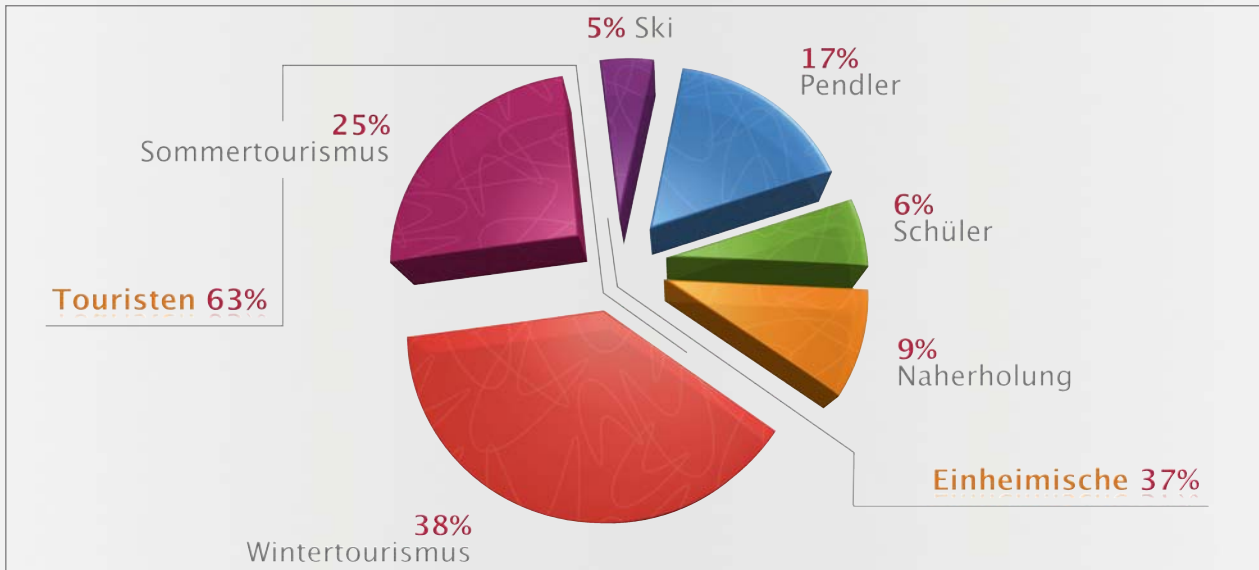


Abb. 1: Einnahmen aus der Seilbahn im Ganzjahresbetrieb

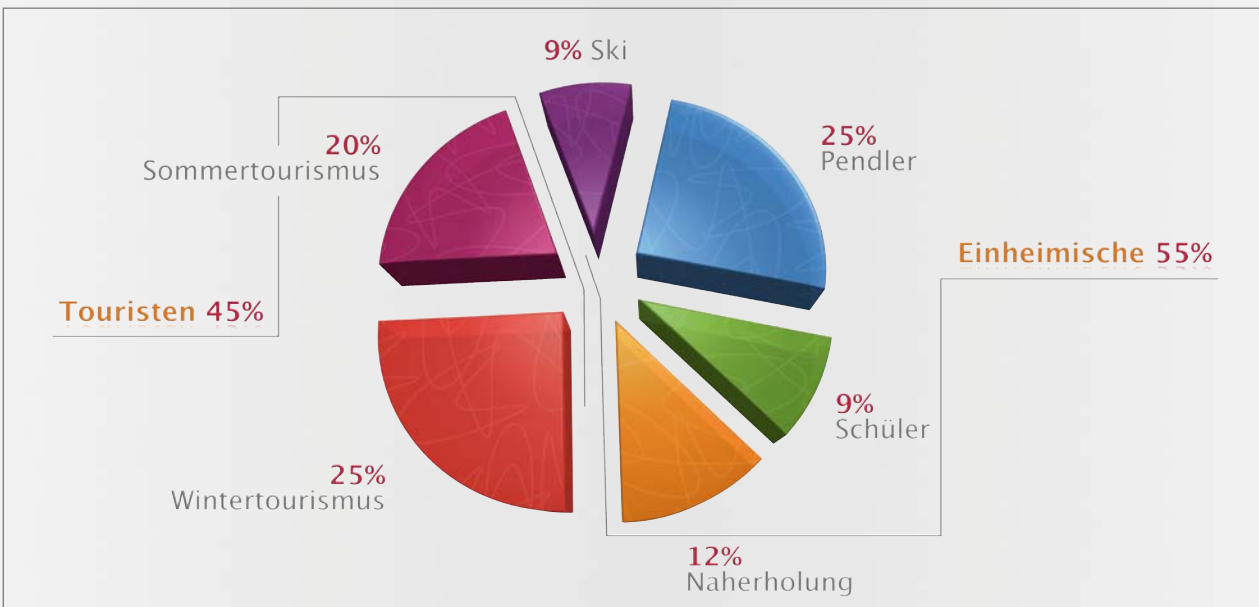


Abb. 2: Fahrgastzahlen im Ganzjahresbetrieb

Aus diesen Werten lassen sich einige wichtige Schlüsse ziehen:

Die drei Nutzergruppen Wintersport, Sommertourismus und Alltagsverkehr der Einheimischen (in der Grafik: Pendler und Schüler) sind für das Projekt in etwa ähnlich bedeutend.

Die Einheimischen sind in allen drei Gruppen beachtlich – insbesondere leisten sie auch einen Beitrag zum Sommer- und Wintersport und sorgen für eine ganzjährige Grundlast.

Eine einseitige Auslegung auf den Wintersport kann daher nicht empfohlen werden – die Pendler sind nicht zu vernachlässigen.

Betrachtet man nur die beiden Gruppen „Einheimische“ und „Touristen“, so ergibt sich folgendes Bild:

| | |
|----------------|------------------|
| Einnahmen | Touristen 63% |
| | Einheimische 37% |
| Fahrgastzahlen | Touristen 45% |
| | Einheimische 55% |

Ziel sollte daher sein, sich nicht vorrangig an einer Nutzergruppe zu orientieren. Benötigt wird keine Anlage, die mit ihrer spezifischen Auslegung auf eine Nutzergruppe andere „beachtliche“ Gruppen ausschließt. Damit gilt als Hauptkenntnis:

**Die „Bahn für alle“ im Ganzjahresbetrieb zahlt sich aus!
Im Hinblick auf die Nutzergruppen gilt die Formel „der Mix macht’s“.**

3 Was soll mit der Verbindung erreicht werden?

Das in den letzten Jahren für Brixen erarbeitete Leitbild geht von einer **qualitätsorientierten, nachhaltigen Entwicklung** der Stadtgemeinde aus – das gilt sowohl für den Tourismus (Stichwort Qualitätstourismus) als auch für den Urbanismus. Unter dieser Prämisse wurde bereits frühzeitig weitestgehend Übereinkunft hergestellt, dass mit dem Seilbahnprojekt wesentlich mehr als eine konventionelle, rein technische „Förderanlage“ entstehen soll, die Wintersportler und Sommertouristen möglichst schnell und komfortabel ins Ski- und Wandergebiet Plose bringt. Demzufolge soll die Seilbahn als **integraler Bestandteil des Brixner Nahverkehrssystems** fungieren bzw. zu einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel werden, das insbesondere auch der Einwohnerschaft dient. Voraussetzung dafür ist ein **Ganzjahresbetrieb**, ohne den eine breite Akzeptanz als Nahverkehrsmittel schwieriger zu erreichen sein wird. Als schnelles, ebenso einfach zu erreichendes wie zu nutzendes Nahverkehrsmittel soll die Seilbahn zu einer Verkehrsberuhigung und damit zu einer Verbesserung der Lebensqualität für die Brixner und Brixnerinnen beitragen.

Gleichzeitig aber wird das Projekt nicht nur als reine Infrastrukturmaßnahme angesehen: ausdrücklich sollen auch **urbanistische Impulse** gesetzt werden. Dies zum einen in der Stadt selbst, wo es vor allem um die Erreichung hoher städtebaulich-architektonischer Qualitäten der Talstation sowie um eine gelungene Integration – auch der Linienführung – in das stadträumliche Umfeld geht. Zum anderen kann für St. Andrä die Seilbahnanbindung als Impuls und Voraussetzung für ein weiteres quantitatives Wachstum, im Rahmen des dort Verträglichen, gesehen werden.

Das Brixner Tourismuskonzept stellt die **Symbiose zwischen Stadt Brixen und ihrem Hausberg Plose** in den Mittelpunkt – dies zielt einerseits auf das Außenmarketing ab, aber auch auf eher „**atmosphärische**“ **Aspekte**, die bei der Standortwahl und Gestaltung der Talstation einbezogen werden sollten. Eine **Inszenierung des Weges zur Plose** setzt einen starken Startpunkt innerhalb der Stadt voraus, weil das Ziel in der Stadt nicht als eine einprägsame Bergkulisse sichtbar wird: die Plose als „Terrasse“ mit spektakulärem Rundumblick wird erst erkennbar bei der Anfahrt auf die heutige Bergstation. Soll die Fahrt mit der Seilbahn wie gewünscht zu einer Attraktion werden, ist gerade auch der untere Abschnitt der Seilbahn mit dem Panoramablick über Stadtzentrum und Eisacktal zu beachten – hier ist die Linienführung besonders sorgfältig zu bestimmen.

Masterplan Brixen und Tourismuskonzept beinhalten somit bereits alle wesentlichen und wegen des breit angelegten Diskussionsprozesses auch demokratisch legitimierten Zielvorstellungen. Die Herausforderung für die weitere Planung besteht nun darin, dass ein Maximum an Positiveffekten erzeugt werden soll, dabei möglichst geringe negative Auswirkungen in Kauf genommen werden müssen und gleichzeitig die wirtschaftliche Machbarkeit beachtet wird.



Abb. 3: Anforderungen und Ziele Attraktivitätssteigerung oder Steigerung der Attraktivität

Schon jetzt wird deutlich, dass bei der Vielzahl der unterschiedlichen Anforderungen zwangsläufig Zielkonflikte entstehen werden:

- Eine Lage der Stationen in der Nähe von Innenstadt und Dorf hat viele Vorteile (kurze Wege, Nähe zur Gastronomie), führt jedoch auch zu zusätzlichem Autoverkehr in Stadt und Dorf.
- Ein starker Startpunkt und ein effektiv inszenierter Weg zum Berg mit Panoramablick hat gleichzeitig Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild (Überfluglinie).

Diese Konflikte sind zunächst nicht lösbar. Daher wird es notwendig sein, bei der Wahl der Standorte für Tal- und Bergstation ein weitestgehendes Optimum zu finden – also einen möglichst hohen Grad der Zielerfüllung zu erreichen und dabei möglichst wenig Nachteile in Kauf zu nehmen.

Um die in Brixen zu treffende Entscheidung über die „beste“ Lösung nachvollziehbar zu machen, soll dargestellt werden, welche Ziele mit welchem Aufwand erreicht werden können.

Die Zielvorstellungen für das Seilbahnprojekt lassen sich somit gut durch vier Stichworte zusammenfassen:

Qualität – Attraktivität – Integration – Aufwertung

4 Mit welchem System fahren wir am besten?

Grundsätzlich können fünf unterschiedliche technische Lösungen für die neue Talsektion in Betracht gezogen werden. Sie alle weisen ihre eigenen Charakteristika und jeweils bestimmte Vor- und Nachteile auf. Die wesentlichen Eigenschaften sind in den Tabellen dargestellt:



Abb. 4: Pendelbahn

| | Pendelbahn |
|------------------|--|
| Technische Daten | Förderleistung: 1.000 Pax/h Kabinen: 120 Pax Max Stützenabstand: 1715 m Max Wind-Geschw.: 70 km/h Max Geschw.: 11m/s |
| Vorteile | Kleine Stationsgebäude Große Stützenabstände Geringe Anzahl an Stützen Unbegrenzter Bodenabstand Lufttrettung |
| Nachteile | Geringer Fahrkomfort Begrenzte Förderleistung Kein kontinuierlicher Betrieb Hohe Konzentration des Gewichtes |



Abb. 5: Umlaufbahn

| | Umlaufbahn |
|------------------|--|
| Technische Daten | Förderleistung: 1.800 Pax/h Kabinen: 10 Pax Max Stützenabstand: 300 m Max Wind-Geschw.: 70 km/h Max Geschw.: 6m/s |
| Vorteile | Hoher Fahrkomfort Gute Förderleistung Durchgehender Betrieb Flexible Förderleistung |
| Nachteile | Geringer Stützenabstand Hohe Anzahl an Stützen Gewundene Route Begrenzter Bodenabstand Keine Lufttrettung (abseilen) |



Abb. 6: 3S-Seilbahn

| | 3S Seilbahn |
|------------------|---|
| Technische Daten | Förderleistung: 1.800 Pax/h Kabinen: 35 Pax Max Stützenabstand: 1715 m Max Wind-Geschw.: 100 km/h Max Geschw.: 7m/s |
| Vorteile | Hoher Fahrkomfort Hohe Förderleistung Kontinuierlicher Betrieb Flexible Förderleistung Windfestigkeit Große Stützenabstände Geringe Anzahl an Stützen Unbegrenzter Bodenabstand Luftrettung |
| Nachteile | Höhere Baukosten Große Stationsgebäude |



Abb. 7: Standseilbahn

| | Standseilbahn |
|------------------|--|
| Technische Daten | Förderleistung: 1.800 Pax/h Kabinen: 200 Pax Max Geschw.: 12m/s |
| Vorteile | Geringe Auswirkung auf Umwelt Hohe Förderung durch große Kabine Einfache Rettungsmöglichkeit Hohe Geschwindigkeit |
| Nachteile | Kosten und Probleme bei Tunnelbau Feuerschutz im Tunnel Kein kontinuierlicher Betrieb Sehr hohe Baukosten |



Abb. 8: Zahnradbahn

| Zahnradbahn | |
|------------------|---|
| Technische Daten | Förderleistung: 1.800 Pax/h Kabinen: 450 Pax Max Geschw. auf: 8,3m/s Max Geschw. ab: 5,8m/s |
| Vorteile | Flexibel einsetzbar Mehrere Haltestellen möglich Klimatisierte Kabinen Garantierter Betrieb ohne Unterbrechung für Instandhaltung |
| Nachteile | Kein kontinuierlicher Betrieb Verkehrsprobleme durch Koexistenz zwischen Auto und Bahn (Geleise, Haltestellen) Große Fahrzeuge Hohe Baukosten Haltestellen |

Die Entscheidung fällt dabei zugunsten der **3S-Seilbahn** aus – hier stehen viele Vorteile den systembedingten Nachteilen der anderen Bahnen gegenüber:

- hoher Fahrkomfort
- hohe und flexible Förderleistung
- kontinuierlicher Betrieb
- Windfestigkeit
- geringe Anzahl an Stützen, weil große Abstände möglich
- unbegrenzter Bodenabstand
- Luftrettung möglich
- aber: wesentliche Nachteile sind höhere Kosten und die Revisionspausen.

Gegen eine Pendelbahn sprach vor allem der mangelnde Fahrkomfort und die zu geringe Kapazität. Bei einer Umlaufbahn hätte man eine größere Zahl von Stützen in Kauf nehmen müssen, gleichzeitig hätte sich eine geringere Überflughöhe und demnach stärkere negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Schneise am Hang) ergeben.

Die beiden schienengebundenen Systeme Standseilbahn und Zahnradbahn hätten wegen ihres Platzbedarfes Bodenerwerb bzw. Enteignungen erfordert und wiederum ungewollte Einflüsse auf das Landschaftsbild gehabt; und sie hätten wegen des instabilen Geländes unverhältnismäßig höhere Kosten verursachen können. Eine Trassierung im Dorf St. Andrä, nahe zur Altstadt oder zum Bahnhof wären technisch nur sehr schwierig umzusetzen bzw. unmöglich. Tunnellösungen schieden wegen ihrer zu hohen Kosten von vornherein aus.

Somit verursacht die 3S-Seilbahn den sanftesten Eingriff, sie ist sicher, schnell und flexibel!

5 Welche Standorte kommen in der Stadt in Frage?

Zusätzlich zu den schon bei Aufstellung des Tourismuskonzeptes Brixen/Plose identifizierten möglichen Standorten für eine Talstation wurden weitere Alternativen als „grundsätzlich technisch machbar“ befunden und in eine Standortuntersuchung eingeschlossen.

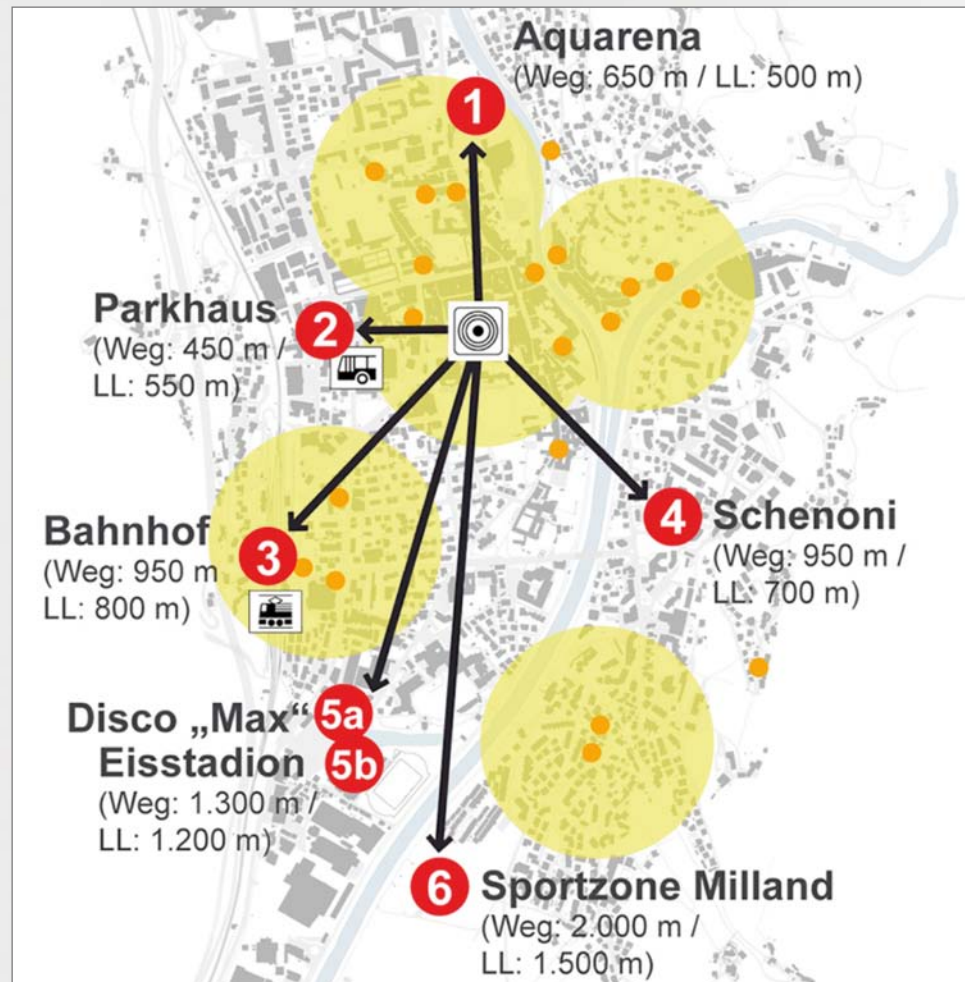
Insgesamt sind damit sechs potenzielle Standorte für eine Talstation im Stadtgebiet Brixen analysiert worden. Neben den innenstadtnahen Acquarena/Prielareal und Parkhaus Brixen sind dies der Bahnhof, die Kaserne Schenoni, der Bereich zwischen Diskothek Max und Eisstadion und, etwas außerhalb des besiedelten Gebietes, die Sportzone Milland. Die bislang getrennt betrachteten Standorte Diskothek Max und Eisstadion wurden zur Vereinfachung zu einem Standort zusammengefasst.



Abb. 9:
Standorte im Stadtgebiet

Alle Standorte wurden nach einem einheitlichen Schema untersucht; dabei wurden vor allem folgende Punkte bewertet:

- Attraktivität für die unterschiedlichen Zielgruppen
- Wirtschaftlichkeit
- Entfernung zur Altstadt bzw. zum Stadtzentrum
- Flächenverfügbarkeit am Standort
- Eingriffe in die Landschaft
- Entwicklungspotenziale, die sich durch das Seilbahnprojekt ergeben
- Belastungen für das Straßennetz
- Umsetzung (einfach oder komplex)
- Anbindung an die unterschiedlichen Verkehrsmittel
- Investitionsaufwand
- Weg der Bahn über die Stadt (Überflug)
- Auswirkungen auf die Umgebung – Stadt- und Landschaftsbild



LL: Luftlinie

Abb. 10: Lage zum Zentrum und zu den Beherbergungsschwerpunkten

Der Plan zeigt die Luftlinienentfernungen und die tatsächlichen Wegelängen vom Zentrum zu den Standorten, außerdem ihre Lage zu den Schwerpunkten der Hotellerie. Dabei stehen die orangenen Punkte für die einzelnen Beherbergungsbetriebe, während die gelben Kreise einen Umkreis von etwa 300 Metern um einen „Schwerpunkt“ markieren.

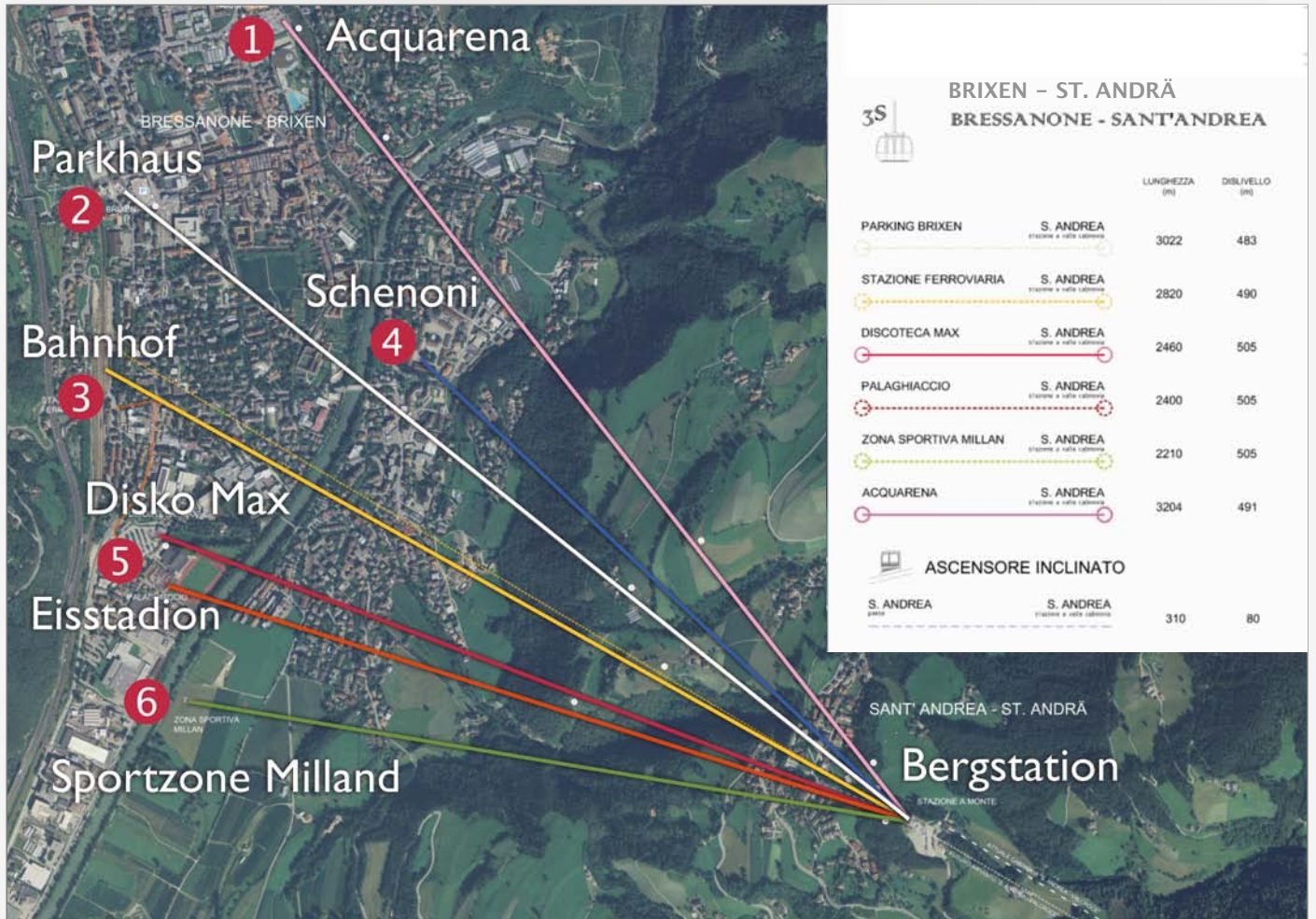


Abb. 11: Linienführungen zwischen den untersuchten Standorten und der Bergstation am Parkplatz der heutigen Plosebahn

6 Die potenziellen Standorte in der Stadt im Vergleich

Eine besondere Herausforderung bei der Bewertung der potenziellen Standorte für eine Talstation ist es, dass die unmittelbare Vergleichbarkeit der Standorte nur sehr bedingt gegeben ist. Dies hängt mit den jeweiligen Besonderheiten hinsichtlich der stadträumlichen Situation sowie mit den bestehenden Nutzungen auf den Flächen und in ihrem Umfeld zusammen. Erkennbar wurde, dass jeder Standort ganz spezifische Vorteile, aber auch individuelle Nachteile hat. Dabei entstehen wiederum Zielkonflikte, da Vorteile in einem Merkmal quasi automatisch Nachteile bei einem anderen Merkmal zur Folge haben. Beispiel: ein Standort am Stadtrand bedeutet eine gute Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr, aber die Lage zum Stadtzentrum ist ungünstig...

Hier werden also sozusagen „Äpfel mit Birnen verglichen“.

Im Folgenden daher zunächst ein Überblick der Charakteristika bzw. der Vor- und Nachteile der einzelnen Standorte:



Abb. 12: Alle Standorte mit ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie den Vor- und Nachteilen

| | Acquarena |
|-----------|--|
| Vorteile | Nähe zur Altstadt Inszenierung und Tourismuspole Geringe technische Komplexität |
| Nachteile | Defizite bei Verkehrsanbindung (Bahnhof) Hoher Investitionsaufwand Parkierung (Bus) Überflug Altstadt problematisch |
| Fazit | Kein „schlechter“ Standort aber hier würde nur ein Standort übermäßig entwickelt > Defizit Kernproblem: „Touristische Überanreicherung“ Seilbahn hier nicht „notwendig“ |

Acquarena - Freizeit- und Tourismusschwerpunkt: der Standort bezieht seine besondere Qualität aus der Lage zwischen Innenstadt und Freiraum am Fluss. An diesem Standort wären daher die Integration in eine durchdachte Freiraumkonzeption eines Freizeit- und Tourismusschwerpunktes um die Acquarena und neu geplante Nutzungen möglich.

*siehe Standorteübersicht auf S.15

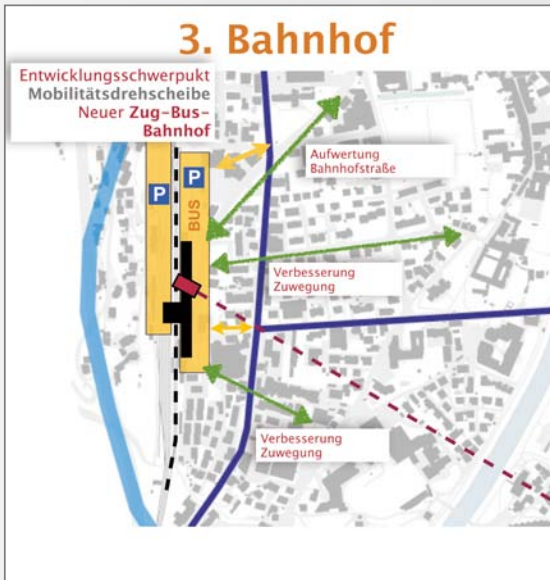


Abb. 13: Alle Standorte mit ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie den Vor- und Nachteilen

| | Parkhaus |
|-----------|--|
| Vorteile | Nähe zur Altstadt Neuordnung des Areals Inszenierung Weg zum Berg Gute Anbindung (Hauptstraße) |
| Nachteile | Technisch aufwändig Überflug problematisch (Altstadt-Dom) Verfügbarkeit Flächen (Kaserne) |
| Fazit | Standort weist wesentliche Vorteile auf, leider auch erheblichen Nachteil Kernproblem: Flächenverfügbarkeit |

Parkhaus – Aufwertung westliche Innenstadt: der Standort bietet die klare Chance zur Aufwertung eines bisher vernachlässigten Bereichs von Brixen sowie eine neue Ost-West-Entwicklungsschwerpunkt zur Aufwertung der Zone Uni-Busbahnhof-Parkhaus. Ein gewünschter „Cappuccino-Effekt“ ließe sich hier am leichtesten herstellen.

*siehe Standorteübersicht auf S.15



| | Bahnhof |
|-----------|---|
| Vorteile | Impulse zur urbanistischen Neuordnung des Areals Gute Erreichbarkeit Flächenverfügbarkeit |
| Nachteile | Lage zur Innenstadt-Bahnhofstraße Verfügbarkeit Flächen (Bahnhof) |
| Fazit | Standort weist große Potenziale mit relativ wenigen Nachteilen auf Überzeugend ist die Idee der Entwicklung einer Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof |

Abb. 14: Alle Standorte mit ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie den Vor- und Nachteilen

Bahnhof – Mobilitätsdrehscheibe: Auch der Standort Bahnhof bietet die Chance zur Aufwertung für einen vernachlässigte Bereich im Westen von Brixen. Es ist möglich, funktional und baulich eine intermodale Drehscheibe herzustellen, welche gestalterisch ein Gegengewicht zum geplanten Großparkplatz setzt. Ein Landmark-Projekt ist hier ideal positioniert. Die Verbindung Bahnhof-Stadt kann im Rahmen des Projekts deutlich verbessert werden.

*siehe Standorteübersicht auf S.15



Abb. 15: Alle Standorte mit ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie den Vor- und Nachteilen

| | Kaserne Schenoni |
|-----------|---|
| Vorteile | Überflug unproblematisch |
| Nachteile | Lage – dezentral, in Wohngebiet Belastung Straßennetz Verfügbarkeit Areal – Konversion? |
| Fazit | Keine klaren Vorteile außer Überflug Zahlreiche offensichtliche Defizite |

Kaserne Schenoni – Konversionsprojekt: das Kasernengelände stellt einen zwar landschaftsnahen Standort dar, der aber nicht die Kraft hat, einen eigenständigen Charakter zu entwickeln. Insgesamt eher ein langfristig zu verfolgendes Konversionsprojekt mit dem Ziel der Ansiedlung anderer Nutzungen.

*siehe Standorteübersicht auf S.15



Abb. 16: Alle Standorte mit ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie den Vor- und Nachteilen

| | Disko Max / Eishalle |
|-----------|---|
| Vorteile | Gute Lage im Straßennetz – geringe Störung Geringe negative Auswirkungen |
| Nachteile | Lage – abseits des Zentrums und der Bahn/des Busses Wenig Impulse für Stadt und Tourismus Risiko unwirtschaftlicher Betrieb |
| Fazit | Umsetzbarkeit als funktionaler und autoorientierter Standort Aber: keine Bahn für alle Ggfs. Risiko Wirtschaftlichkeit |

Diskotheek Max – Stadelingang Süd: Der Standort kann insbesondere dann Qualitäten entwickeln, wenn er als Stadelingang verstanden wird und die Seilbahnstation nach vorne an die SS12 gerückt wird – hier ist deutliches Potenzial für eine Landmarke vorhanden. In der Tendenz entsteht aber eher ein autoorientierter Standort am Rande und daher mit geringen Synergieeffekten für die Stadt.

*siehe Standorteübersicht auf S.15



Abb. 17: Alle Standorte mit ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie den Vor- und Nachteilen

| | Sportzone Milland |
|-----------|---|
| Vorteile | Überflug unproblematisch Geringer Aufwand |
| Nachteile | Sehr ungünstige Lage zum Zentrum und zur Bahn/zum Bus Belastung Straßennetz Fehlende Impulse für Stadt und Tourismus Eingriff in Landschaft Risiko unwirtschaftlicher Betrieb |
| Fazit | Funktionaler autoorientierter Standort ohne Integration in urbanistische/touristische Struktur Keine Bahn für alle Risiko Wirtschaftlichkeit |

Sportzone Milland – die „grüne Wiese“: Aufgrund ihrer peripheren Lage in der freien Landschaft entsteht hier die Möglichkeit, durch außergewöhnliche, qualitativ hochwertige Architektur einen Solitär in der Landschaft mit hohem Wiedererkennung- und Werbeeffect zu entwickeln. Es handelt sich jedoch eindeutig um einen einseitig autoorientierten Standort, der als Insellösung losgelöst ist von der Stadt.

*siehe Standorteübersicht auf S.15

Deutlich wurde damit, dass die einzelnen Standorte ihr ganz besonderes, eigenständiges „Profil“ besitzen. Sie können daher auch mit bestimmten Schlüsselbegriffen einer möglichen Entwicklung versehen werden. Damit kann auch schon die für den jeweiligen Standort angemessene Lösungsmöglichkeit angedeutet werden:

Als Fazit der Standortbewertung lässt sich festhalten:

Es bestehen sehr unterschiedliche Profile mit spezifischen Vor- und Nachteilen. Es wird kaum einen Standort geben, der ALLE Anforderungen perfekt erfüllt. Ein Kompromiss wird erforderlich!

7 Die Suche nach einer Vorzugslösung in der Stadt

Bewertung der Standorte

Die Bewertung der einzelnen Standorte der Talstation wurde zunächst auf rechnerischem Wege durchgeführt und hierfür ein auf Schulnoten basierendes Schema angewendet. Dadurch konnte eine ausreichende Feinheit der Abstufungen bei gleichzeitig guter Übersichtlichkeit gewährleistet werden. Die Bewertungskriterien wurden in vier Hauptgruppen eingeteilt:

- A) Erreichbarkeit – d. h. die Anbindung der verschiedenen Verkehrsmittel an die Talstation
- B) Auswirkungen – sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen, welche die Talstation am jeweiligen Standort auf ihre Umgebung hat
- C) Umsetzung – also Aufwand und Komplexität für eine Realisierung
- D) Eignung für die unterschiedlichen Zielgruppen

Für jede dieser Hauptgruppen und Kriteriengruppen (z. B. „Anbindung an den öffentlichen Verkehr“) wurden Durchschnittswerte gebildet und jeweils auf Drittelnoten gerundet. Damit ist ein schnelles Erfassen der Spitzenwerte und eine sinnvolle Gewichtung einzelner Kriteriengruppen möglich.

Beispieldarstellung der Analyse und Diskussion der Teil- und Gesamtnote

Darstellung des aggregierten Ergebnisses

| Kriterium | 1 Aquarena | 2 Parkhaus | 3 Bahnhof | 4 Kaserne | 5 Disko | 6 Sportzone |
|-------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| ERREICHBARKEIT | 0.25 3.0 befriedigend | 2.3 gut | 1.7 gut | 4.0 ausreichend | 3.7 ausreichend | 4.3 mangelhaft |
| AUSWIRKUNGEN | 0.25 2.7 befriedigend | 1.7 gut | 1.7 gut | 3.3 befriedigend | 2.7 befriedigend | 4.0 ausreichend |
| UMSETZUNG | 0.25 2.0 gut | 3.0 befriedigend | 2.3 befriedigend | 4.0 ausreichend | 2.3 gut | 3.0 ausreichend |
| ZIELGRUPPEN | 0.25 1.7 gut | 1.7 gut | 2.3 gut | 3.7 ausreichend | 3.7 ausreichend | 3.0 ausreichend |
| GESAMTNOTE | 2.4 gut | 2.2 gut | 2.0 gut | 3.8 ausreichend | 3.1 befriedigend | 4.0 ausreichend |

Abb. 18: rechnerische Bewertung mit Schulnoten

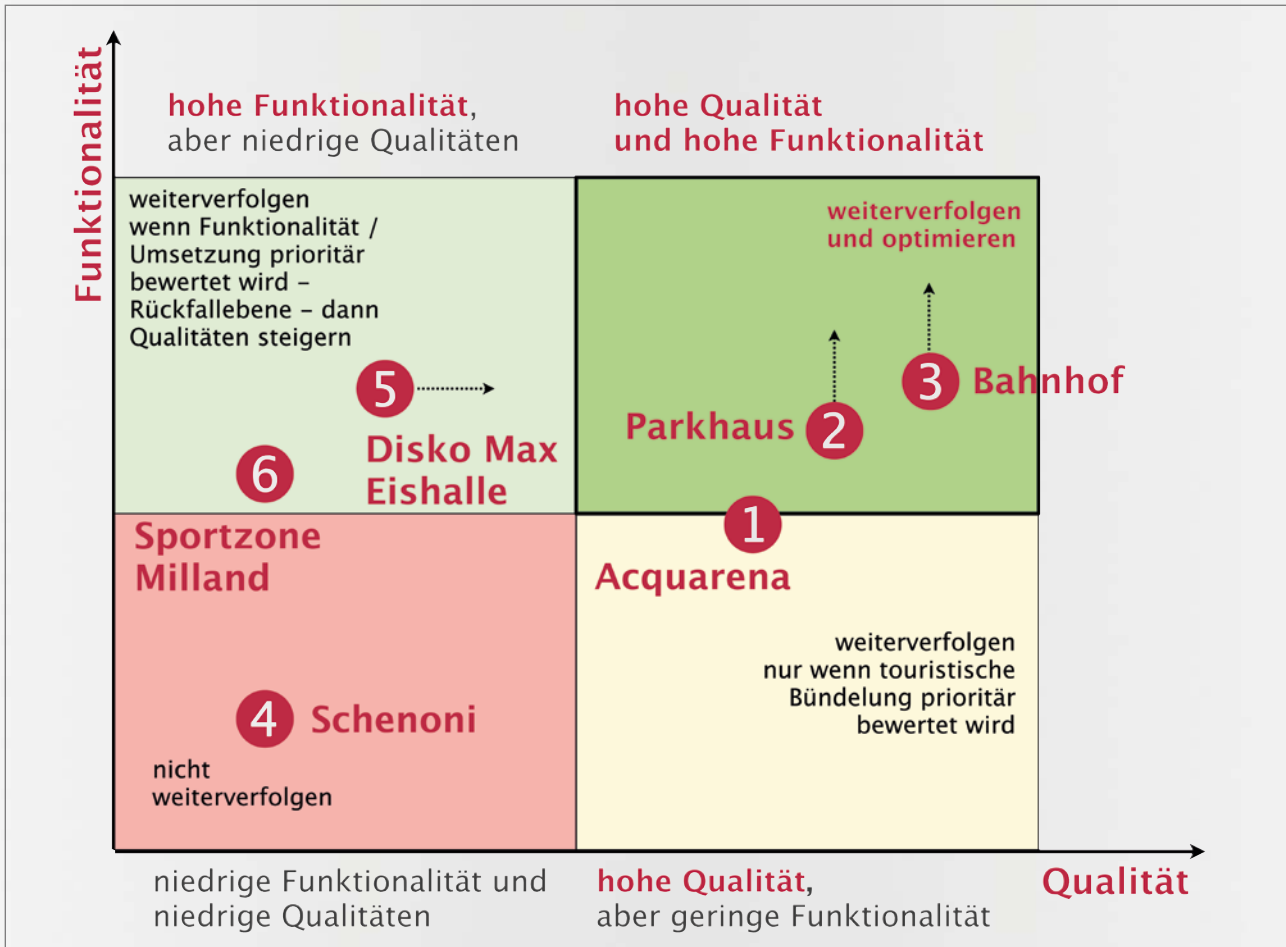


Abb. 19: grafische Darstellung der Bewertung

Der rechnerisch-abstrakte Bewertungsdurchgang lässt sich zum besseren Verständnis grafisch darstellen. Dabei werden vier Quadranten gebildet und die Teilnoten in ein Koordinatensystem „übersetzt“. Oberstes Ziel ist es, eine hohe Qualität bei gleichzeitig hoher Funktionalität zu erreichen (in der Grafik der Quadrant rechts oben). Dies bedeutet: die Seilbahnstation setzt starke urbanistische Impulse ohne entscheidende Nachteile hinsichtlich Erreichbarkeit und Umsetzung etc. Vermieden werden sollen in jedem Fall geringe Qualitäten bei gleichzeitigen funktionalen Defiziten (Quadrant links unten). Die Einordnung der Standorte in dieses Koordinatensystem ergibt sich wie folgt:

Standorte mit hoher Qualität und Funktionalität ergeben sich am Bahnhof (3) und am Parkhaus (2). Hier wären die Standorte im Detail zu optimieren, um den größten Nutzen zu erreichen und die möglichen Nachteile planerisch zu minimieren. Der hohe Aufwand bei diesen Standorten führt in beiden Fällen zu einer in funktionaler Hinsicht nicht ganz „perfekten“ Bewertung.

Beim Standort Acquarena (1) wird deutlich, dass dieser weiterverfolgt werden sollte, wenn eine touristische Bündelung in dieser Zone als vorrangig bewertet wird. Vor dem Hintergrund von Leitbild und Masterplan scheint diese Priorität aber nicht gegeben, so dass der Standort Acquarena aufgrund der touristischen Monofunktionalität in Bezug auf die Qualitäten und Impulse eher weniger gut zu bewerten ist. Der Standort Diskothek Max/Eishalle (5) bietet sich dann an, wenn eine schnelle und einfache Umsetzung prioritär bewertet wird. Dies kann ein Hinweis darauf sein, dass dieser Standort insbesondere dann in Betracht gezogen werden sollte, wenn sich die innenstadtnahen Standorte nicht zeitnah realisieren lassen und/oder politisch nicht durchsetzbar scheinen. Die Standorte Kaserne Schenoni (4) und Sportzone Milland (6) sind aufgrund der funktionalen Nachteile und fehlenden Qualitäten nicht weiter zu verfolgen.

| | 1 Acquarena | 2 Parkhaus | 3 Bahnhof |
|-----------|--|---|--|
| Vorteile | Nähe zur Altstadt Inszenierung und Tourismuspol Geringe technische Komplexität | Nähe zur Altstadt Neuordnung des Areals Inszenierung Weg zum Berg Gute Anbindung (Hauptstraße) | Impulse zur urbanistischen Neuordnung des Areals Gute Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit |
| Nachteile | Defizite bei Verkehrsanbindung (Bahnhof) Hoher Investitionsaufwand Parkierung (Bus) Überflug Altstadt problematisch | Technisch aufwändig Überflug problematisch (Altstadt-Dom) Verfügbarkeit Flächen (Kaserne) | Lage zur Innenstadt-Bahnhofstraße Verfügbarkeit Flächen (Bahnhof) |
| Fazit | Kein „schlechter“ Standort aber hier würde nur ein Standort übermäßig entwickelt > Defizit Kernproblem: „Touristische Überanreicherung“ Seilbahn hier nicht „notwendig“ | Standort weist wesentliche Vorteile auf, leider auch erheblichen Nachteil Kernproblem: Flächenverfügbarkeit | Standort weist große Potenziale mit relativ wenigen Nachteilen auf Überzeugend ist die Idee der Entwicklung einer Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof |
| | 4 Kaserne Schenoni | 5 Disko Max / Eishalle | 6 Sportzone Milland |
| Vorteile | Überflug unproblematisch | Gute Lage im Straßennetz – geringe Störung, Geringe negative Auswirkungen | Überflug unproblematisch Geringer Aufwand |
| Nachteile | Lage – dezentral, in Wohngebiet Belastung Straßennetz Verfügbarkeit Areal – Konversion? | Lage – abseits des Zentrums und der Bahn/des Busses Wenig Impulse für Stadt und Tourismus Risiko unwirtschaftlicher Betrieb | Sehr ungünstige Lage zum Zentrum zur Bahn/zum Bus Belastung Straßennetz Fehlende Impulse für Stadt und Tourismus Eingriff in Landschaft Risiko unwirtschaftlicher Betriebe |
| Fazit | Keine klaren Vorteile außer Überflug Zahlreiche offensichtliche Defizite | Umsetzbarkeit als funktionaler und autoorientierter Standort Aber: keine Bahn für alle Ggfs. Risiko Wirtschaftlichkeit | Funktionaler autoorientierter Standort ohne Integration in urbanistische/touristische Struktur Keine Bahn für alle Risiko Wirtschaftlichkeit |

*siehe Standortübersicht auf S.15

Abb. 20: alle Standorte mit ihren wesentlichen Vor- und Nachteilen im Überblick

Empfehlung und Vorzugslösung

In der rechnerischen Bewertung waren die drei Standorte Acquarena, Parkhaus und Bahnhof „bestplatziert“. Dies wird auch in der grafischen Darstellung deutlich ablesbar. Daher gilt es, herauszufinden, welche Argumente einen Ausschlag für die Entscheidung zwischen diesen drei Standorten geben können.

Am Standort **Acquarena** wird das Risiko gesehen, dass hier eine monofunktionale Tourismuszzone entstehen könnte – eine solche Ballung entspricht nicht dem Leitbild und dem Masterplan. Zudem besteht durch die verschiedenen Aufwertungsprojekte im Areal die Gefahr, dass die für das Projekt erforderlichen Stellplätze – insbesondere die Anbindung für Reisebusse – nicht oder nur mit hohem baulichen und finanziellen Aufwand erstellt werden können. Ferner ist der Überflug im Stadtgebiet sehr ungünstig. In Übereinstimmung mit der Arbeitsgruppe besteht die Einschätzung, dass der Standort zwar grundsätzlich machbar und auch sinnvoll ist, aber aufgrund der ausgeführten Zusammenhänge nicht zur Umsetzung empfohlen wird. Daher die Bewertung: „sinnvoll, aber nicht empfohlen“.

Am Standort **Parkhaus** stellt besonders die unklare Flächenverfügbarkeit des Militärareals ein nicht zu unterschätzendes Risiko dar, weil einerseits das Areal für die integrale Entwicklung (Stellplätze für Reisebusse) notwendig ist und andererseits die Übergabe der benötigten Flächen an Land oder Gemeinde in naher Zukunft nicht gegeben ist. Eine bauliche Herausforderung ist auch die nötige bauliche Anpassung des Parkhauses. Damit ist die zeitnahe Umsetzbarkeit des Projekts an diesem Standort nicht sichergestellt und es ergeben sich zusätzliche Kosten. Arbeitsgruppe und Gutachter haben sich daher – trotz der klar absehbaren urbanistischen Vorteile und Impulse an diesem Standort – ebenfalls zur Bewertung „sinnvoll, aber nicht empfohlen“ entschlossen.

In Bezug auf den Standort **Bahnhof** konnte der Ansatz einer Mobilitätsdreh-scheibe im Verbund damit, dass zwingende Nachteile nicht vorhanden sind, überzeugen. Hier ergibt sich insbesondere ein nennenswerter Synergieeffekt mit der anstehenden Umgestaltung des Bahnhofsareals durch das Land. Als möglicher Nachteil wurde der entstehende Verkehr in den bisher weniger stark belasteten Straßen um den Bahnhof und auf der durch die Westumfahrung entlasteten SS12 angeführt.

Es ist jedoch anzunehmen, dass der Autoverkehr zur Seilbahn neben dem Lokalverkehr nur einen geringen Anteil darstellt, der bei Vorhandensein nicht als Belastung und bei Entfall auch nicht als Entlastung spürbar würde. Zudem wird sich der Verkehr in der Anfahrt auf verschiedene Routen im Bahnhofbereich verteilen, so dass die zusätzliche Belastung in den einzelnen Straßen hinnehmbar erscheint. Die Vorteile und Synergieeffekte wurden von Gutachter und Arbeitsgruppe als überwiegend beurteilt, so dass sich einstimmig die Einschätzung „sinnvoll und empfohlen“ ergab.

Der Standort **Diskotheek Max/Eishalle** hat in der Bewertung insgesamt nur mit „befriedigend“ abgeschnitten, vor allem weil hier die Impulse in Bezug auf Leitbild und Masterplan sowie auch die mögliche Wirtschaftlichkeit als weniger gut eingeschätzt wurden. Dennoch ist die Umsetzbarkeit, die geringen negativen Auswirkungen und die gute Erreichbarkeit im Straßennetz hervorzuheben. Der Standort ist also dann zu empfehlen, wenn sich ein innenstadtnaher Standort als nicht zeitnah umsetzbar erweisen sollte. Der Standort wird daher als „funktionale Ersatzlösung“ empfohlen und kann damit als „Rückfallebene“ dienen.

| | 3 Bahnhof | 2 Parkhaus | 5 Disko Max / Eishalle |
|-----------|---|---|---|
| Vorteile | <ul style="list-style-type: none"> Impulse zur urbanistischen Neuordnung des Areals Gute Erreichbarkeit Flächenverfügbarkeit | <ul style="list-style-type: none"> Nähe zur Altstadt Neuordnung des Areals Inszenierung Weg zum Berg Gute Anbindung (Hauptstraße) | <ul style="list-style-type: none"> Gute Lage im Straßennetz – Geringe Störung Geringe negative Auswirkungen |
| Nachteile | <ul style="list-style-type: none"> Lage zur Innenstadt-Bahnhofstraße Verfügbarkeit Flächen (Bahnhof) | <ul style="list-style-type: none"> Technisch aufwändig Überflug problematisch (Altstadt-Dom) Verfügbarkeit Flächen (Kaserne) | <ul style="list-style-type: none"> Lage – abseits des Zentrums und der Bahn/des Busses Wenig Impulse für Stadt und Tourismus Risiko unwirtschaftlicher Betrieb |
| Fazit | <ul style="list-style-type: none"> Standort weist große Potenziale mit relativ wenigen Nachteilen auf Überzeugend ist die Idee der Entwicklung einer Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof | <ul style="list-style-type: none"> Standort weist wesentliche Vorteile auf, leider auch erheblichen Nachteil Kernproblem: Flächenverfügbarkeit | <ul style="list-style-type: none"> Umsetzbarkeit als funktionaler und autoorientierter Standort Aber: keine Bahn für alle Ggfs. Risiko Wirtschaftlichkeit |

Abb. 21: drei Vorzugs-lösungen

*siehe Standortübersicht auf S.15

Somit ergibt sich folgende zusammenfassende Empfehlung:

**Der Standort Bahnhof schneidet mit geringem Abstand am besten ab und wurde von der Arbeitsgruppe als Vorzugslösung empfohlen.
Der Standort Parkhaus erfährt die zweitbeste Bewertung, wird aber aufgrund der Risiken bei der Flächenverfügbarkeit zurückgestellt.
Der Standort Diskothek Max/Eishalle kann eine Ausweidlösung sein, sollten die innenstadtnahen Standorte nicht realisierbar sein.**

8 Die Bergstation in St. Andrä

Im Gegensatz zur Talstation, für die im Stadtgebiet zahlreiche Standorte gefunden und untersucht wurden, war die Herangehensweise im Falle der Bergstation eine andere. Wegen der räumlichen Situation in St. Andrä und der notwendigen direkten Anbindung der neuen Seilbahn an die bestehende Plose-Umlaufbahn standen die prinzipiell denkbaren Standorte „Dorf“ und „Parkplatz Plosebahn“ bereits fest. Es geht nun darum, eine Systemlösung zu finden, welche eine direkte Anbindung an die Plosebahn (wichtig für die Zielgruppe Touristen/ Naherholung) und gleichzeitig eine qualitätvolle Erschließung der Fraktion St. Andrä (u. a. Zielgruppe Bewohnerschaft) sicherstellen kann.

Zunächst war als Bergstation der Parkplatz favorisiert, wobei die Anbindung des Dorfes mit einem Schrägaufzug geschehen sollte. Ergänzend wurde eine Variante geprüft, welche direkt im Dorf eine Zwischenstation der 3S-Seilbahn vorsieht, wobei die eigentliche Bergstation wiederum am Parkplatz liegen sollte. Beide Lösungen zeigen Stärken und Schwächen:

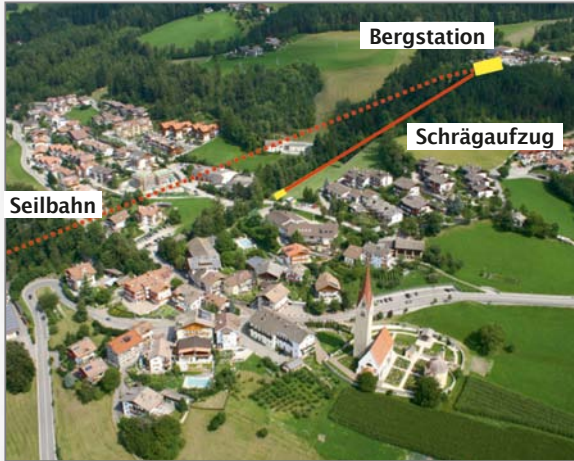


Abb. 22: Systemvariante 1

| | Station am Parkplatz und Schrägaufzug |
|-----------|--|
| Stärken | Leichte Umsetzbarkeit Geringer Aufwand |
| Schwächen | Keine ablesbare Verbindung zum Dorf Weniger gute Erreichbarkeit |
| Fazit | Einfache Umsetzung, aber wenig Effekte |



Abb. 23: Systemvariante 2

| | Zwischenstation im Dorf |
|-----------|---|
| Stärken | Erreichbarkeit vom Dorf und Mittelgebirge Eignung für „öffentlichen Verkehr“ Eignung für Inszenierung |
| Schwächen | Höherer Aufwand (Bau, Investitionen) Auswirkungen aufs Dorf |
| Fazit | Positive Effekte, aber hoher Aufwand |

Die Bewertung der beiden Varianten erfolgt wieder ähnlich wie bei der Talstation, zunächst auf rechnerischem Weg und mit Vergabe von Schulnoten. Ebenso waren die Hauptkriterien, nach denen bewertet wurde, vergleichbar: Erreichbarkeit der Station, positive und negative Auswirkungen, Umsetzbarkeit und Eignung für die unterschiedlichen Zielgruppen.

Auch bei der Bergstation ergibt die rechnerische Bewertung keine klare Vorzugslösung, das Ergebnis fällt zunächst leicht zugunsten der Lösung mit Zwischenstation aus.

| | Station am Parkplatz und Schrägaufzug | Zwischenstation im Dorf |
|-----------|--|---|
| Stärken | Leichte Umsetzbarkeit Geringer Aufwand | Erreichbarkeit vom Dorf und Mittelgebirge Eignung für „öffentlichen Verkehr“ Eignung für Inszenierung |
| Schwächen | Keine ablesbare Verbindung zum Dorf Weniger gute Erreichbarkeit | Höherer Aufwand (Bau, Investitionen) Auswirkungen aufs Dorf |
| Fazit | Einfache Umsetzung, aber wenig Effekte | Positive Effekte, aber hoher Aufwand |

Variantenvergleich

Zur Klärung der technischen Umsetzbarkeit der Lösung „Zwischenstation im Dorf“ wurde eine Studie durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass diese Variante technisch und wirtschaftlich erheblich aufwendiger als die Variante mit Schrägaufzug ausfallen würde. Daher scheint es sinnvoll, trotz der eher ungünstigen Anbindung des Dorfs mit dem Schrägaufzug und der sich dadurch möglicherweise ergebenden geringeren positiven Effekte (kein „Merkzeichen“ im Dorf), die Lösung „Station am Parkplatz mit Schrägaufzug“ zu realisieren.

9 Zusammenfassung

Die Entwicklung einer Vorzugslösung für die Seilbahn Brixen–St. Andrä war aufgrund der hohen Anforderungen und der sehr unterschiedlichen Standorte schwierig.

Kein Standort konnte alle Anforderungen „perfekt“ erfüllen und ging als eindeutiger „Sieger“ aus der Bewertung hervor. Dies machte Kompromisse erforderlich, die entsprechend den Zielstellungen und politischen Leitbildern der Gemeinde zu suchen waren.

Am Ende eines umfangreichen Prozesses steht daher die Empfehlung für eine 3S–Seilbahn–Verbindung Bahnhof–Parkplatz Ploseseilbahn mit einem Schrägaufzug zum Dorf St. Andrä.

Am Bahnhof kann sich dabei eine Mobilitätsdreh Scheibe entwickeln. Durch das Umgestaltungsprojekt des Bahnhofsareals entstehen hier Synergieeffekte. Eine Aufwertung der Verbindung Altstadt–Bahnhof ist wichtige Voraussetzung für eine verbesserte Anbindung des neuen Mobilitätsknotens.

Sollte sich der Standort Bahnhof nicht realisieren lassen, steht der Standort Diskothek Max als Rückfallebene zur Verfügung.

In St. Andrä ergibt sich aufgrund der Kostensituation und der negativen Auswirkungen auf das Dorf „von selbst“ eine Vorzugslösung zugunsten des Standortes Parkplatz mit einer Anbindung des Dorfes mittels Schrägaufzug.

Damit können die Störungen des Dorfes durch die Seilbahn minimiert werden. Mit der Kurzstudie sollten der Meinungsbildungsprozess und die Begründungen für die Entscheidungsfindung der Vorzugslösung dargestellt werden.

10 Bilderindex

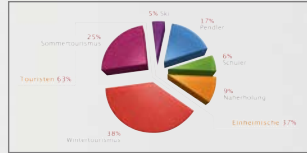


Abb. 1: Einnahmen aus der Seilbahn im Ganzjahresbetrieb

S. 6

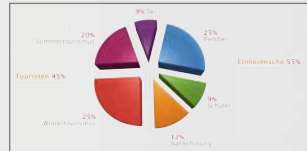


Abb. 2: Fahrgastzahlen im Ganzjahresbetrieb

S. 6



Abb. 4: Pendelbahn

S. 11



Abb. 5: Umlaufbahn

S. 11



Abb. 6: 3S-Seilbahn

S. 12



Abb. 7: Standseilbahn

S. 12



Abb. 8: Zahnradbahn

S. 13

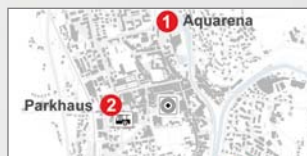


Abb. 9: Standorte im Stadtgebiet

S. 15

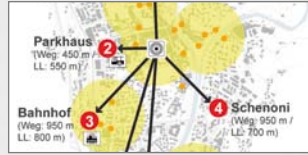


Abb. 10: Lage zum Zentrum und zu den Beherbergungsschwerpunkten

S. 17

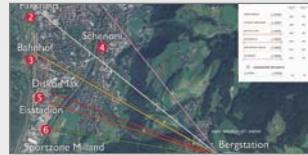


Abb. 11: Linienführungen zwischen den untersuchten Standorten und der Bergstation am Parkplatz der heutigen Plosebahn

S.18



Abb. 12: Acquarena
Vor- und Nachteile

S. 20



Abb. 13: Parkhaus
Vor- und Nachteile

S. 21



Abb. 14: Bahnhof
Vor- und Nachteile

S. 22



Abb. 15: Schenoni
Vor- und Nachteile

S. 23



Abb. 16: Diskothek Max-Eishalle
Vor- und Nachteile

S. 24



Abb. 17: Sportzone Milland
Vor- und Nachteile

S. 25



Abb. 18: rechnerische Bewertung mit Schulnoten S. 27



Abb. 19: grafische Darstellung der Bewertung S.28



Abb. 22: Bergstation St. Andrä Station am Parkplatz und Schrägaufzug S. 34



Abb. 23: Bergstation St. Andrä Zwischenstation im Dorf S. 34