

DOKUMENTATION - RUNDER TISCH AUFWERTUNG TOBLACHER SEE

25. März 2024, 16:00-19:15 Uhr



Gemeinde Toblach
Gemeinde der Drei Zinnen



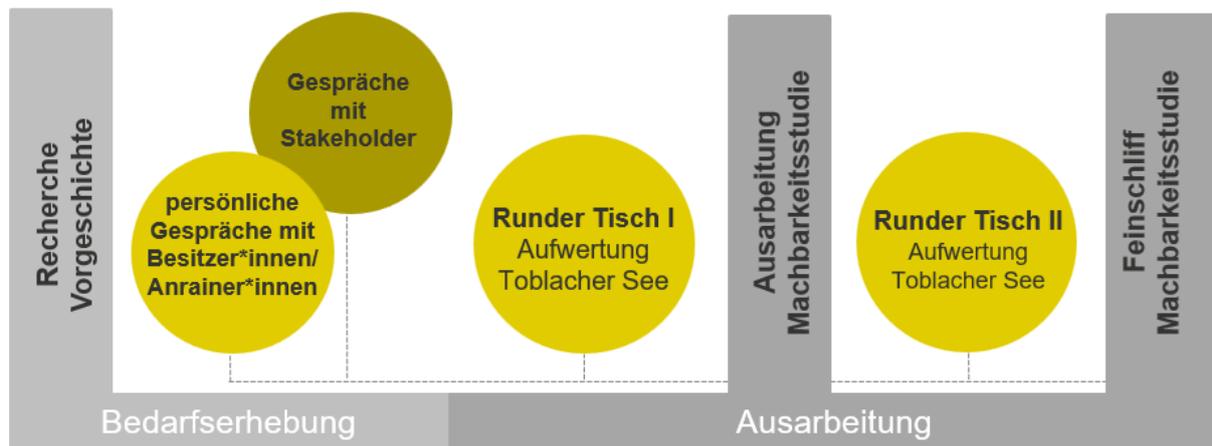
Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| 1. Beteiligungsprozess | 3 |
| 2. Erhebung | 3 |
| 2.1 Allgemeine Feststellungen | 3 |
| 2.2 Was soll nicht passieren?..... | 4 |
| 2.3 Was ist erstrebenswert?..... | 4 |
| 3. Schwerpunktthemen | 5 |
| 3.1 Verlandung | 5 |
| 3.1.1 Flora und Fauna und Gewässerzustand: | 5 |
| 3.1.2 Maßnahmen der Verlandung entgegenzuwirken: | 5 |
| 3.2 Aufenthaltsqualität, Naherholung und Freizeitnutzung | 6 |
| 3.2.1 Infrastruktur | 6 |
| 3.2.2 Sensibilisierung und Information | 7 |
| 3.2.3 Wegeführung - Fußgängermobilität..... | 8 |
| 3.2.4 Aufenthaltsflächen/Rastplätze | 8 |
| 3.2.5 Sportliche Aktivitäten | 9 |
| 3.3 Mobilität und Besucher*innenmanagement | 10 |
| 3.3.1 Staatsstraße (SS51) | 10 |
| 3.3.2 Auffangparkplatz Toblacher See | 10 |
| 3.3.3 Öffentliche Mobilität | 11 |
| 3.3.4 Zubringer zum Seeufer | 11 |
| 3.3.5 Alternative Mobilitätsformen | 14 |
| 4. Möglicher Handlungsleitfaden | 15 |
| 5. Wie geht's weiter? | 19 |
| 6. Teilnehmer*innen | 19 |



1. Beteiligungsprozess

Das Vorhaben „Aufwertung Toblacher See“ ist als Beteiligungsprozess angelegt und wird vom Regional Management LAG Pustertal begleitet. Der Prozess sieht wie folgt aus und bindet die beteiligten Akteure, Grundeigentümer*innen, Anrainer*innen und Stakeholder im Zuge der Bedarfserhebung und Ausarbeitung möglicher Schritte für den Toblacher See mit ein. Im Projekt involviert ist das Büro Valdemarin, mit dem Auftrag eine an die Bedürfnisse vor Ort abgestimmte Machbarkeitsstudie zur Mobilitätslösung auszuarbeiten.



2. Erhebung

Zwischen 19.02.2024 und 11.03.2024 wurden 16 Interviews mit 27 Personen geführt. Davon 8 persönliche Interviews mit Anrainern, GrundbesitzerInnen, Pächter sowie 1 persönliches Interview und 7 Online-Interviews mit folgenden Interessensvertretungen: Fraktion Toblach, Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz, Biologisches Labor, Amt für Straßendienst, Fischereiverband, Amt für Wildbach- und Lawinerverbauung Ost, Tourismusverein Toblach, Amt für Natur, Naturpark Fanes Sennes Prags, Forststation Toblach.

2.1 Allgemeine Feststellungen

Der Toblacher See wird als Perle oder auch als Juvel von Toblach beschreiben. Folgendes wird festgehalten:



2.2 Was soll nicht passieren?

- ..., dass er sich ähnlich des Pragser Wildsees entwickelt und noch mehr Menschen anlockt.
- ..., dass es sich zu einem rein touristischen Hotspot entwickelt.
- ..., dass lokal Ansässige keinen Platz mehr haben.
- ..., dass wir an einem Punkt ankommen, an welchem das Limit erreicht ist.
- ..., dass proaktiv noch mehr Besucher*innen in das Schutzgebiet gelenkt werden, zu Stoßzeiten ist Belastungsgrenze erreicht.
- ..., dass der See verlandet.
- ..., noch mehr Urbanisierung, noch mehr Zement und Teer.
- ..., dass keine Einträge von außen in den See gelangen wie Straßenabwasser und Weißwasser.
- ..., dass keine weiteren Parkplätze vor Ort geschaffen werden.
- ..., zu starke Freizeitnutzung ohne Rücksicht auf ökologische Bedingungen und Bedürfnisse der lokalen Flora und Fauna.
- ..., Umweltverschmutzung durch zu starken Besucherandrang.

2.3 Was ist erstrebenswert?

- ..., dass er seinen Charme und seine Natürlichkeit beibehält.
- ..., dass das Wasser und die Tiere darin ein Anziehungspunkt bleiben.
- ..., dass das Ökosystem in Takt bleibt.
- ..., auf die Balance zwischen der Nutzung und dem Schutz des Sees und seiner Umgebung achten.
- ..., dass es ein Ort bleibt, der von Familien genutzt wird.
- ..., das Gebiet soll ein Naherholungsbereich für lokal Ansässige und für Gäste bleiben.
- ..., dass der Wald als Trennung zwischen Staatsstraße und See als Sicht- und Lärmschutz erhalten bleibt.



3. Schwerpunktthemen

Folglich sind die Ergebnisse aus der Erhebung wiedergegeben. Die Aussagen der Beteiligten wurden nach Themenbereiche geclustert zusammengefasst.

3.1 Verlandung

Die Verlandung ist ein **natürlicher Prozess**, wodurch der Uferbereich vermehrt zuwächst, sich der südliche Bereich mehr und mehr in einen **Moorbereich** verwandelt und sich die Tiefe des Sees verringert; Die Verlandung ist von allen Befragten **deutlich spür- und sichtbar**;

Lässt man der Natur freien Lauf oder entschlammt man den See, um ihn zu erhalten? Die Meinung der Anrainer*innen, Grundbesitzer*innen und Pächter ist, lenkend einzugreifen, um einer Verlandung entgegenzuwirken; Dies sei kostenintensiv, hat aber auch positive Effekte auf den Erholungswert der Landschaft, auf die Wirtschaft, auf im Wasser lebende Tiere und Pflanzen, auf Zugvögel;

Aktuell gibt es **keine klare Vorgaben** von Politik/Landesämtern, wie und ob Seen generell erhalten bleiben sollen (betrifft viele Seen). Es müssen **mehrere Landesämter zusammenspielen** und wohl auch ein **politischer Prozess eingeleitet** werden, wie man mit solchen **Seeflächen zukünftig umgehen soll/kann**;

3.1.1 Flora und Fauna und Gewässerzustand:

- Der See befindet sich in einem **guten Zustand**;
- Früher wurden viele Wasservögel beobachtet, die viele Nährstoffe eingebrachten, zurzeit sind es etwas weniger;
- Offene Wasserflächen, die angrenzen mit Verlandungsbereiche, sowie Moorbereiche sind im Vogelzug wertvolle Rastplatz; Vögel finden hier **Rückzugsräume und Nahrung**; der Toblacher See ist für **alpenquerende Zugvögel** ein entscheidender Rastplatz; Der See ist ein **Biotop mit vielen Tieren und Pflanzen, auch seltene Arten**;
- Während der **Laichzeit der Eschen** ist der Wasserstand in den Wasserzweigen des Südeinganges zu gering, die **Wasserzweige verlanden, verkiesen**. Teilweise wird in Handarbeit die Fließtiefe aufrechterhalten. Eventuell müsste hier mit kleinem Bagger gearbeitet werden, um mehr Tiefe zu gewinnen;

3.1.2 Maßnahmen der Verlandung entgegenzuwirken:

- **Schlammkatze**
 - Zwischen 1984-1987 und 2010-2016 wurden Entschlammung durchgeführt;
 - Die Schlammkatze hat den Vorteil, dass sich die Kolonien wieder auffüllen können;
 - Einsatz der Schlammkatze hatte **nur einen geringen Effekt**, nach zwei **Unwetterereignissen** war die Arbeit beinahe zunichte gemacht;
 - Die eingesetzt Schlammkatze verursacht **Lärm** und beeinträchtigt den laufenden Betrieb der lokale Geschäftstreibenden;
 - Es wurden 12.000 m³ getrockneter Schlamm entnommen, entspricht **1.000 Lastwagenfahren**;
- **Sedimente vor dem Eintritt in den See abfangen**
 - Großes **Problem** ist der **Eintrag von außen**;
 - Durch die kontinuierlich Sedimentablagerung am Kotschiergraben orographisch links mittig des Sees, entwickelt sich eine Art **Landzunge**, die sich weiter ausdehnt; auch der südlichere Ausläufer trägt zur Verlandung des südlichen Bereiches des Sees bei;



- Die ideale Variante wäre, die **Sedimente abzufangen**, bevor sie in den See gelangen durch die **Errichtung von Auffangbecken** in den beiden Gräben orographisch links des Seebereiches (Kontschiergraben);
- Ein Auffangbecken in einem Naturpark, an den Ausläufern der Gräben zu errichten ist **laut Naturpark nur möglich, wenn Menschenleben in Gefahr sind**, Schutz hat Priorität. Rein wegen Verlandung zwei Gräben komplett zu verbauen wäre eine Extremvariante, da auch eine **Zufahrtsstraßen für den Abtransport gebaut werden müsste**;
- Problematik: Wo wird das **Material gelagert**? Es handelt sich um **kaum verwertbares** Material. Kann das Schuttmaterial für zB. die **Gestaltung von Aufenthaltsbereichen** genutzt werden?
- Der **Abtransport** (Zufahrtsstraßen) des Schuttmaterials muss **geregelt werden**; Bei Abtransporten in Richtung Süden müsste eine bestehende Brücke verstärkt werden; Bei einem Abtransport in Richtung Norden müsste der bestehende Weg erweitert werden für LKWs und die Transporte passieren Privathaus, Seerestaurant, Campingplatz;
- **Räumung der Sedimente im See**
 - Der See ist ein **Biotop**, dort leben viele **Tieren und Pflanzen, auch seltene Arten**; Die Schlammkatze hat den Vorteil, dass sich die Kolonien wieder auffüllen können, das Ausräumen ist eine stark invasive Methodik;
 - Man könnte den See **zum Teil trockenlegen** (Teilabspernung) und eine Räumung im angesperrten Bereich vornehmen. Mittels einer Teil-Trockenlegung könnte die **Wiederbesiedelung durch die kleinsten Lebewesen beschleunigt werden**;
 - **Fischereilich** gesehen hätte man **ein Jahr einen Ausfall**, die Fische könne man **größtmöglich abfangen**, ist eine große Arbeit aber bis zu einem gewissen Grad machbar;
 - Es würde eine **langfristigere Wirkung** erzielen;
 - Sollte der See abgelassen und geräumt werden, wäre eventuell anzudenken, dass die **Uferlinie**, welche aktuell ziemlich gerade verläuft, eventuell ein paar **Einbuchtungen erhält**, dies müsste man vor Ort evaluieren und auch mit dem **Fischereibewirtschafter** besprochen werden;
 - Eventuell könnte die **Räumung** auch durch die **Wildbachverbauung mit Beteiligung der Naturparke ausgeführt werden** – unter Heranziehung von **Umweltgeldern**.

3.2 Aufenthaltsqualität, Naherholung und Freizeitnutzung

3.2.1 Infrastruktur

Die Ausgaben der Gemeinde vor Ort sollten (teil-)gedeckt werden durch Einnahmen aus den Parkplatzgebühren. Aktuell werden damit z.B. die Toiletten vor Ort betrieben und sauber gehalten.

- **Beleuchtung:**
 - Beleuchtung entlang des **Straßenabschnittes vom Auffangparkplatz zum nördlichen Seeufer** sollte angebracht werden (klimafreundlich), auch eine Beleuchtung rund um den See wurde angedacht; bzw. von der Säge bis hin zum Toblacher See;
 - Eine Beleuchtung am See wäre überlegenswert zB. nachhaltig mit Bewegungsmelder für **abendliche Spaziergänge und eventuell für eine Nachtloipe?**



- **WC-Anlage:**
 - Es gibt eine öffentliche WC-Anlage am Auffangparkplatz, welche nicht das ganze Jahr geöffnet ist; zum Teil ist das Wasser abgedreht; **Die Toilette müssten das ganze Jahr zugänglich sein;** Temporäre Schließungen stellen für die Gemeinde ein Kostenersparnis dar;
 - Es gibt eine private WC-Anlage, diese ist eigentlich nur für Gäste des Seerestaurants gedacht, wird aber von allen genutzt und ist stets geöffnet;
- **Müll:**
 - Für einige der Befragten sind **ausreichend Mülleimer vorhanden für andere zu wenig**, da die oft überfüllt sind. An der Nordseite des Sees gibt es Mülleimer, dies ist zwischen **Tourismusverein und Amt für Natur in dieser Weise vereinbart;** Umso mehr Mülleimer, umso mehr wird weggeworfen, so die gängige Meinung;
 - Die Besucher*innen sollten hinsichtlich der Vermeidung von **Umweltverschmutzung sensibilisiert** werden, das wird als einzige Möglichkeit gesehen die Müllproblematik in den Griff zu bekommen. Es gibt Hinweisschilder zB. „Wie viele Jahre benötigt eine Kunststoffflasche, bis sie sich zersetzt?“;
 - Viele Hundebesitzer nutzen die Seerunde, **es fehlt aber an Hundetoiletten**, diese sollten angebracht werden; Es gibt Bedenken, dass vermehrt Müllsäckchen mit Hundekot rund um den See liegenbleiben;

3.2.2 Sensibilisierung und Information

- Der Toblacher See handelt sich um ein **ökologisches Highlight**, das gestärkt und auch **kommuniziert werden muss**;
- **Sensibilisierungsmaßnahmen** vor Ort, damit der **Naturraum geschont** wird und die Besucher*innen **respektvoller mit diesem umgehen** (Müll mit nach Hause nehmen, Notdurft nicht im Wald verrichtet, Hundekot einsammeln);
- Weitere Informationsschilder könnten **Informationen zu den jeweiligen Bergen liefern**, die den See umgeben, auch auf **Trinkwasserquellen hinweisen** (Nasswand/Riesen...);
- Im Bereich zwischen Toblacher See und Nordic Arena befindet sich eine **interessante Flora:** Orchideen (Frauenschuhe, Ragwurz), hier könnte eventuell auch ein **Lehrpfad angelegt werden** (keine Zuständigkeit des Naturparks da außerhalb liegend);
- Es existieren **Erklär-Tafeln** wie „Wie weit springt der Hase“, vielleicht könnten diese **ausgebaut** und Richtung Südseite des Sees weitergezogen werden eventuell in Richtung Bunker;
- Die Lehrpfade im Naturpark instand zu halten ist die Aufgabe des Amtes für Natur; neue Leerpfade sollen keine mehr entstehen, wenn dann **bestehende Naturlehrpfade aufwerten/neu konzeptionieren** und **Informationsschilder erneuern**;
- **Umweltbildung ist Teil des Amt für Natur**, man will die Personen vor Ort sensibilisieren. Interessant wäre, wer sind die Gäste vor Ort, damit man die Sensibilisierungsmaßnahmen entsprechend anpassen könnte: Gibt es Erhebung zu den Besucherströmen?
- Ein **Wegeleitsystem** wäre anzudenken auch aufgrund des Aufeinandertreffens **unterschiedlicher Mobilitätsformen**; zB. wird sich der **Fahrradtourismus verstärkt** entwickeln (München-Venedig Route), durch ein Leitsystem könnte man die Radfahrenden zum See bringen;
- Visualisierung der **geschichtlichen Entwicklung** des Gebietes bis hinauf zu Landro mittels **virtueller Realität**, Ansprechpartner könnte Curti Covi sein;



3.2.3 Wegeföhrung - Fußgängermobilität

- Der **Spaziergang von der Nordic Arena in Richtung Toblacher See** sollte besser in Richtung Gäste **kommuniziert** und **vermehrt genutzt** werden;
- Idee eines neuen **Pfades/Steiges von Nordic Arena in Richtung Toblacher See den Fluss hinaufschlängelnd** und auf der anderen Flussseite wieder zurück; so lange keine Kunstbauten (Stege) notwendig sind, und es sich nur um einen Steig handelt, spricht laut Wildbach nichts dagegen, der Uferbereich dürfte jedoch nicht verstärkt werden; Dies unterliegt nicht der Zuständigkeit des Naturparks, da außerhalb liegend;
- Der **Rundweg** an der orographisch linken Seite verläuft im nördlichen Bereich direkt am Seeufer, und könnte **in Richtung Süden am Seeufer weitergeführt werden; Zusätzliche Wege** zu errichten ist von Seiten der Naturparke **nicht ausgeschlossen, aber nicht erwünscht**;
- Die **große Seerunde** sollte in seiner **Ursprünglichkeit erhalten werden**, könnte im **südlichen Bereich** jedoch **besser ausgehakt** werden, vor allem im Winter wird in diesem Bereich nichts gemacht;
- Der **Seerundgang** ist ein Erlebnis / eine Attraktion, der nun auch im **Winter** aufgrund des Schneemangels **verstärkt genutzt** wird. Im Übergang Winter/Frühjahr sind **einige Wege nicht begehbar**, es bräuchte **Gummistiefel oder Stege** bzw. **Split** wurde auch gestreut, dies ist aber **grenzwertig**;
- Die **Fußwege werden laufend verbreitert** zB. für Instandhaltungen mit dem Quod; Durch Verbreiterungen **verschwindet auch der Scharm**, aus welchem Grund sie nicht verbreitert werden sollen; Es gibt aber auch die Meinung, dass **Fußwege verbreitert werden müssen**, damit sie mit **Streifahrzeug** befahrbar sind;
- Andere nur **ortsansässigen bekannte Attraktionen** (Wasserfälle) sollten **nicht extra beworben werden**, damit sich nicht zu viele Personen in diese Bereiche verirren und dadurch der Natur Schaden anrichten;
- **Barrierefreiheit** - Zu Fuß unterwegs sein mit Kinderwagen ist nicht auf allen Wegen ganzjährlich möglich. Der Fußweg im Auslaufbereich des südlicheren Kotschiergrabens ist mit dem Kinderwagen oder dem Fahrrad schlecht passierbar und müsste bereinigt werden;
- Es stellt sich die Frage, inwiefern die Flächen für die **Beweidung** (Vorweide/Nachweide) genutzt werden; Könnten die **Zäune zum Teil zurückverlegt werden**? Der Weidezaun ist im Winter immer zu, könnte der Bereich im Winter offenbleiben? Wer ist hier zuständig?

3.2.4 Aufenthaltsflächen/Rastplätze

- Als Erholungspunkt ausgehend von der Nordic Arena könnte **bei der Säge eine biodiverse Grünfläche** gestaltet werden;
- Der **Bereich nördlich der Brücke** (Seenausflussbereich) wird gut und gerne als **Erholungsort, Rastfläche** genutzt, dieser Bereich könnte **geringfügig gestaltet werden**, es braucht nicht viel (zB. Liegen), es ist bereits viel da;
- **Optische und biologische Aufwertung** des Sees, die von der Forst gestartet wurde ist die **Auflichtung des Waldes**, um den Erholungscharakter zu stärken, Nutzung des Waldes als Toilette verringern/verlagern, mehr Artenvielfalt reinzubringen; Dieses Vorhaben ist auf mehrere Jahre ausgelegt und betrifft die gesamte Seerunde. Bedacht werden soll, dass die Auflichtung **nicht entlang der Staatsstraße** geschehen soll, da Wald Sicht- und Lärmschutz; Eine andere Aussage dazu: Wir sollen den See nicht verstecken, er soll durch die Auflichtung sichtbar werden;



- Ein Wahrzeichen des Toblacher Sees ist auch der **schiefe Baum**, der am orografisch rechten Ufer in den See ragt. Dieser **könnte mehr zur Geltung kommen**;
- Es könnten nicht nur entlang des orographisch rechten Seite eine Art **begehbare ausgebuchtete Balkone / Holzplattformen errichtet werden**, die den bereits abgetretenen Uferbereich schützen und gleichzeitig den Uferbereich attraktiver machen. **Wasser soll erlebbar werden**. Können Schuttmaterial/Sedimente für zB. die Gestaltung von Aufenthaltsbereichen genutzt werden? Dies könnte eventuell in Kooperation zwischen dem Tourismusverein, Gemeinde und Naturparke finanziert werden;
- Es bräuchte mehr **Bänke und Tische** rund um den See auch als **Picknickbereiche genutzt**;
- Der **Aussichtsturm** im Südwesten wird **gut genutzt**;
- Die **Idee einer Naturbadeteichzone** wurde aufgebracht im orografisch rechten/südlichen Bereich mit Aufenthaltsflächen. Dem steht gegenüber, dass der **See kein Badesee** ist und nicht als solcher ausgewiesen, es herrscht **Badeverbot**;

3.2.5 Sportliche Aktivitäten

- Es wurde die Frage aufgeworfen, ob Trends stets nachgegangen werden muss, die Eingriffe zur Folge haben?
- Die Seenrunde wird vielfach auch zum **Laufsport** genutzt;
- Könnten die Plastiktretboote durch **Holzboote** ersetzt werden? (hängt mit Seetiefe und Wasserpflanzen zusammen);
- **Fahrradfahren:**
 - Der Fahrradtourismus nimmt zu (E-Bikes), **müssen E-Bikes überall fahren?**
 - Eine Art „**Pit Stop**“ für Fahrräder errichten (Reparaturen / Batterie laden);
 - Überlegung der **Asphaltierung der Fahrradrouten** Toblach-Schluderbach, damit die Fahrradfahrenden, anstatt die Staatsstraße zu nutzen, auf den Fahrradweg ausweichen;
 - Fahrradfahren ist rund um den See **nicht in allen Bereichen erlaubt**. Die Meinungen, ob es erlaubt werden soll oder nicht, gehen bei den Befragten auseinander; Eventuell könnte auf der orographisch linken Seite der obere Weg als Fahrradweg und der untere entlang des Ufers als Fußweg genutzt werden, somit könnte eine Trennung von unterschiedlichen Mobilitätsformen ermöglicht werden;
 - Evtl. **Fahrradverleihsystem** andenken;
- **Langlaufen:**
 - Bringt im Winter viele Sportler*innen zum See;
 - Die Loipe wird nicht immer geduldet und manchmal **birgt die Streckenführung Konfliktpotential**. Laufende **Absprachen** mit den Grundbesitzern/Betrieben sind notwendig;
 - **Die Unterbrechung der Loipe** durch Querung der Straße und das Abschnallen der Skier ist nicht ideal;
 - Es gibt Überlegungen bestimmte **Loipen zu verbreitern**;
 - **Überlegungen zur Streckenführung** der Loipe zB. oberhalb des Campingplatzes wurde als Idee eingebracht;



3.3 Mobilität und Besucher*innenmanagement

3.3.1 Staatsstraße (SS51)

- Ein gestiegene LKW-Verkehr auf der SS51 ist wahrzunehmen;
- **Zu Stoßzeiten werden im Einfahrtsbereich Toblacher See Rückstauungen auf die SS51** beobachtet. Laut Straßendienst funktioniert die aktuelle Zufahrt/Einfahrt mit Abbiegespur, **die drei Spuren sollten leistungsfähig sein**, um den gesamten Verkehr im Einfahrtsbereich aufzunehmen;
- Das Wildparken entlang der Staatsstraße könnte durch die **Errichtung von Leitplanken** verhindert werden und würde dem Falschparken sowie gefährliche Situationen entgegenwirken;
- Am **Gossegraben soll ein Frühwarnsystem** installiert werden, um bei Gefahrenpotential (Murenabgang) die Staatsstraße frühzeitig für den Verkehr zu sperren (*im Flussraummanagementplan der Rienz enthalten*);
- Es gibt **Überlegungen das Straßenniveau der Staatsstraße im Bereich Gossegraben zu versenken** und den Gossegraben drüber leiten zu lassen, damit die Gefahr gebannt wird. Die Problematik in diesem Bereich ist eine vorhandene Mülldeponie, die saniert werden müsste.;

3.3.2 Auffangparkplatz Toblacher See

- Positiv ausgewirkt hat sich der Bau des Auffangparkplatzes, früher parkten alle entlang der Hauptstraße;
- Ursprünglich war ein mehrstöckiges Parkhaus am Südostufer des Sees angedacht, dies wäre bei Realisierung eine Bausünde geworden und wurde zum Glück nicht umgesetzt, so eine Aussage;
- Der Großteil der Interviewten spricht sich dafür aus, den **Auffangparkplatz nicht zu vergrößert**. Die Befürchtung besteht, umso mehr Parkplätze man schafft, umso mehr Menschen werden angelockt, es geht es vielfach um Bequemlichkeit oder auch bei illegalem Parken um Kostenersparnis; Eine interviewte Person meinte, der **Auffangparkplatz müsste erweitert werden**, um an Spitzenzeiten den Verkehrsstrom aufnehmen zu können. Eine zweiter interviewte Person brach die Idee auf, den Parkplatz in den Hang hineinzuverweitern, gab jedoch zu bedenken, dass dies mit großen Eingriffe und Kosten verbunden wäre;
- Die Gäste/Erholungssuchenden sollten vermehrt **auf weiter entfernt gelegene bereits bestehende Auffangparkplätze** (Nordic Arena und Busbahnhof) **gelenkt werden** und von dort aus entweder **zu Fuß, mit City Bus oder alternativen Zubringerdiensten** zum Toblacher See gelangen;
- Die Anbringung eines **Parkleitsystems / digitale Hinweisschilder**, bereits in Neutoblach als auch von Schluderbach aus kommend, welche anzeigen wie viele Parkplätze zur Verfügung stehen. Sollte der Parkplatz bereits voll belegt sein, **Lenkung auf freie Auffangparkplätze**; In dieses Genehmigungsverfahren sollte der Straßendienst als auch der Straßenbeschilderungsdienstes involviert werden, um wichtige Inputs zu liefern zu können;
- Der Prozess könnte als Chance gesehen werden die **Zufahrt zur Nordic Arena zu verbessern**; Das Verkehrsproblem vom Toblacher See steht mit dem ungelösten Zufahrtsproblem zur Nordic Arena im Zusammenhang und kann nicht getrennt voneinander gesehen werden;
- Bessere und klarere Strukturierung des Parkplatzes ist notwendig, für einen nicht Ortsunkundigen ist es auf den ersten Blick nicht ganz klar wo geparkt werden kann und wo



nicht; Es muss ein **klarerer Parkplatzkonzept und Leitsystem auf der bestehenden Fläche** ausgearbeitet werden; wo darf man reinfahren, wo ist parken möglich? Der Bereich direkt vor dem Hotel Baur am See könnte im Zuge dessen qualitativ aufgewertet werden, sowie vom Denkmalamt bekräftigt;

- Durch die **Toblacher Parkkarte (50 €)** ist der Parkplatz am Toblacher See auch für in Toblach Ansässige nutzbar; Die Interviewten begrüßten diese Möglichkeit als positiv, eine interviewte Person erwähnte, dass einige direkt im Ortskern Ansässige die Parkkarte nicht benötigen, dennoch gerne in den Genuss kommen würden am Toblacher See zu parken; Könnte eine Zwischenlösung ermöglicht werden?
- Der errichtete **Wall**, welcher die SS51 vom Auffangparkplatz trennt, soll erhalten bleiben, er ist **Sichtschutz, dient der Sicherheit** und ist optisch ansprechend;
- **Wendemanöver im Einfahrtsbereich** sind für größere Fahrzeuge nur schwer möglich da zu eng und verursachen Chaos; Wie könnte dies verbessert werden?
- Wo können **Reisebusse** parken?
- Eine **Kostenvergünstigung der Parkplatzgebühr bei Konsumation vor Ort** wäre anzudenken;
- Der **Parkautomat** funktioniert bei Kartenzahlung nicht immer;
- Parkraum mit und ohne Schrankensystem könnte vom **System vereinheitlicht** werden;

3.3.3 Öffentliche Mobilität

- Die Besucher*innen sollten vermehrt **auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen** können, um den Toblacher See aufzusuchen; Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sollte durch **attraktivere Anbindungen** gefördert werden (aktuell im Sommer Stundentakt im Winter zwei Stundentakt durch Linienbus) z.B. **regelmäßige ganzjährige City Bus Anbindungen** zum Toblacher See;
- **Wo** könnte eine Citybus **Haltestelle** eingerichtet werden?
- Es könnten **Elektrobusse** eingesetzt werden;

3.3.4 Zubringer zum Seeufer

- **Bestehender Weg zwischen Nordic Arena und Toblacher See:**
 - Die **Kutschenfahrt** von der Nordic Arena zum Toblacher See ist eine Attraktion;
 - **Fußgängermobilität** von der Nordic Arena bis zum Toblacher See **stärken**, um der Überfüllung des Auffangparkplatzes entgegenzuwirken; (*siehe Schwerpunkt Aufenthaltsqualität/Naherholung und Freizeitnutzung*);
 - Weg ist frequentiert durch LKWs, Holzlieferungen, Radfahrenden, Zu Fuß gehenden; Könnten **Holztransporte** der Forst/Fraktion auch über die bestehende Brücke der Wildbach erfolgen? Welche alternativen Routen gibt es? (Verweis auf Studie von *Prof. Hartisch*);
 - **Weg wird immer breiter und ist unattraktiv** für Wanderer, könnte rückgebaut werden;
- **Idee eines Zubringers im Bereich Gossegraben und Trogerbach:**

Die Überlegungen einer alternative Zufahrt weiter nördlich, ausgehend von verschiedenen Machbarkeitsstudien (Ing. Mayer 2003, Architekt Hartisch und zuletzt ing. Staggl aus dem Jahr 2017) wurden wie folgt thematisiert:



- Bereich zwischen Gossegraben und Trogerbach ist in **roter Zone**, somit sind keine Bauten in diesem Bereich möglich;
 - Abschnitt befindet sich **im Kurvenbereich**, die Sicherheit auf der Straße würde sich verschlechtern;
 - Die Einhaltung des **Abstandes von mindestens 300m** zum nächsten Kreuzungsbereich ist nicht gegeben;
 - Wäre **kostenintensiv** und nicht klar ob und wann eine Finanzierung aufgestellt werden könnte;
 - Bringt **massive Eingriff, der nicht naturverträglich ist**;
 - Würde den **gut frequentierten Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität** am Westufer direkt nach dem Seeausfluss verändern, welcher von Familien und spielenden Kindern genutzt wird; Eine **Spielfläche und gleichzeitig ein Erholungsort**;
 - Mehrere **Abklärungen mit Grundbesitzer*innen** wären notwendig;
 - Es gibt unterschiedliche Sichtweisen, welche Zufahrt als idealer erscheint, der **Großteil der Interviewten spricht sich für den Beibehalt der aktuellen Wegeführung** aus mit kleinen Anpassungen. Zwei Interviewte sprechen sich für die Variante aus, die **Zufahrt in Richtung Norden zu verlegen** (abseits der roten Zone), damit die aktuell befahren Trasse zum Seeufer rückgebaut und als reiner Gehweg genutzt werden kann;
- **Bestehende Zubringerstraße, Damm und Brücke**
 - Die Zubringerstraße ist ein **Fleckenteppich von Reparaturstellen** und müsste neu asphaltiert werden;
 - Zu Stoßzeiten gibt es eine **Stausituation im Zufahrtsbereich** (maximal 3–5-mal im Jahr), wodurch es auch zu Staus auf der Landstraße kommt;
 - Die Zufahrtstraße ist vor allem am Eingang mit **160 Grad Kurve**, Querung von Radweg/Loipe nicht ideal; Der **Kreuzungsbereich zwischen motorisierten Individualverkehr, Fahrradweg, Langlaufweg und Fußgänger*innen ist zu entschärfen**; Die Langlaufstrecke dürfte nicht unterbrochen werden. Gibt es Möglichkeiten einer Überführung der Loipe mit einer Brücke? LKWs müssten darunter durchfahren können; oder die Einfahrt in Richtung Süden zu verlegen und die Kurve zu entschärfen?
 - Die Zufahrtsstraße ist **zu schmal für unterschiedliche Mobilitätsformen** versus die Zufahrtsstraße **soll nicht verbreitert werden**; Aktuell wird der Abschnitt als Begegnungszone geführt, da keine weitere Platz zur Verfügung steht; Auch LKWs, Holzlieferungen und große Camper fahren über diesen Abschnitt;
 - Die Zufahrtsstraße ist vor allem **für Fußgänger*innen unattraktiv** und birgt **Gefahrenpotential**; Sichere Fußgänger*innenmobilität in diesem Straßenabschnitt zu schaffen ist unabdingbar. Fußgänger*innenverkehr müsste abgekoppelt vom motorisierten Verkehr verlaufen, um mehr **Sicherheit und Aufenthaltsqualität** für zu Fuß unterwegs seiende zu schaffen. Fußgänger*innenmobilität könnte **parallel zum Straßenabschnitt über einen Holzsteg oder über Auskragungen erfolgen**; Ähnlich in der Norderney, in welcher Dünen nur über Stege begangen werden dürfen; ... oder andere Idee, die Verlegung des Straßenabschnittes in Richtung Loipenführung, um Platz am Ufer für Fußgeher*innen zu schaffen. **Barrierefreiheit** muss berücksichtigt werden;
 - Zugangsstrukturen am See sind verboten zB. **Stege, die eine Verankerung im See benötigen sind nicht erlaubt, es gibt aber Ausnahmemöglichkeiten**. Wenn es im Sinn des öffentlichen Interesses ist, wird es bei der Dienststellenkonferenz der verschiedenen Ämter entscheiden. Wenn es sich um eine **Auskragung handelt und den See nicht berührt**, gibt es **bessere Chancen für eine Genehmigung**; Der Toblacher See



hat einen erweiterten Gewässerschutzstreifen, der im Gewässerschutzplan verortet ist; darin sind neue Bautätigkeiten geregelt sowie auch, dass keine Badestege errichtet werden können; Eventuell Projekte werden gemeinsam mit dem Amt für Gewässerschutz geprüft;

- Die Holzbrücke war damals für Fußgänger*innen konstruiert worden und nicht für Lastenverkehr;
- **Brücke ist eine Lärmquelle**, sie klappert, wenn Autos/Camper/LKW's drüberfahren;
- Brücke wurde seit je her **behelfsmäßig geflickt**, sie ist sanierungsbedürftig, rostet und entspricht nicht den Sicherheitsstandards und hat Gefahrenpotential;
- Bei einer Sanierung der Brücke, müsste dies **frühzeitig mit den lokalen Betrieben kommuniziert werden**, und ein **alternativer Zubringer temporär ermöglicht** werden;
- Es sollte **keine breite Brücke mit Gegenverkehr** errichtet werden **versus** Aussagen die Brücke **müsste breiter und größer gemacht werden**;
- Kinder mit Eltern/Großeltern halten sich gerne auf der Brücke auf, da dort die Fische gut beobachtet und gefüttert werden können. Die Anbringung eines **beidseitigen Fußgängerübergangs/Auskragung rechts und links** an der Brücke, würde das Konfliktpotential beim Aufeinandertreffen unterschiedlicher Mobilitätsformen mindern;
- Der Damm ist nicht überwindbar für Fische. Es müsste ein **freier Fischgang gewährleistet** werden. Die Schonstrecke gleich hinter dem See ist dynamisch. Es müsste eine Rampe gemacht werden, die für die Brücke kein Problem darstellt;
- Die Idee eines **Bypasses** im Dammbereich wurde aufgebracht, um die Gefahr von Hochwasserereignissen zu dämmen, zudem wurde die Brücke als nicht Hochwasserresilient eingestuft. Diese Aussagen wäre vom Amt für Wildbachverbauung zu beurteilen;
- Idee den **Dammbereich nach Norden zu verlegen** (Machbarkeitsstudie Hartisch), somit **würde sich die rote Zonierung (Gefahrenzonenplan) am Seeufer könnte sich leicht ändern** zB. für den Pfahlbau; Sollte der Dammbereich des Sees in Richtung Norden verlegt werden, müsste der gesamte Abschnitt der Straßenführung technisch neu überlegt werden (siehe Themenschwerpunkt Verhandlung); *Mögliche Problematiken könnten vorhandene unterirdische Leitungen sein, wie aus dem Flussraummanagementplan der Rienz entnommen;*
- **Zufahrtsbeschränkung/Verkehrsregelung des bestehenden Zubringers zum See**
 - **Strikt vorgehende Ortpolizei** bei Nichteinhaltung der Vorschriften wird negativ als auch positiv von den Interviewten gesehen;
 - Das Durchfahrtsverbot funktioniert Großteils, versus Aussagen, es wird häufig auch nicht eingehalten; Jene die zum erstem Mal zum See kommen, nutzten den Sammelparkplatz, **jene, die die Regeln kennen, fahren häufig auch direkt zum See vor**; Bestimmte **Stammgäste sind es gewohnt zum See vorzufahren** und würden sich nicht auf einen Fußweg einlassen;
 - Die aktuelle Zufahrtsbeschränkung wird als **Scheinlösung** wahrgenommen, es benötigt **klare Regeln**;
 - **Wirtschaftliche Einbußen durch Zufahrtsbeschränkung**: potenzielle Gäste (Campingplatz) gehen verloren, da die Zufahrtsbeschränkung die Einfahrt nicht ganztägig erlaubt; Bestimmte Kundschaften sind durch die Zufahrtsbeschränkung weggefallen; Wie schafft man es, trotz Zufahrtsbeschränkung die Stammkundschaft beizubehalten?
 - Die Meinungen wie die **Zufahrtsbeschränkung neu überarbeitet** werden könnte sind verschieden, von ganzjähriger bis hin zu reduzierterer Zufahrtsbeschränkung von Juni



anstatt von Mai startend; Einer Meinung sind sich die Befragten dabei, **Tagestouristen und Fototouristen die Einfahrt zu verbieten;**

- Die Zufahrt könnte durch ein **Schrankensystem/Ampelsystem geregelt werden** und muss den **Betrieben vor Ort die Zufahrt ermöglichen;**
- Die **Zufahrtsregeln müssen in Zusammenarbeit mit den Betrieben/ Anrainer*innen vor Ort ausgearbeitet werden** und regeln, wem die Zufahrt erlaubt ist; Das Regelwerk soll **einfach und klar** sein, umso komplizierter, umso weniger wird es eingehalten. Es benötigt eine einfache Handhabung zB. Freisprechanlage. Welche System ideal ist, muss gemeinsam eruiert werden. Bei einem Schrankensystem ist die **Gefahr eines Rückstaus** zu beachten. Ein Positivbeispiel für gut geregelte Zufahrtsbeschränkung ist der Montigglersee mit Schranken und Sprechanlage zu den lokalen Betrieben;
- Ob ein Restaurantgast vorfahren kann, sollte vom Gast (Menschen mit **motorischen Beeinträchtigungen und älteren gebrechlicheren Menschen**), als auch von der **Uhrzeit und Jahreszeit** ab. So wurde erwähnt, dass zur Mittagszeit alle den Auffangparkplatz nutzen und zu Fuß vorgehen können, jedoch sollte es in gewissen Fällen sowie zu gewissen Uhrzeiten erlaubt sein mit dem Auto vorzufahren. Es wurden auch **alternative Abholmöglichkeiten** als Idee vorgebracht, wie etwa die Abholung mit einem **Golfmobil;**
- **Informationsschild bzw. digitale Infotafel** bei den Schranken mit Infos zu den Betrieben vor Ort;
- Wie geht man bei **Events** wie Automobilclub vor? Events sollten durch **Sondererlaubnisse** ermöglicht werden;

3.3.5 Alternative Mobilitätsformen

- Wieso nicht große denken und eine **Umlaufbahn** in Richtung Missurina und Drei Zinnen zu entwickeln, um der Blechlawine entgegenzuwirken und die Fußgängermobilität zu fördern;



4. Möglicher Handlungsleitfaden

Der folgende Handlungsleitfaden gibt mögliche Schritte zur Aufwertung des Toblacher Sees wieder, entwickelt auf Grundlage der Outputs aus den Interviews. Entsprechende Rückmeldungen/Diskussionen aus dem Runden Tisch zum möglichen Handlungsleitfaden sind darunter farblich gekennzeichnet wiedergegeben.

| |
|--|
| 1. VERLANDUNG |
| 1.1. Allgemein |
| ▪ Klärung zwischen Ämtern u. politischen Vertretungen, welche Möglichkeiten bestehen, aktiv einzugreifen; |
| 1.2. Flora Fauna und Gewässerzustand |
| ▪ Klärung, ob Pflegemaßnahme der Fischer möglich ist, mittels kleinen Baggers, die Fließtiefe in den Wasserzweigen am Südeingang zu erhöhen; |
| 1.3. Schlammkatze |
| ▪ Klärung, ob es alternative Gerätschaften gibt, die mehr Effizienz erzielen mit geringerer Lärmbelästigung; |
| 1.4. Sedimente vor dem Eintritt in den See abfangen |
| ▪ Sedimente vor dem Eintritt in den See abfangen; |
| ▪ Klärung Umsetzungsmöglichkeit von Auffangbecken an den orographisch linken Gräben; |
| ▪ Möglichkeit der Wiederverwertung bzw. der Lagerung des Materials eruieren inkl. Schätzung der jährlich abzutransportierenden Menge; |
| 1.5. Räumung der Sedimente im See |
| ▪ Klärung möglicher Transportwege u. notwendiger Eingriffe; |

Rückmeldung/Diskussionen Runder Tisch:

Die Vorgehensweise muss von den beteiligten Ämtern genau geprüft werden. Aufgrund der fortlaufend zu erwartenden Sedimente von außen, ist ein Einsatz einer Schlammkatze oder einer ähnlichen Gerätschaft nicht sinnvoll, da keine nachhaltige Wirkung erzielt werden kann. Erst wenn Sedimente z.B. durch die Errichtung von Auffangbecken abgefangen werden können, macht eine Entnahme der Sedimente im See Sinn, mit dem Ziel der Verlandung entgegenzuwirken. Der Einsatz eines alternativen Gerätes/alternativer Methoden zur Entschlammung wird angeraten, hier gibt es ein Positivbeispiel aus Schladming (Talbach) durchgeführt durch eine holländische Firma, so der Fischereipächter Herr Irenberger. Martin Moser (Amt für Wildbach- und Lawinenverbauung Ost) betont, dass ein Rückhaltebecken zwar grobes Material abfängt, Feinsuspensionen gelangen dennoch in den See. In der Diskussion wird festgestellt, dass ein einmaliger massiverer Eingriff besser sei als kurzfristige Lösungen ohne große Wirkung um den See zu erhalten. Unter massiver Eingriff wird die Errichtung von Auffangbecken und die Entschlammung des Sees durch z.B. Teilablassung verstanden. Solche Maßnahmen benötigen Zeit, ein temporärer Wall zum Aufstauen des Sees muss errichtet werden, der Seegrund abtrocknen, um Material mittels Bagger zu entfernen. Dies müsste jahreszeitlich abgestimmt werden, nicht in der Hochsaison eventuell auch im Winter anzudenken. Man muss sich der Konsequenzen bewusstwerden, die der Bau von Auffangbecken mit sich bringt, der Abtransport des Materials, der Schaffung von Transportwegen (Schwertransport), der offenen Frage der Lagerung des nicht wiederverwertbaren Materials, das niemand haben will. Die am Runden Tisch teilnehmenden Ämter (Amt für Wildbachverbauung, Biologisches Labor, Amt für Natur/Naturpark) vereinbaren, sich dem Thema anzunehmen und unter Einbindung des Amtes für Abfallwirtschaft Möglichkeiten zu eruieren und diese beim kommenden Runden Tisch (voraussichtlich im Juni

2024) vorzustellen. Die Federführung übernimmt in diesem Fall Dominik Gastel, Naturpark Fanes-Sennes-Prags.

| 2. Aufenthaltsqualität, Naherholung und Freizeitnutzung | |
|--|--|
| 2.1. Infrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung einer Kosten-Nutzenrelation der nächtlichen Beleuchtung bestimmter Wegeabschnitte, vor allem der Abschnitt Auffangparkplatz und nördliches Seeufer, eventuell kleine Seerunde/Nachtlanglaufloipe; ▪ Ganzjährige Öffnung der öffentlichen WC-Anlage; ▪ Sensibilisierungsmaßnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung; ▪ Anbringung von Hundetoiletten; |
| 2.2. Sensibilisierung und Information | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibilisierungsmaßnahmen vor Ort setzen durch Ranger oder als Sommerjob; ▪ Besucherstrommessung eruieren bzw. durchführen um Umweltbildung gezielt einsetzen zu können; ▪ Lehrpfade/Informationsschilder aufwerten/neu konzeptionieren und inhaltlich ausweiten zB. zu umliegende Berge, Trinkwasserquelle, Flora im Abschnitt Säge-Toblacher See; ▪ Bestehendes Wegeleitsystem im Kontext unterschiedlicher Mobilitätsformen prüfen und bei Bedarf adaptieren; |
| 2.3. Wegeführung – Fußgänger*innenmobilität | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Min-Verbesserungsmaßnahmen an den bestehenden Wanderwegen; ▪ Prüfung der Möglichkeit eines neuen Wanderweges von der Nordic Arena zum Toblacher See; ▪ Prüfung der Anlegung eines neuen Wanderwegabschnittes an der orographisch linken Seite des Sees entlang des Ufers; |
| 2.4. Aufenthaltsflächen / Rastplätze | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzeptionierung neuer bzw. Adaptierung bestehender Aufenthalts- und Rastflächen in Absprache mit den Ämtern; ▪ Fortführung der Arbeiten zur Auflichtung des Waldes in Ufernähe; |
| 2.5. Sportliche Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärungen zur Errichtung eines Pit-Stops mit Ladestation; ▪ Klärungen, ob Fahrradfahren auf der orographisch linken Seite erlaubt werden soll; ▪ Prüfung der Asphaltierung des Fahrradroute Toblach – Schluderbach; ▪ Fahrradverleihsystem; ▪ Überlegungen zur Loipenführung/Fahrradroute bei Knotenpunkten mit anderen Mobilitätsformen (siehe 3. <i>Mobilität- und Besucher*innenmanagement</i>); |

Rückmeldung/Diskussionen Runder Tisch:

Herr Mittich (Fraktion) präsentierte die Idee einer neuen flussläufigen attraktiveren Wegeverbindung von der Nordic Arena zum Toblacher See. Von Seiten der Wildbach ist diese möglich, wenn keine Bauten im Uferbereich vorgesehen sind. Es müsste mit dem Gewässerschutz abgeklärt werden.

Die Anbringung von Beleuchtungen wird kritisch diskutiert. Im Sinne der Ressourcenschonung, des Umwelt- und Tierschutzes, als auch des Klimaschutzes, soll von zusätzlicher Lichtverschmutzung abgesehen werden. Für alpenquerende Zugvögel und andere Tiere wirken Lichter irritierend/irreführend. Sollten Menschen bei Nacht den See umrunden wollen, kann sich alternativ beholfen werden und z.B. auf Stirnlampen zurückgegriffen werden.



Die Errichtung von Stegen/Plattformen mit Eingriffe im See wird schwer möglich sein, da die Gesetzgebung dies nicht zulässt. Sollten jedoch Stege als Auskragungen geplant sein, ohne den See zu berühren, ist es sicherlich leichter eine Genehmigung zu erhalten.

In der Diskussion stellte sich heraus, dass nicht für alle klar war, wo Fahrradfahren erlaubt und wo verboten ist. Es gibt auf der orographisch linken Seite nur in einem kleinen Abschnitt Fahrradverbot, ansonsten ist Fahrradfahren auf dieser Seite erlaubt. Prinzipiell sollen sich die unterschiedlichen Mobilitätsteilnehmenden an die Regeln halten.

Weiters wird erwähnt, dass es auf der orographisch linken Seite von Norden in Richtung Süden gehend zwischen Landzunge und Aussichtsturm bereits einen Gehweg entlang des Seeufers gibt und es somit nicht notwendig ist hier einen neuen anzulegen.

Auch zum Thema der Anbringung von Mülleimer/Hundetoiletten gibt es unterschiedliche Sichtweisen: der Wunsch nach Anbringung von weiteren Mülleimer rund um den See gegen das Argument, dass die Entleerungen rund um den See nicht bewerkstelligbar und zu kostenintensiv sei. Von Seiten des Amtes für Natur konzentriert man sich mit Mülleimer auf das nördliche Ufer und setzt auf Sensibilisierung. Teilnehmende sprechen sich dafür aus, dass Mülleimer vor allem im Bereich des Parkplatzes positioniert werden müssten.

Auch die weitere Errichtung von Strukturen von Seiten des Amtes für Natur sind am Toblacher See nicht vorgesehen.

Das Thema der alternativen Winteraktivitäten wird andiskutiert. Durch Schneemangel wird Fußgängermobilität auch im Winter am Toblacher See zunehmen, hierfür müssen Wege entsprechend in Stand gehalten werden.

Betriebe vor Ort bieten bereits Fahrradverleih für die eigenen Gäste an.

Das WC am Parkplatz ist bereits das gesamte Jahr geöffnet, diese Information hatten noch nicht alle Teilnehmenden.

Das Amt für Natur/Naturpark Fanes Sennes Prags wird sich das aktuelle Informationssystem/Beschilderung vor Ort ansehen und eventuelle Adaptierungen vornehmen.

Der Tourismusverein Toblach wird vor Ort anschauen, welche Schritte vor Ort gesetzt werden können/sollen und dies beim nächsten Runden Tisch (voraussichtlich Juni 2024) rückmelden.

| 3. Mobilität und Besucher*innenmanagement | |
|--|---|
| 3.1. | Staatsstraße SS51 |
| ▪ | Errichtung von Leitplanken entlang der SS51, um Wildparken entgegenzuwirken; |
| ▪ | Frühwarnsystem am Gossegraben installieren; |
| 3.2. | Auffangparkplatz Toblacher See |
| ▪ | Zufahrt zu Nordic Arena klären/verbessern; |
| ▪ | Förderung der Fußgängermobilität in Richtung Toblacher See; |
| ▪ | Öffentliche Verkehrsanbindung und Taktung verstärken; |
| ▪ | Parkleitsystem/digitale Informationsschilder zur Lenkung und Steuerung in Richtung freier Parkplätze; |
| ▪ | Klareres Parkplatzkonzept und Leitsystem auf der bestehenden Parkfläche; |
| ▪ | Kostenvergünstigung der Parkgebühr bei Konsumation vor Ort andenken; |
| ▪ | Zwischenlösung für Nicht-Inhaber der Toblacher Parkkarte überlegen; |
| ▪ | Vereinheitlichung der Parkgebührenmethodik; |
| 3.3. | Zubringer zum Seeufer: Bestehender Weg Nordic Arena und Toblacher See |
| ▪ | Förderung der Fußgängermobilität; |

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Routenklärung für LKW-Fahrten zB. über Brücke der Wildbach; ▪ Rückbau zur Attraktivierung des Weges Nordic Arena – Toblacher See; |
| 3.4. Zubringer zum Seeufer: Idee eines Zubringers im Bereich Gossegraben und Trogerbach |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Den Bereich Gossegraben/Trogerbach bzw. alternative Möglichkeiten in die Machbarkeitsstudie miteinbeziehen; |
| 3.5. Zubringer zum Seeufer: Bestehender Zubringer, Damm und Brücke |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie mit Berücksichtigung der Nennungen der Befragten; ▪ Durchführung notwendiger Reparaturen an der Brücke bis zur Realisierung einer neuen/alternativen Variante; ▪ Instandhaltung der Zubringerstraße; ▪ Klärung ob auch andere Expert*innen wie zB. Landschaftsplaner*innen für eine umfassende Gestaltung eines neuen Zubringers hinzugezogen werden müssen; |
| 3.6. Zufahrtsbeschränkung/Verkehrsregelung des bestehenden Zubringers zum See |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation eines Treffens, zur Erarbeitung einer adaptierten Zufahrtsbeschränkung/Verkehrsregelung in Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Anrainer*innen/Betrieben, mit Klärungen technischer Lösungen, angepasst an die Bedürfnisse vor Ort; ▪ Alternative Abholmöglichkeiten von Gästen ab Auffangparkplatz eruieren/testen; |

Rückmeldung/Diskussionen Runder Tisch:

In der Gemeinde ist die Einführung einer zweiten Buslinie bereits im Gespräch, diese könnte zum Toblacher See führen, die Details sind noch in Klärung;

Ingenieur Dieter Schölzhorn, Büro Valdemarin nutzt die Gelegenheit mit den Teilnehmenden mögliche Mobilitätslösungen gedanklich durchzuspielen, um Anhaltspunkte für die zu entwickelnde Machbarkeitsstudie zu erhalten. So werden Möglichkeiten eines Beschränkungssystems angesprochen z.B. mit Klingel- oder Nummernschilderkennung zur Öffnung der Schranke, aufgrund der Einspurigkeit benötigt es sicherlich ein Ampelsystem, das auf grün schaltet, wenn der Abschnitt frei ist.

Der Kreuzungsbereich im Bereich Radweg/Loipe ist nicht einfach zu lösen, sollte die 160 Grad Kurve entschärft werden, könnte der Radweg/Loipe in den Hang hinein verlegt werden und die Straße drüber laufen, dies stellt während der Baumaßnahme einen größeren Eingriff dar, kann aber im Anschluss gut ins Landschaftsbild integriert werden;

Ing. Schölzhorn bringt zwei, als provokant betitelt, Alternativrouten zur Sprache, die über das Grundstück von Hotel Baur verlaufen würden. Diese werden von Herrn Franchi als auch von Herrn Panzenberger als keine gute Alternativlösungen wahrgenommen. In der Diskussion wird festgehalten, dass eine Machbarkeitsstudie über den bereits bestehenden Zubringer erarbeitet wird, ein eventuell möglicher alternativer Zubringer weiter nördlich außerhalb der roten Zone wird zwischen Gemeinde, Ingenieur Schölzhorn und Herr Franchi besprochen und als eventuell als zweite Variante ausgearbeitet. Die Machbarkeitsstudie wird beim zweiten Runden Tisch den Teilnehmenden präsentiert mit Möglichkeit auf Feedback.

Die Errichtung eines Frühwarnsystems am Gossegraben (festgehalten im Flussmanagementplan Rienzact) befindet sich gerade in Diskussion bei den entsprechenden Ämtern, der Straßendienst ist hier involviert.

Die Wegeföhrung von Schwerverkehr müsste geklärt werden, auch für die Entwicklung der Machbarkeitsstudie;



5. Wie geht's weiter?

Bis zum nächsten Runden Tisch, voraussichtlich Mitte werden folgende Schritte gesetzt:

- Die Machbarkeitsstudie zur verbesserten Mobilität, mit voraussichtlich zwei Varianten wird von Ing. Schölzhorn (Valdemarin), unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Befragung/dem Runden Tisch ausgearbeitet;
- Das Amt für Natur / Naturpark Fanes Sennes Prags, vertreten durch Dominik Gastel, koordiniert die Ausarbeitung von Lösungsmöglichkeiten der Verlandung mit Beteiligung der folgenden Ämter: Amt für Wildbachverbauung, Biologisches Labor, Amt für Natur/Naturpark, Ämte für Abfallwirtschaft.
- Das Amt für Natur /Naturpark Fanes Sennes Prags, prüft, welche Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Sensibilisierung / Wegeleitsysteme gesetzt werden können;
- Der Tourismusverein prüft, welche Verbesserungsmaßnahmen vor Ort gesetzt werden können und präsentiert diese beim nächsten Runden Tisch;
- Die Gemeinde Toblach wird offene Punkte aus dem Handlungsleitfaden intern besprechen, eventuelle Akteure einbinden und mögliche Schritte in die Wege leiten;
- Die Gemeinde Toblach wird den Pächter Norbert Panzenberger, welcher nicht anwesend war, über den Verlauf des Runden Tisches in Kenntnis setzen.

6. Teilnehmer*innen

| Vorname | Nachname | Institution/Rolle |
|--------------|--------------|--|
| Ursula | Sulzenbacher | Gemeindereferentin, Gemeinde Toblach |
| Martin | Rienzner | Bürgermeister, Gemeinde Toblach |
| Hansjörg | Mittich | Fraktion Toblach |
| Samuel | Vorhauser | Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz, Biologisches Labor |
| Götz Florian | Rufinatscha | Amt für Straßendienst |
| Dietmar | Lanz | Forststation Toblach |
| Martin | Moser | Amt für Wildbach- und Lawinenverbauung Ost |
| Johann | Trenker | Tourismusverein Toblach |
| Bernhard | Lanz | Tourismusverein Toblach |
| Dominik | Gastel | Amt für Natur, Naturpark Fanes-Sennes-Prags |
| Thomas | Franchi | Hotel Baur am See |
| Andreas | Panzenberger | Camping Toblacher See |
| Kurt | Mair | Grundbesitzer |
| Josef | Gschnitzer | Pfarrer, Grundbesitzer |
| Christian | Pircher | Grundbesitzer |
| Karmen | Baumgartner | Grundbesitzerin, Fischereirechte |
| Vroni | Baumgartner | Grundbesitzerin, Fischereirechte |
| Christine | Baumgartner | Grundbesitzerin, Fischereirechte |
| Josef | Viertler | |
| Anton | Irenberger | Fischereipächter |
| Dieter | Schölzhorn | Büro Valdemarin |

Moderation

| | | |
|----------|-----------|-----------------------------------|
| Irgard | Hitthaler | Regional Management LAG Pustertal |
| Caroline | Leitner | Regional Management LAG Pustertal |





Gemeinde Toblach
Gemeinde der Drei Zinnen

