DOKUMENTATION – 2. RUNDER TISCH

AUFWERTUNG TOBLACHER SEE

20. Juni 2024, 15:00-18:00 Uhr

Gemeinde Toblach
Gemeinde der Drei Zinnen

regional management LAG pustertal RMP

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Zweck des 2. Runden Tisches 3

2. Vor Ort Begehung und Rückmeldungen zu den Maßnahmen des Handlungsleitfadens 3

2.1 Verlandung 3

2.2 Zone nördlich des Dammes 4

2.3 Rückmeldungen und erste Umsetzungsschritte 5

3. Variantenstudium Zufahrt zum Toblacher Seeufer 6

3.1 Variante 1 6

3.2 Variante 2 6

3.3 SWOT – Analyse und Priorisierung 7

4. Ergebnisse Befragung Gemeindeentwicklungsplan 9

5. Wie geht's weiter? 10

6. Teilnehmer*innen 11

1. Ziel und Zweck des 2. Runden Tisches

- Vor Ort Begehung mit Rückmeldungen über den Zwischenstand der im Handlungsleitfaden festgehaltenen Maßnahmen, entwickelt auf Grundlage der Erhebung im Februar/März 2024 und des 1. Runden Tisches am 25.03.2024
- Präsentation des Variantenstudiums zur Mobilitätslösung durch Dieter Schölzhorn, Büro Valdemarin
    - Ausarbeitung von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken
    - Priorisierung der präsentierten Mobilitätslösungen

2. Vor Ort Begehung und Rückmeldungen zu den Maßnahmen des Handlungsleitfadens

2.1 Verlandung

Ausgehend vom 1. Runden Tisch hat ein internes Treffen folgender Ämter stattgefunden:

- Amt für Natur, Naturpark Fanes Sennes Prags, Dominik Gastel
- Biologisches Labor, Samuel Vorhauser
- Amt für Wildbach- und Lawinenverbauung Ost, Martin Moser
- Forststation Toblach, Dietmar Lanz und Wolfram Egarter
- Wildtiermanagement Ost, Walter Rienzner
- Gemeinde Toblach, Ursula Sulzenbacher

Dominik Gastel (Amt Für Natur, Naturpark Fanes-Sennes Prags)

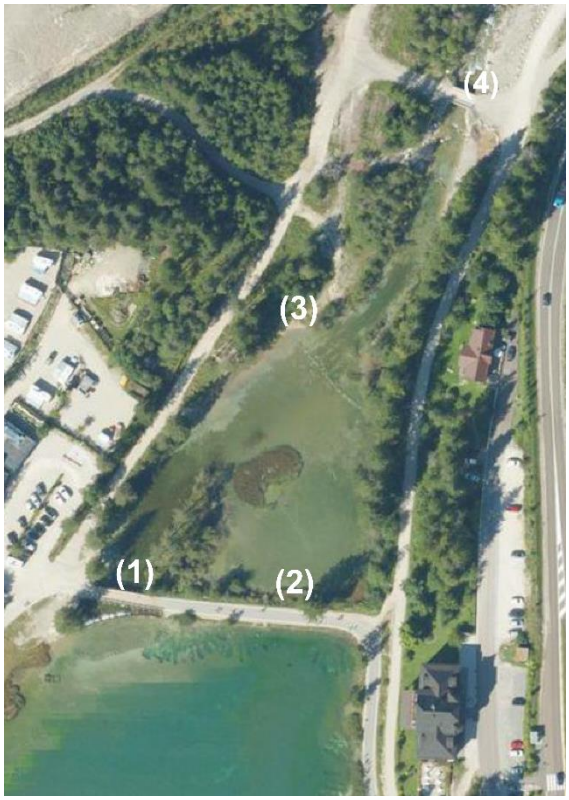
Schwerpunktthema war die Verlandung des Sees mit den Materialeinträgen über die Rienz, als auch über die orographisch linken Seitengräben. Schutzbauwerke könnten theoretisch errichtet werden, würden aber nur das grobe Material zurückhalten, nicht jedoch das Feinmaterial, welches zur Verlandung beiträgt. Im Gespräch gab es ebenso die Idee im höhergelegenen Bereich weitere flachere Rückhaltebecken einzubauen, die das Feinmaterial eher zurückhalten. Aus ökologischer noch ökonomischer Sicht ist dies weder erwünscht noch tragbar. Auch ein grober Eingriff zur Entschlammung des Sees mittels Ausbaggern wurde, wie bereits beim 1. Runden Tisch, kritisch gesehen, da der seetypische Lebensraum zerstört und die Renaturierung des Sees Jahre bis Jahrzehnte dauern würde. Eine Möglichkeit wäre, sich auf Teilflächen zu beschränken (zB. Südufer) und diese zu entschlammen, hier wiederum bleibt das Problem der Methodik, der Kosten aber auch der Entsorgung des nicht wiederverwertbaren Materials bestehen. Eine einfache Lösung gibt es nicht.

Die nächsten Schritte sind nun die Erstellung einer Tiefenkarte mit zusätzlicher Tiefenbohrung inklusive Bohrkernanalyse (für 2025 vorgesehen), um den Prozess der Verlandung im Detail zu eruieren. Die neue Tiefenkarte kann mit einer bereits bestehenden Tiefenkarte verglichen

werden. Bei der Tiefenbohrung werden Sedimentschichten anhand von Radioaktivität datiert, mit welcher gesagt werden kann, welches Material wann abgelagert wurde. Mit dieser Analyse wird die Häufigkeit und Schnelligkeit der Verladung hochgerechnet und lässt ebenso Schlüsse über den weiteren Verlandungsverlauf zu. Dadurch kann abgeschätzt werden, welche Menge von Material theoretisch entnommen werden müsste. Diese Aussagen bilden die Grundlage für weitere Schritte und Entscheidungen.

2.2 Zone nördlich des Dammes

Bei Niedrigwasserführung stellt der Brückenbereich (1) eine nicht überwindbare Hürde für Fische dar, betont Alex Festi, Fischereiverband Südtirol. Im Zuge der angedachten neuen Mobilitätslösung müsste die Durchgängigkeit vom See zum Fluss wieder hergestellt werden, um einen zusammenhängenden Lebensraum zu ermöglichen.



Es besteht die Überlegung eine zweite Öffnung/Abflussbereich entlang des bestehenden Dammes (2) zu machen, das abgetragene Material mittig zwischen (1) und (2) anzubringen und dadurch eine Erweiterung der bestehenden Insel zu schaffen. Die Strömung wird dadurch verteilt und gleichzeitig reduziert. Der Bereich (3), welcher derzeit von Erholungssuchenden gut genutzt wird, würde dadurch nicht beeinflusst, der Wasserpegel dürfte sich dadurch nicht erhöhen. Ob im Abflussbereich in Richtung Brücke der Wildbachverbauung Maßnahmen getroffen werden müssen (Stufen), um das Niveau auszugleichen, muss eruiert werden.

Der Einfahrtsbereich zur Brücke (4) der Wildbachverbauung, die zur Entnahme von Schutt aus den Gräben errichtet wurde, wird widerrechtlich als Parkplatz genutzt, wie bei der vor Ort Begehung festgestellt werden konnte. Laut Erfahrung nützt die Anbringung einer Kette wenig, da diese zum Teil aufgeschnitten werden. Die Zufahrt muss für die Wildbachverbauung geöffnet bleiben.

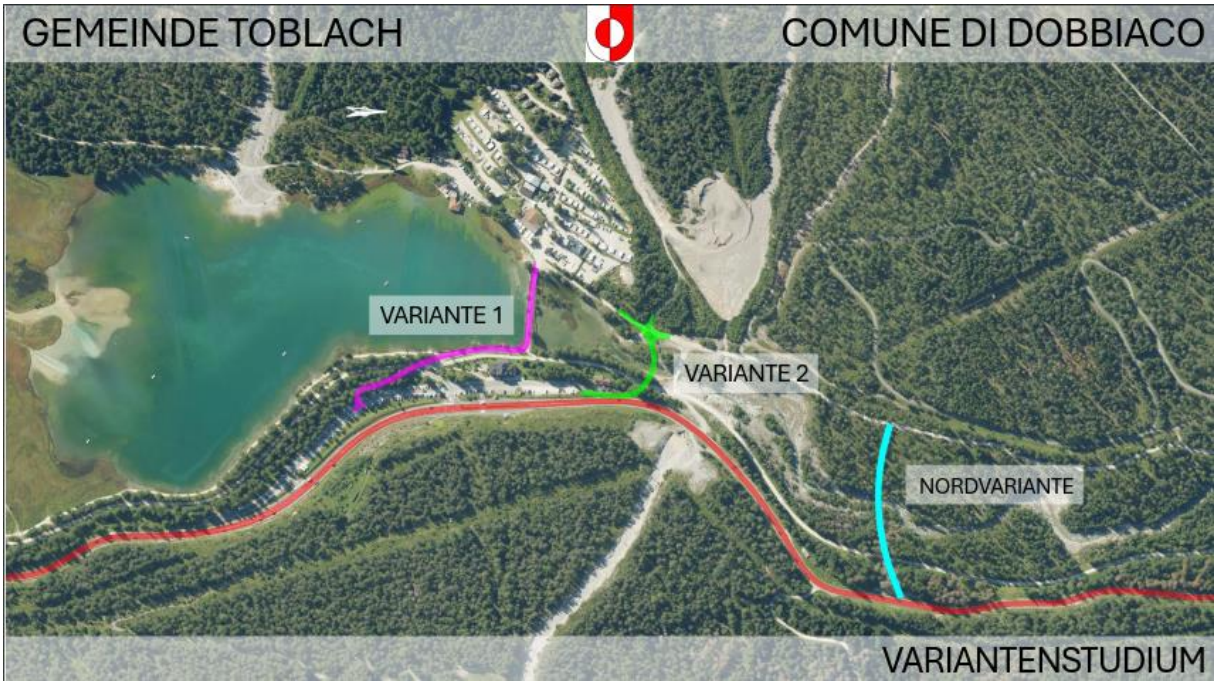
Die Aufwertung der Zone nördlich des Dammes hängt unmittelbar mit der Entscheidung der Mobilitätslösung zusammen und muss in diesem Zuge mitgeplant werden. Ziel ist es, den Charakter des Toblacher Sees so gut wie möglich zu erhalten.

2.3 Rückmeldungen und erste Umsetzungsschritte

- Die Arbeiten zur Anbringung zusätzlicher **Leitplanken** entlang der Staatsstraße durch das Amt für Straßendienste sind bereits gestartet. Dem Wildparken entlang der Staatstraße wird somit entgegengewirkt.
- Die **Sanierung der Brücke entlang des Dammes** ist für Herbst 2024 geplant. Die Vergabe der Arbeiten ist erfolgt (Ausbesserungen der Holzbalken und Verstärkung der Stützen).
- Die **Löcher im Straßenbelag** auf der orographisch linken Seite wurden im Auftrag der Gemeinde Toblach geflickt.
- **Öffentliche Verkehrsanbindung**:
    - Die Gemeinde Toblach zielt darauf ab, eine zweite **Citybus Anbindung** zu aktivieren, welche sowohl den Toblacher See als auch Aufkirchen anfährt und ab 2025 aktiv sein soll. Derzeit werden Verhandlungen mit dem Land geführt. Es handelt sich um eine beachtliche Zusatzsumme, welche vom Land genehmigt werden muss.
    - Der Tourismusverein Toblach führt in Zusammenarbeit mit der STA bereits ab Sommer 2024 einen **Wanderbus** mit enger Taktung (Halbstundentakt) ein. In einem Probejahr soll getestet werden, wie dieser angenommen und genutzt wird. Der Wanderbus fährt auch den Toblacher See an. Die Kosten belaufen sich auf 50.000 €, wobei die Hälfte vom Tourismusverein und die Hälfte von der STA gedeckt wird.
- **Öffentliche WV:**
    - Das öffentliche WC ist ganzjährig geöffnet;
- **Müllproblematik:**
    - Der Tourismusverein Toblach leert außerhalb der Saison einmal pro Woche die Mülleimer. In der Saison dreimal pro Woche und bei Bedarf häufiger. Der Tourismusverein schaut laufend vorbei und kontrolliert die Situation, derzeit sind keine weitere Maßnahmen erforderlich.
    - Hunde-Sackerl: am Toblacher See gibt es derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf;
    - Sensibilisierungsarbeit vor Ort kann laufend betrieben werden, auch von Seiten des Amtes für Natur;

3. Variantenstudium Zufahrt Toblacher See

In Anhang befindet sich das **„Variantenstudium Toblacher See“**, in welchem drei Varianten durch Dieter Schölzhorn (Bauingenieurbüro Valdemarin) entwickelt und präsentiert wurden. Die **Variante 1 und 2** wurden detaillierter ausgearbeitet, für die **Nordvariante** wurden Messungen durchgeführt. Aufgrund der Länge von 120 Metern einer potenziellen Brückenverbindung und der komplexen Anbindung an die Staatsstraße, wurde diese Variante verworfen.



3.1 Variante 1

Variante 1 nutzt die bestehende Fahrtrasse und entschärft die Einfahrtssituation von der Staatsstraße in Richtung Seeufer (Rückstauungen), in dem die Einfahrt zum Seeufer nach Süden verschoben wird. Die Zufahrt zum Westufer soll durch ein Schranken-/Ampelsystem (System wird in Zusammenarbeit mit den lokalen Betrieben ausgearbeitet) geregelt werden. Durch die Untertunnelung des Fahrradweges/Langlaufloipe (siehe Details im Anhang) und die gleichzeitige Überführung der einspurigen Straße für den motorisierten Verkehr ist der derzeitige Knotenpunkt, an welchem unterschiedliche Mobilitätsformen aufeinandertreffen, entschärft. Parallel zum Straßenverlauf und entlang des Dammes entsteht mittels einer Auskragung ein, vom motorisierten Verkehr inklusive Fahrradverkehr, abgegrenzter Fußgängerbereich.

3.2 Variante 2

Die Variante 2 (siehe Anhang) macht die derzeitige Trassenführung über den Damm frei vom motorisierten Individualverkehr. Somit stünde diese Trassenführung (Damm) rein Fußgänger*innen, Fahrradfahrenden zur Verfügung, würde entschleunigt und das Gefahrenpotential verringert. Mit Variante 2 würde der motorisierte Individualverkehr und LKW-Verkehr (Waldarbeiten, Materialaushub Gräben) einspurig über die bestehende Einfahrt, vorbei an der Rückseite des Hotel Baur am See mit einem Schwenker und einer neuen Brücke auf das Westufer des Sees geleitet. Ob die Brücke auch für Fußgänger*innen genutzt werden soll und dadurch etwas breiter wird, muss noch festgelegt werden. Diese Wegeführung verhindert, genauso wie Variante 1, Rückstauungen im Einfahrtsbereich. Die Zufahrt zum Westufer soll durch ein Schranken-/Ampelsystem (System wird in Zusammenarbeit mit den lokalen Betrieben

ausgearbeitet) geregelt werden. Unklar ist noch die Begegnungszone auf der orographisch linken Seite zwischen Brücke und Campingplatz, wo mehrere Mobilitätsformen aufeinandertreffen. Variante 2 sieht eine Galerie entlang der Staatstraße vor. Über ein erstes Baulos könnte die Variante 2 in einem ersten Schritt ohne Galerie umgesetzt werden, der LKW-Verkehr verliefe in dieser Variante über die bestehende Brücke der Wildbach. Eine leichte Verschiebung der Staatstraße ist notwendig. Die Variante wurde unter Berücksichtigung des Gefahrenzonenplanes entwickelt.

3.3 SWOT – Analyse und Priorisierung

Die Variante 1 und 2 wurden von den Teilnehmenden des Runden Tisches einer Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken unterzogen und anschließend die jeweilige Priorisierung bepunktet (grüne Punkte siehe Bilder unten):

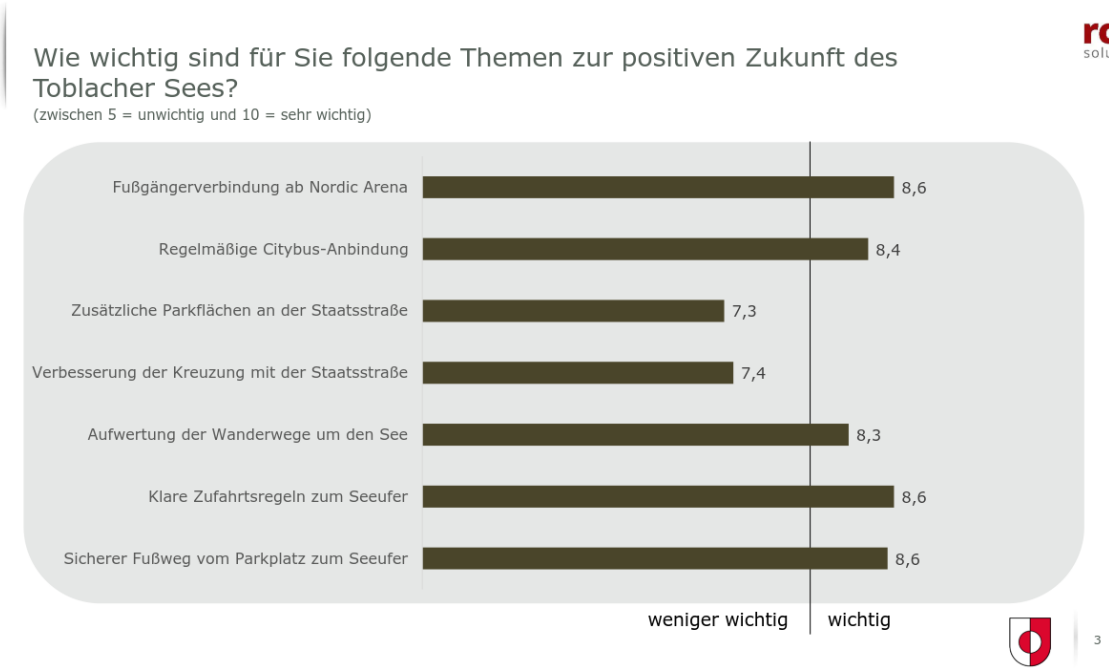
Vier Personen haben sich für **Variente 1** ausgesprochen, **zwölf Personen** für **Variante 2**. Eine Person hat sich weder für die eine noch für die andere Variante ausgesprochen. Sowohl die SWOT Analyse als auch die Bepunktung zeigt auf, dass die Teilnehmenden des Runden Tisches in Richtung Variante 2 tendieren (es ist eine Tendenz, keine Entscheidung).

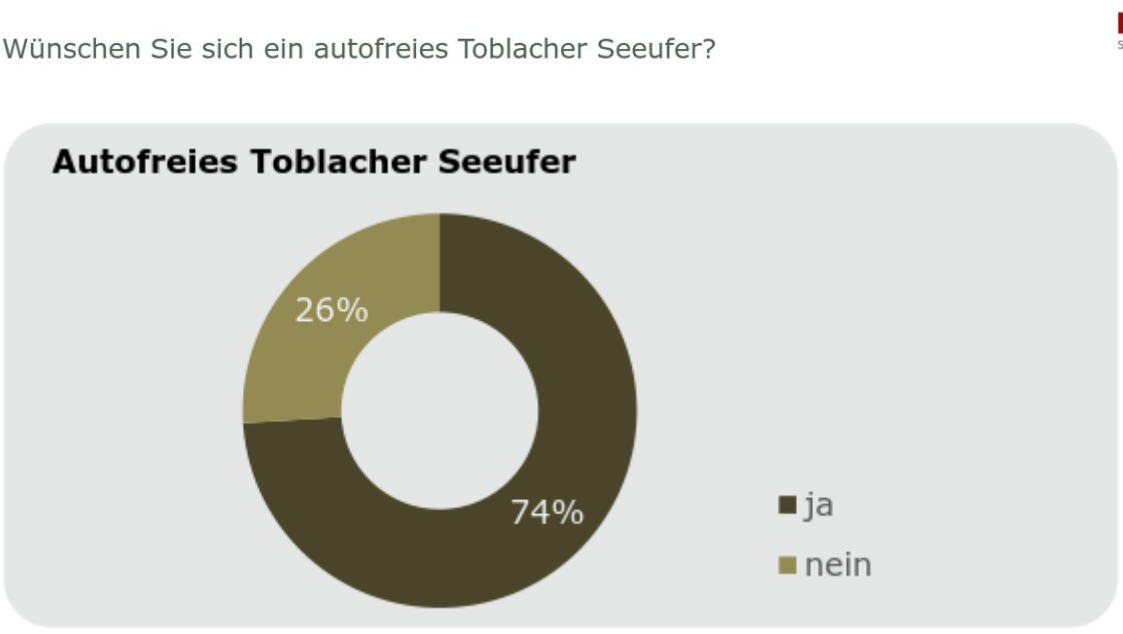
VARIANTE 1	
• bestehende Strukturen können genutzt werden • Verkehrsreduzierung durch Schrankenlösung • es wird Platz geschaffen für Rückstauungen **STÄRKEN**	• Seenschutzstreifen (-gesetzt) wird nicht berücksichtigt! • zu lange Bauphase *(halbes Jahr oder länger)* • das Seeufer wird durch diese Variante nicht autofrei **SCHWÄCHEN**
CHANCEN	**RISIKEN** • Achtung es kann doch zur Rückstau kommen

VARIANTE 2	
• Bauphase: Kurze ortsunabhängige Baustelle/Bauphase • Aufwertung für den See • Ring für Loipe bleibt bestehen • Verbesserung der Sicherheit/Zivilschutz • sicherheitstechnische Verbesserung Gossegraben • autofreier See • Plätze schaffen für Besucherstau • Verflechtung • Verkehrsreduzierung durch Schrankenlösung • Einfahrt gut gelöst **STÄRKEN**	• Auf der orografisch linken Seite kommt es zum Konflikt zwischen dem motorisierten Verkehr, Fußgänger*innen, Fahrradfahrenden/Langlaufenden • Mischverkehr muss gelöst werden • zu viel Verkehr für Hotel Baur am See ??? • ein Minus für den Eingangsbereich von Hotel Baur am See **SCHWÄCHEN**
CHANCEN • eventuelle Insellösung wäre toll (*Öffnung des Dammes an einer zweiten Stelle sowie Verwendung/ Anbringung des Materials mittig zur Entwicklung einer Insel)* • Fluchtweg ist vorhanden bei Unwetterereignis • die Zufahrt durch Feuerwehr von Toblach bei Mure vom Gossegraben bleibt gewährleistet, weil Hauptstraße durch Galerie führt und somit nicht betroffen • bei der Planung müssen die Einzugsgebiete der Muren (Gossegraben/Trogerbach) beachtet werden • Variante 2 mit Gehsteig für Fußgänger*innen • Brückenlösung ohne Fußgängersteig	**RISIKEN** • Rückbau des Radwegs in Bereiche des Hotels als Problem • Brückenbau so schmal als möglich ohne Geländer • Achtung es kann doch zur Rückstau kommen • Die Frage „Wohin mit den wartenden Gästen“ auch bei Schranken-bzw. Ampelsystem muss geklärt werden • Es kommt zu einer Verlegung des Verkehrs vom Ostufer aufs Westufer?

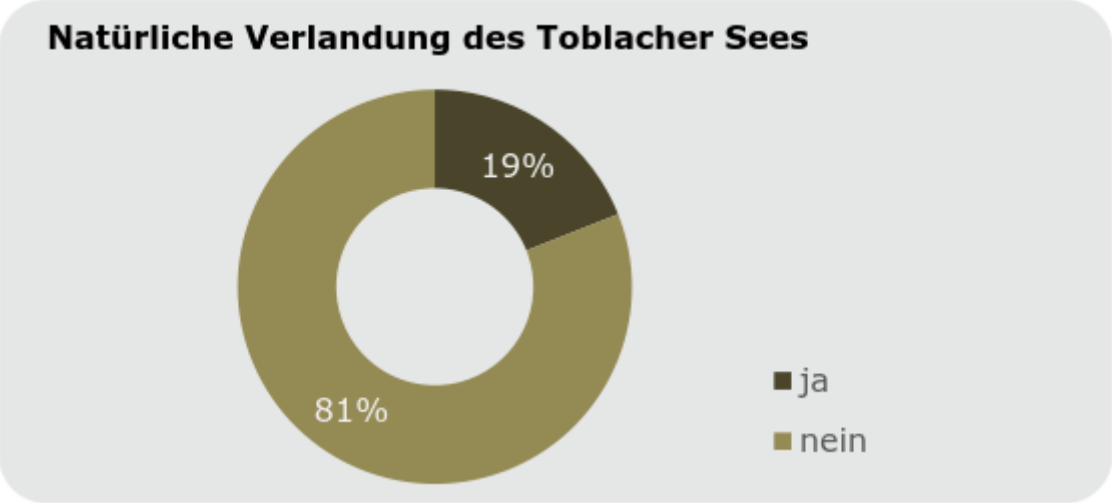
4. Ergebnisse Befragung Gemeindeentwicklungsplan

Im Rahmen der Erstellung des Gemeindeentwicklungsplans führte RCM-Solutions, im Auftrag der Gemeinde Toblach, eine Bürger*innenbefragung in den Monaten April-Mai 2024 durch. Diese Befragung wurde für den Prozess „Aufwertung Toblacher See“ genutzt, um die Sichtweise der Bevölkerung auf die im 1. Runden Tisch aufgeworfenen Themen zu werfen. Von 2.906 persönlich angeschriebenen Personen, haben 1.207 Personen den Fragebogen ausgefüllt und abgegeben. Die Antworten auf die spezifischen Fragen sind wie folgt:





Würden Sie die natürliche Verlandung (zuwachsen) des Toblacher Sees zulassen?



5. Wie geht's weiter?

Die erarbeiteten Inhalte der Runden Tische vom 25.03.2024 und 20.06.2024, sowie der daraus entstandene Handlungsleitfaden dienen als Grundlage für die weitere Arbeit aller Beteiligten zur Aufwertung des Toblacher Sees. Die Variantenstudien werden entsprechend der Rückmeldungen überarbeitet. Die erarbeiteten Ergebnisse bilden die Basis für weitere Entscheidungen im Gemeinderat. Das Thema Verlandung wird von den beteiligten Ämtern weiterverfolgt. Sobald die Ergebnisse der Tiefenbohrung und Tiefenkarte vorliegen, wird zum dritten Runden Tisch geladen (2025).

Die Gemeinde Toblach bedankt sich herzlich bei allen Mitwirkenden am Prozess zur Aufwertung des Toblacher Sees!

6. Teilnehmer*innen

Vorname	Nachname	Institution/Rolle
Karmen	Baumgartner	Grundbesitzerin, Fischereirechte
Vroni	Baumgartner	Grundbesitzerin, Fischereirechte
Christina	Baumgartner	Grundbesitzerin, Fischereirechte
Alex	Festi	Fischereiverband
Thomas	Franchi	Hotel Baur am See
Dominik	Gastel	Amt für Natur, Naturpark Fanes-Sennes-Prags
Anton	Irenberger	Fischereipächter
Hans	Kiebacher	
Kurt	Mair	Grundbesitzer
Hansjörg	Mittich	Fraktion Toblach
Josef	Mittich	Pfarrer, Grundbesitzer
Andreas	Panzenberger	Camping Toblacher See
Christian	Pircher	Grundbesitzer
Günther	Pörnbacher	Forstinspektorat Welsberg
Martin	Rienzner	Bürgermeister, Gemeinde Toblach
Walter	Rienzner	Amt für Wildtiermanagement Ost
Götz Florian	Rufinatscha	Amt für Straßendienst
Herbert	Santer	Tourismusverein Toblach
Dieter	Schölzhorn	Büro Valdemarin
Alberta	Stenico	Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz, Biologisches Labor
Ursula	Sulzenbacher	Gemeindereferentin, Gemeinde Toblach
Josef	Viertler	

Moderation und Prozessbegleitung

Irmgard	Hitthaler	Regional Management LAG Pustertal
Vivian	Plank	Regional Management LAG Pustertal