

**Auftragnehmer:**

Ekologické centrum Meluzína (Umweltzentrum „Meluzína“

Regionální centrum Asociace Brontosaura (Regionales Zentrum des Verbandes „Brontosaurus“

Identifikationsnummer: 49752065

Brigádnická 710/2, 363 01 Ostrov

[ec.meluzina@volny.cz](mailto:ec.meluzina@volny.cz), [www.meluzina.info/](http://www.meluzina.info/)



**Konzept für den Skilanglauf im Bezirk Karlsbad – I. Etappe Erzgebirge**

**Dieses Konzept entstand in Umsetzung des Auftrages Nr. 01104-00069/11/RR**

**Danksagung**

Es ist eine angenehme Verpflichtung, mich bei all denjenigen zu bedanken, die zur Erstellung dieses Konzeptes durch Ihren Rat, Information oder technischer Hilfe beigetragen haben.

Ein besonderer Dank gehört dem Team der Mitarbeiter im Gelände, die sich an der Festlegung der Strecken beteiligt haben. Sie werden nachfolgend ohne akademische Titel aufgezählt:

Jaroslav Benda, Zdenek Gerat, Bronislav Grulich, Roman Habasko, Iva Harapátová, Igor Jirsík, Dan Kaválek, Jindřich Košner, Zdenek Lakatoš, Jindřich Mach, Jiří Málek. Ivo Mareš, Petr Müller, Josef Nádeníček, Tomáš Naňka, Jan Novák, Vlastimil Ondra, Marian Panak, Petr Pánek, Robert Petro, Martin Píša, Miroslav Račko, Dan Rádl.

Ein großer Dank gehört den Mitarbeitern des Amtes des Bezirkes Karlsbad für ihr Entgegenkommen und die professionelle Bearbeitung der raumplanerischen Problematik sowie der regionalen Entwicklung der Gebirgsregionen des Bezirkes. Einen wesentlichen Beitrag zur Erarbeitung dieses Konzeptes leisteten insbesondere Frau Jana Kaválková, Jana Irovská sowie die Herren Jaromír Musil und Jiří Heliks.

Ich möchte mich auch bei den Mitarbeitern der Firma GEPRO, namentlich bei Herren Stanislav Tomeš und Oldřich Řehůřek für ihre umfangreiche technische Hilfe bei der Datenverarbeitung im geografischen Informationssystem MISYS bedanken.

Inhalt

[1 Quellennachweis 4](#_Toc373911541)

[1.1 Literatur 4](#_Toc373911542)

[1.2 Kartenunterlagen - Analog und Digital (off-line) Literatur 5](#_Toc373911543)

[1.3 URL zum Naturschutz 6](#_Toc373911544)

[1.4 URL der Gemeinden 6](#_Toc373911545)

[1.5 URL mit Wintersport 6](#_Toc373911546)

[1.6 URL mit Wintersport in Sachsen 6](#_Toc373911547)

[1.7 URL sonstige 6](#_Toc373911548)

[2 Einleitung 7](#_Toc373911549)

[3 Die wesentlichen Punkte der Aufgabenstellung 8](#_Toc373911550)

[4 Analytischer Teil 9](#_Toc373911551)

[4.1 Konkrete Aufgaben für den analytischen Teil des Konzeptes 10](#_Toc373911552)

[4.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und Charakterisierung der natürlichen Bedingungen 11](#_Toc373911553)

[4.3 Methodik der Geländeerfassung und Kartierung 17](#_Toc373911554)

[4.3.1 Legende für die gpx-Dateien 18](#_Toc373911555)

[4.3.2 Grundlegende Parameter des Streckensystems 20](#_Toc373911556)

[4.3.3 System von Strecken und Flächen 22](#_Toc373911557)

[4.3.4 Grundsätze für die Zuordnung von Klassen einzelner Streckenabschnitte 23](#_Toc373911558)

[4.3.5 Legende der Attribute in der GIS - Umgebung der Anwendung MISYS 26](#_Toc373911559)

[4.4 Analytischer Teil - Ergebnisse 30](#_Toc373911560)

[4.4.1 Hinweise zur Erfüllung grundlegender Parameter des Streckensystems 32](#_Toc373911561)

[4.4.2 Kommentare zu den Ergebnissen der einzelnen Klassen der Strecken 34](#_Toc373911562)

[4.4.3 Die erzgebirgische Skiwandermagistrale 43](#_Toc373911563)

[4.4.4 Hinweise zu weiteren Aktivitäten im Winter in der freien Landschaft 44](#_Toc373911564)

[4.4.5 Ergebnisse der Erfassung der begleitenden Infrastruktur 45](#_Toc373911565)

[4.4.6 Finanzierung der Instandhaltung von Loipen in der Saison 2011/2012 51](#_Toc373911566)

[4.4.7 Werbeaktivitäten, die auf den Skilanglauf ausgerichtet sind 54](#_Toc373911567)

[4.4.8 Entwicklungsdokumente einzelner Gemeinden oder Gemeindeverbände 55](#_Toc373911568)

[4.4.9 Skilanglauf in benachbarten Regionen 55](#_Toc373911569)

[4.5 Fazit des analytischen Teils 56](#_Toc373911570)

[5. Vorschläge-Einleitung 59](#_Toc373911571)

[5.1 SWOT - Analyse 60](#_Toc373911572)

[5.2 Konkrete Aufgaben für den Vorschlagsteil des Konzeptes 63](#_Toc373911573)

[5.2.2 Gründung einer Einrichtung zur Sicherstellung des Skilaufes 65](#_Toc373911574)

[5.2.3 Rolle des Bezirks Karlsbad und des Amtes des Bezirks Karlsbad 67](#_Toc373911575)

[5.2.4 Vorschlag der Rolle der Gemeinden 69](#_Toc373911576)

[5.2.5 Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden 70](#_Toc373911577)

[5.2.6 Finanzierungsbilanz des Betriebes 72](#_Toc373911578)

[5.2.7 Mögliche Ansätze einer finanziellen Beteiligung der Benutzer - Skifahrer - an dem Betrieb der Strecken 74](#_Toc373911579)

[5.2.8 Stabilisierung der technischen Instandhaltung der Strecken 76](#_Toc373911580)

[5.2.9 Problematik der Maschinenausstattung - Anschaffung, Wartung und Betrieb von Spurgeräten 78](#_Toc373911581)

[5.2.10 Klärung der Beziehungen mit bedeutenden Eigentümern (staatlicher Forstbetrieb Lesy ČR s.p., ... ) 79](#_Toc373911582)

[5.2.11 Naturschutz 84](#_Toc373911583)

[5.2.12 Markierung der Strecken und Informationssystem im Gelände 87](#_Toc373911584)

[5.2.13 Umleitungsstrecken und Vorschläge von mit befestigten Waldwegen parallel laufenden Strecken 88](#_Toc373911585)

[5.2.14 Angebot von Strecken mit unterschiedlicher Art der Präparierung und für unterschiedliche Benutzergruppen  
(Hobbyskiläufer, Sportler, Mushing, Fußgänger) 89](#_Toc373911586)

[5.2.15 Festlegung der Regeln für Vorschläge von neuen Strecken und ihre Aufnahme in das System 91](#_Toc373911587)

[5.2.16 Vorschlag für die Betriebsordnung für die Benutzer 92](#_Toc373911588)

[5.2.17 Begleitende Aktivitäten (Parken, Imbiss, Service, Ausleihe, …. ) 93](#_Toc373911589)

[5.2.18 Prinzipien, empfohlener Inhalt einer schneller Übertragung und Publizierung von aktuellen Informationen -   
ein Internetportal für Langlaufski 95](#_Toc373911590)

[5.2.19 Marketing und Förderung seitens des Bezirkes 100](#_Toc373911591)

[5.2.20 Risiken des Projektes 102](#_Toc373911592)

[6 Zusammenfassung 103](#_Toc373911593)

[7 Bemerkungen zum Inhalt der Karten 106](#_Toc373911594)

# 1 Quellennachweis

## 1.1 Literatur

* Bejček V., Šťastný K., Šímová P., (2007): KATEGORIZACE ÚZEMÍ KRUŠNÝCH HOR Z HLEDISKA JEHO VÝZNAMNOSTI VE VZTAHU K VÝSKYTU TETŘÍVKA OBECNÉHO - ZÁPADNÍ KRUŠNÉ HORY - Soubor map 1:30000, 10 s. ČZU Praha (Kategorisierung des Gebietes des Erzgebirges aus der Sicht seiner Bedeutung für das Vorkommen des Birkuhns - Westerzgebirge)
* Bejček V., Šťastný K., Šímová P., (2007): KATEGORIZACE ÚZEMÍ KRUŠNÝCH HOR Z HLEDISKA JEHO VÝZNAMNOSTI VE VZTAHU K VÝSKYTU TETŘÍVKA OBECNÉHO - Ptačí oblast Novodomské rašeliniště - Kovářská - Soubor map 1:30000, 10 s. ČZU Praha (Kategorisierung des Gebietes des Erzgebirges aus der Sicht seiner Bedeutung für das Vorkommen des Birkuhns - Vogelschutzgebiet Seeheide - Schmiedeberg)
* Brejšková L., Tejrovský V., Volf O.,(2009): Souhrn doporučených opatření pro Ptačí oblast Novodomské rašeliniště - Kovářská, 26 s. AOPK ČR Praha (Empfohlene Maßnahmen für das Vogelschutzgebiet Seeheide - Schmiedeberg)
* Flousek J., Volf O. (2012): Nechováme se k tetřívkovi macešsky? - Ochrana přírody ročník 67, s. 17-21 AOPK ČR Praha ISSN 1210-258X
* Hrnčiarova T., Mackovčin P, Zvara I et al. (2009): Atlas krajiny České republiky, Praha: Ministerstvo životního prostředí, Průhonice: Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, 332 p. ISBN 978-80-85166-59-5 (Landschaftsatlas der Tschechischen Republik)
* Lípa M. (2011): Analýza Krušnohorské lyžařské magistrály na území Karlovarského kraje - Podklad pro zpracování aktualizace Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, 44 s. Karlovy Vary Krajský úřad Karlovarského kraje - Odbor regionálního rozvoje (Analyse der Erzgebirgischen Skiwandermagistrale auf dem Gebiet des Bezirk Karlsbad - Zuarbeit für die Fortschreibung der Grundsätze der Raumentwicklung des Bezirk Karlsbad)
* Michálková S. (2011): Strategie rozvoje mikroregionu Svazek obcí Bystřice, 25 s. Svazek obcí Bystřice (Entwicklungsstrategie des Miniregion Gemeindeverband „Bystřice“)
* Šťastný K., Bejček V., Hudec K., (2006): Atlas hnízdního rozšíření ptáků v České republice 2001-2003, 463 s. Aventinum, Praha (Verbreitung der nistenden Vögel in der Tschechischen Republik 2001 - 2003)
* Tolasz R. et al. (2007): Atlas podnebí česka, Praha: Český hydrometeorologický ústav, 255 p. ISBN 978-80-86690-26-1, (Klimaaltas Böhmens)

## 1.2 Kartenunterlagen - Analog und Digital (off-line) Literatur

* Anonymus 2008: Karlovarský kraj Běžecké trati a areály, Sjezdařské areály (Loipen, Skizentren und Pisten des Bezirks Karlsbad) 1:75.000, Karlovarský kraj
* Anonymus 2008: Nejdek’s ski distrikt - running ski trails, 1:50.000, Karlovarský kraj
* Anonymus 2008: TOPO Czech, Digitální turistická mapa České republiky 1:50.000 pro GPS přístroje (Digitale Wanderkarte der Tschechischen Republik 1:50000 für GPS-Geräte), Picodas s.r.o.
* Anonymus 2010: TOPO Czech PRO 2010 Digitální turistická mapa České republiky 1:10.000 pro GPS přístroje (Digitale Wanderkarte der Tschechischen Republik 1:10.000 für GPS-Geräte), Picodas s.r.o.
* Anonymus 2011: TOPO Czech PRO 2011 Digitální turistická mapa České republiky 1:10.000 pro GPS přístroje (Digitale Wanderkarte der Tschechischen Republik 1:10.000 für GPS-Geräte), Picodas s.r.o.
* Karlovarský kraj - územně analytické podklady - soubor vrstev digitálních vektorových map (Raumanalytische Unterlagen des Bezirk Karlsbad - Layer der digitalen Vektorkarten)
* Kolektiv (1994): Krušné hory - Klínovec a Karlovarsko - Turistická mapa 1:50.000 (Wanderkarte 1:50.000 - Erzgebirge - Keilberg und die Region um Karlsbad) edice KČT č.4, Vydání 1992-1995, Trasa s.r.o. KČT, ISBN80-85499-10-X
* Kolektiv (1998): Krušné hory - Klínovec a Karlovarsko - Turistická mapa 1:50.000 (Wanderkarte 1:50.000 - Erzgebirge - Keilberg und die Region um Karlsbad) edice KČT č.4, 2. Vydání 1998, Trasa s.r.o. KČT
* Kolektiv (1995): Krušné hory - Kraslicko - Turistická mapa 1:50.000 (Wanderkarte 1:50.000 - Erzgebirge - die Region um Graslitz) edice KČT č.3, Vydání 1995-98 Trasa s.r.o. KČT, ISBN80-85499-28-2
* Kolektiv (2005): Krušné hory - Kraslicko - Turistická mapa 1:50.000 (Wanderkarte 1:50.000 - Erzgebirge - die Region um Graslitz) edice KČT č.3, 2. Vydání Trasa s.r.o. KČT, ISBN80-73240-62-9
* Základní mapa České republiky 1:200.000 - soubor digitálních rastrových map (Grundkarte der Tschechischen Republik 1:200.000, digitale Rasterkarten), ČÚZK
* Základní mapa České republiky 1:50.000 - soubor digitálních rastrových map (Grundkarte der Tschechischen Republik 1:50.000, digitale Rasterkarten), ČÚZK
* Základní mapa České republiky 1:10.000 - soubor digitálních rastrových map (Grundkarte der Tschechischen Republik 1:10.000, digitale Rasterkarten), ČÚZK

## 1.3 URL zum Naturschutz

* Anonymus: CZ0414110 - FFH-Gebiet „Krušnohorské plató“ (Erzgebirgisches Plateau) : <http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php?cast=1805&akce=karta&id=1000068799>
* Anonymus: CZ0420528 - FFH-Gebiet „Klínovecké Krušnohoří“ (Keilberger Erzgebirge): <http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php?cast=1805&akce=karta&id=1000071076>
* Anonymus: CZ0410168 - FFH-Gebiet „Vysoká Pec“ (Hochofen): <http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php?cast=1805&akce=karta&id=1000068777>
* Anonymus: CZ0410046 - FFH-Gebiet „Šibeniční vrch“: <http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php?cast=1805&akce=karta&id=1000070118>
* Anonymus: CZ0421004 - Vogelschutzgebiet „Novodomské raš. - Kovářská“ (Seehaide - Schmiedeberg) <http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php?cast=1804&akce=karta&id=1000068815>

## 1.4 URL der Gemeinden

* <http://www.bozi-dar.eu/cz/>, <http://www.kr-karlovarsky.cz/obce/JACHYMOV/mesto/index.htm>, <http://www.abertamy.eu/>, <http://www.pernink.eu/>, <http://www.potucky-obec.cz/obecni-urad-potucky/kontakt/>,
* <http://www.horni-blatna.cz/>, <http://www.novehamry.eu/>, <http://www.vysokapec.eu/>, [http://www.kr-karlovarsky.cz/nejdek/](http://www.kr-karlovarsky.cz/nejdek), <http://www.prebuz.cz/>, <http://www.stribrna.cz/>, <http://obecbublava.cz/>, <http://www.kraslice.cz/>, <http://www.obecmerklin.cz/>, <http://www.sindelova.cz/>, <http://www.krasnyles.cz/>

## 1.5 URL mit Wintersport

* Verein Kušnohorská bílá stopa o.s.: <http://www.kbstopa.cz/> - offizielle Seiten
* Verein Jizerská o.p.s: <http://www.jizerskaops.cz/jizerska-magistrala/>
* Verein Kušnohorský sportovní klub psích spřežení: <http://www.kskps.info/> - offizielle Seiten
* Gemeinsamer Kartenserver des Gemeindeverbandes „Bystřice“: <http://www.krusnohorsketrasy.cz/>
* Gebirgsrettungsdienst der Tschechischen Republik (Horská služba České republiky): <http://www.horskasluzba.cz/>- offizielle Seiten
* Sportverein TJ Slovan Karlovy Vary <http://www.lkslovan.cz/>- offizielle Seiten
* Informationen zum Biathlon im Erzgebirge: <http://www.jachymov-nove-mesto.krusnehorycz.cz/lyzovani/biatlon.php>
* Kartenanwendung der Strecken im Erzgebirge - Karlovarský kraj: <http://gis.kr-karlovarsky.cz/klm/flex/> oder <http://gis.kr-karlovarsky.cz/klm/>
* Offizielle Seiten des Skiareals Keilberg (Skiareál Klínovec): <http://www.klinovec.cz/>

## 1.6 URL mit Wintersport in Sachsen

* Seiten mit Informationen zu Kammloipe: <http://www.kammloipe.de/wi/> Sommerfassung der Seiten: <http://www.kammloipe.com/>
* Umfassende Internetseite für den Wintersport im Erzgebirge Sachsen / Böhmen : <http://www.wintersport-im-erzgebirge.de/index.html>

## 1.7 URL sonstige

* Ředitelství silnic a dálnic ČR (Autobahn- und Straßendirektion der Tschechischen Republik): <http://geoportal.jsdi.cz/geoportal_RSDCR/default.aspx> -- silniční a dálniční síť mapový prohlížeč a WMS
* Beispiel einer konkreten Route auf gps tour: <http://www.gps-tour.info/cs/92/detail.99391.html>
* Beispiel einer konkreten Route auf gps tour: <http://www.gps-tour.info/cs/92/detail.99392.html>

# 2 Einleitung

Das Loipenkonzept des Bezirks Karlsbad (weiter nur Konzept) entstand im Ergebnis auf die unerwartete Resonanz der 2011 durchgeführten Verhandlung der Strecke der Erzgebirgischen Skimagistrale. Die grundlegenden Erfordernisse, die zur Erarbeitung des Konzeptes führten, können in nachfolgenden Punkten zusammengefasst werden:

1. Forderung der Agentur für Natur- und Landschaftsschutz der Tschechischen Republik (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR -AOPK ČR) hinsichtlich einer zeitlichen und räumlichen Stabilisierung der Loipen auf Basis einer konkreten Loipenkarte.
2. Die Anforderung der Bezirksdirektion des staatlichen Forstbetriebes Lesy České republiky s.p. hinsichtlich der Regelung der Nutzung der Waldwege während der Winterzeit.
3. Eine hohe Anzahl von Anmerkungen und Hinweisen zum Skilanglauf seitens einer Reihe von Organisationen, die in das Papier der Erzgebirgischen Skimagistrale nicht eingearbeitet werden konnten, weil der räumliche oder tatsächliche Zusammenhang nicht hergestellt werden konnte.

Das Leitmotiv für die Erarbeitung des Konzeptes war die Untersuchung des Skilanglaufes als einer Sportart, die bei der wirtschaftlichen Belebung des durch die Umstrukturierung der Wirtschaft der Tschechischen Republik am Ende des 20. Jahrhunderts betroffenen Gebietes behilflich sein könnte. Nachträglich wurden während der Bearbeitung noch weitere Sportarten die außerhalb von Skipisten betrieben werden, in die Betrachtung mit einbezogen. Diese Notwendigkeit ergab sich aufgrund der Kenntnis über das Betreiben dieser Sportarten im Untersuchungsgebiet und die Notwendigkeit, eine Übereinstimmung dieser Aktivitäten mit dem Loipennetz sicherzustellen. Untersucht werden in diesem Konzept das Fahren mit Hundeschlitten (Mushing) und Snowkiting.

Das Winterreiten auf Pferden und das Schlittenfahren mit Pferdegespannen werden im Konzept hingegen nicht im Detail betrachtet. Während einer detaillierten Recherche hat sich gezeigt, dass es für diese Aktivitäten im Erzgebirge bisher keine öffentlich nutzbaren Angebote gibt.

Während der Geländearbeiten erwiesen sich das Skibergsteigen und das Schneeschuhwandern als stürmisch entwickelnde Sportarten in der freien Landschaft im Erzgebirge. Im Text dieser Studie wird dieses Phänomen kurz dargestellt. Allerdings gibt es gegenwärtig leider keinen relevanten Kreis von Partnern, die bei einer konzeptionellen Bearbeitung dieser Aktivitäten helfen könnte.

Die Fahrt mit Schneeschlitten und Quads wurde schon während der Vorbereitungsarbeiten als eine für das Untersuchungsgebiet nicht geeignete Sportart identifiziert. Das Konzept befasst sich mit diesen Sportarten somit nicht im Detail. Die Hauptgründe dafür liegen in

1. der Blockierung von Strecken für andere sportliche Nutzungen und ein hoher Bedarf von Strecken aufgrund der hohen Mobilität dieser motorisierten Fahrzeuge
2. einem hohen Störpotential für das Auerwild als eines der hauptsächlichsten Schutzgegenstände des Naturschutzes im Erzgebirge im Winter
3. der umfassenden und praktisch einheitlichen Ablehnung dieser Sportarten durch die einheimische Bevölkerung.

# 3 Die wesentlichen Punkte der Aufgabenstellung

Aus praktischen Gründen heraus wurde das Loipenkonzept des Bezirks Karlsbad in zwei Teile gegliedert. Im Jahre 2012 wurde der Bereich des Erzgebirges bearbeitet, der für den Wintersport in der freien Landschaft im Bezirk am wichtigsten ist. Daran anschließen soll eine Studie, die sich mit den übrigen Gebieten des Bezirkes beschäftigt und in die die im Rahmen jetzigen Konzeptes gewonnenen Erfahrungen mit einfließen.

Die grundlegende Frage des Konzeptes ist: **Was ist notwendig, damit das Erzgebirge im Winter auch für Besucher die keinen alpinen Skisport betreiben, attraktiver wird?** Mit anderen Worten, was steht der umfangreichen Nutzung der vorhandenen sehr guten natürlichen Voraussetzungen für andere Arten des Wintersports (Wintersport in der freien Landschaft) entgegen? Das Konzept soll dabei auch Maßnahmen festlegen, die zu einer Erhöhung der Attraktivität des Erzgebirges für ein- und mehrtägige Besuche von Erholungssuchenden und Sporttreibenden führen.

Mehrtägige Besucher sollen dabei in den Kammlagen des Erzgebirges auch übernachten und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen in der lokalen Wirtschaft der Gemeinden unterstützen.

Tagesausflügler sollen die kostenpflichtigen Dienstleistungen vor Ort wie Parkgebühren, Skiservice, Ausleihe von Ausrüstungen und Imbiss für die kurzfristige Erholung nutzen.

**Das Konzept gliedert sich in zwei Teile:**

**A. Analytischer Teil**

**B. Vorschlagsteil**

Im analytischen Teil wird insbesondere das eigentliche System der Trassen und seiner Parameter beschrieben.

Im Vorschlagsteil werden zur besseren Übersicht in der Einleitung zu jedem Kapitel die vorhandenen Voraussetzungen kurz untersucht. Die nachfolgenden einzelnen Maßnahmenvorschläge basieren auf der Analyse dieser Voraussetzungen, auf die es zu reagieren gilt.



**Koncepce běžeckého lyžování v Karlovarském kraji I. etapa Krušné hory**

# 4 Analytischer Teil

## 4.1 Konkrete Aufgaben für den analytischen Teil des Konzeptes

Die konkreten Aufgaben für die Datenerfassung für den analytischen Teil des Konzeptes wurden im Rahmen der Aufgabenstellung wie folgt festgelegt:

1. digitale Vermessung aller Loipen auf dem Gebiet des Erzgebirges im Gelände mit Hilfe von GPS
2. digitale Vermessung aller Anschlusspunkte der Anschlussloipen in die benachbarten Regionen und Erfassung der zur Verfügung stehenden Karten und Informationen über diese Loipen
3. Erfassung und Auswertung aller relevanten Informationen über den Zustand und Betrieb der Loipen (einschließlich der Informationen über die bisherige Finanzierung des Betriebes).
4. Nachprüfung und Dokumentation des Zustandes der Markierung der Loipen im Gelände
5. Erfassung und Untersuchung der bestehenden Strategischen Dokumente sowie Entwicklungsdokumente, der die Gebiete des Skilanglaufes berührenden aktuellen Projekte sowie der themenbezogenen Informations- und Werbematerialien
6. Feststellung der natürlichen und technischen Grenzwerte der Raumnutzung im Bereich der Loipen aufgrund der dafür zur Verfügung stehenden Unterlagen und Informationen
7. Erfassung der zur Verfügung stehenden Unterlagen und Informationen zu neuen Vorhaben im Bereich der Loipen
8. Abstimmung mit allen Gemeinden im Untersuchungsgebiet, den Betreibern der Loipen, mit den betroffenen Behörden der Raumplanung sowie den Naturschutzbehörden, mit Vertretern der Gemeindeverbände sowie den benachbarten Regionen des Freistaates Sachsen und des Bezirkes Ustí, mit weiteren relevanten Akteuren im Raum, wie den wesentlichsten Eigentümern und die Erfassung der erforderlichen Informationen zu den Strecken
9. Analyse und Auswertung der erfassten Unterlagen und Informationen
10. laufende Konsultationen und Abstimmung der Ergebnisse mit dem Auftraggeber
11. Abstimmung des Konzeptes mit der Gebietsstudie der Gebirgsregionen
12. Erstellung einer gedruckten Loipenkarte (Maßstab 1:25.000) einschließlich eines kurzen Textteiles in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber als Unterlage für die Verhandlungen (sowohl analog; als auch digital mit den Vektordaten der Strecken bzw. als \*PDF und \*JPEG)
13. individuelle Konsultationen gemeinsam mit dem Auftraggeber in schwierigen Räumen und bei kollidierenden Themen mit den wesentlichen betroffenen Akteuren (staatlicher Forstbetrieb Lesy ČR, Agentur für Natur- und Landschaftsschutz, ….)

## 4.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und Charakterisierung der natürlichen Bedingungen

Das Untersuchungsgebiet berührt mindestens zum Teil folgende Gemarkungen der Gemeinden des Bezirkes Karlsbad:

**Gemeinde mit erweitertem Wirkungskreis - Schlackenwert (Ostrov)**

* Gemeinde Warta (Stráž nad Ohří) - Gemarkungen: Reheberg bei Wotsch (Srní u Boče), Gesmesgrün (Osvinov) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben W beginnen
* Gemeinde Schönwald (Krásný Les) - Gemarkungen: Hüttmesgrün (Vrch), Holzbach (Plavno), Lehen (Léno) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben V beginnen
* Gemeinde Joachimstal (Jáchymov) - Gemarkungen Joachimstal, Popov u Jáchymova - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben B beginnen
* Gemeinde Gottesgab (Boží Dar) - Gemarkungen Gottesgab, Seifen (Ryžovna) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben A beginnen
* Gemeinde Breitenbach (Potůčky) - Gemarkung: Breitenbach - v in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben E beginnen
* Gemeinde Bergstadt Platten (Horní Blatná) - Gemarkung: Bergstadt Platten - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben F beginnen
* Gemeinde Abertham (Abertamy) - Gemarkungen: Abertham, Hengstererben (Hřebečná) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben C beginnen
* Gemeinde Bärringen (Pernink) - Gemarkung: Bärringen - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben D beginnen
* Gemeinde Merkelsgrün (Merklín) - Gemarkung: Salmthal (Pstruží u Merklína) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben U beginnen

**Gemeinde mit erweitertem Wirkungskreis Karlsbad (Karlovy Vary)**

* Gemeinde Neuhammer (Nové Hamry) - Gemarkungen: Hirschenstand (Jelení u Nových Hamrů), Neuhammer - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben G beginnen
* Gemeinde Neudek (Nejdek) - Gemarkungen: Ullersloh (Oldřichov u Nejdku), Eibenberg (Tisová u Nejdku), Neudek, Bernau (Bernov) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben I beginnen
* Gemeinde Hochofen (Vysoká Pec) - Gemarkungen: Hochofen, Trinkseifen (Rudné) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben H beginnen

**Gemeinde mit erweitertem Wirkungskreis - Graslitz (Kraslice)**

* Gemeinde Frühbuß (Přebuz) - Gemarkungen: Frühbuß, Sauersack (Rolava), Neuhaus (Chaloupky u Přebuze) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben J beginnen
* Gemeinde Silberbach (Stříbrná) - Gemarkungen: Silberbach, Neudorf bei Graslitz (Nová ves u Kraslic) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben K beginnen
* Gemeinde Schwaderbach (Bublava) - Gemarkung: Schwaderbach- in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben L beginnen
* Gemeinde Graslitz (Kraslice) - Gemarkung: Eibenberg (Tisová u Kraslic) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben N beginnen
* Gemeinde Schindlwald (Šindelová) - Gemarkungen: Hochgarth (Obora u Šindelové), Kohling (Milíře u Šindelové), Schönlind (Krásná Lípa u Šindelové) - in Karten Punkte und Objekte, die mit dem Buchstaben M beginnen

Im Untersuchungsgebiet liegen damit insgesamt 17 Städte und Gemeinden. Die Punkte der Streckenabschnitte sowie die Objekte auf dem Gebiet des Bezirkes Ustí wurden mit dem Buchstaben Y gekennzeichnet.

**Übersichtskarte des Untersuchungsgebietes**

\*TOPO Czech Picodas - Das Untersuchungsgebiet entspricht etwa dem Ausschnitt der folgenden Karte.



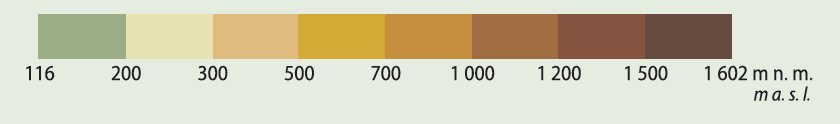
Hinsichtlich des Gefälles ist die Hochebene ein ideales Gelände für den Skilanglauf sowie für Mushing und Snowkiting. Im Westen wird das Gebiet durch den tieferliegenden Raum der Zwodau (Svatava) in Graslitz (Kraslice) begrenzt. Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten können Strecken in Ost- Westrichtung innerhalb des Untersuchungsgebietes im Kammbereich mit einer Länge von ca. 60 km problemlos geführt werden. Die tiefen Täler in der Umgebung von Joachimstal (Jáchymova), Bärringen (Pernink) und Neudek (Nejdek) können einfach umgangen werden. Hindernisse für eine ununterbrochene Streckenführung stellen die stark genutzten Straßen in der Achse Bärringen (Pernink), Bergstadt Platen (Horní Blatná), Breitenbach (Potůčky) und Joachmistal (Jáchymov), Gottesgab (Boží Dar), Böhmisch Wiesenthal (Loučná) dar. Vorteilhaft sind sowohl die ausgedehnten Waldgebiete, die sich auch bei windigem Wetter für den Skilanglauf eignen sowie die sich damit abwechselnden ausgedehnten Offenlandbereiche, die insbesondere an sonnigen Tagen attraktiv sind.

**Höhenstufen**

* Hrnčiarova T., Mackovčin P, Zvara I et al. (2009): Atlas krajiny České republiky



**Přibližná hranice zájmového území**



Im Norden wird das Untersuchungsgebiet durch die Staatsgrenze mit der Bundesrepublik Deutschland (Freistaat Sachsen) begrenzt. Im Osten im Gebiet zwischen Keilberg und Wirbelstein ist die Grenze die Bezirksgrenze zwischen den Bezirken Karlsbad und Ustí. Im Süden und Südwesten wird das Untersuchungsgebiet durch die Höhenlage von 700 m NN begrenzt. Das Untersuchungsgebiet liegt somit an der Nordgrenze des Bezirk Karlsbad und hat eine Fläche von etwa 368 km2.

Als Mindestschneehöhe die für einen regelmäßigen Betrieb der betrachteten Wintersportarten erforderlich ist, werden 20 cm angesehen. Entsprechend der Angaben von Ortskundigen ist mit einer solchen Schneehöhe in Höhenlagen von 700 - 900 m NN regelmäßig und ohne zeitliche Unterbrechungen und damit mit einer zusammenhängenden Wintersaison ab der ersten Dekade im Januar bis zur dritten Dekade im März eines Jahres zu rechnen. Ausnahmen davon können in einzelnen Jahren auftreten. In der angegebenen Zeit ist die Schneedecke meist durchgehend vorhanden und bildet allmählich eine harte Schneeunterlage aus. In Höhenlagen über 1.000 m ist dieser Zeitraum etwa einen Monat länger.

In den Höhenlagen bis etwa 700 m NN ist die Kontinuität der Schneedecke problematisch. Dies erschwert die Ausbildung einer ausreichend stabilen Schneeunterlage in den Monaten Januar bis März. Skilanglauf, Mushing sowie Snowkiting können hier deshalb nur zweitweise betrieben werden. Wann die Voraussetzungen für den Betrieb dieser Sportarten vorliegen, ist nur schwer abzuschätzen, da sich in dieser Höhenlage eine harte Schneeunterlage als Grundschicht nur ausnahmsweise herausbildet und somit eine hochwertige Instandhaltung der Loipen nicht möglich ist. Dieses Gebiet ist somit für Tagesausflügler aus den umliegenden Städten geeignet, nicht jedoch für den längerfristigen Tourismus oder für Wettkämpfe.

Aus Sicht der Besucher wäre ein Saisonbeginn ab der zweiten Dekade im Dezember optimal. Allerdings sind die Schneeverhältnisse in diesem Zeitraum im Gebiet nicht unproblematisch und nur in jeder zweiten Saison bestehen gute Möglichkeiten zum Skifahren zu Weihnachten und zum Jahreswechsel.

Ab der letzten Dekade des März nimmt das Interesse am Wintersport auch bei noch bestehenden guten Schneeverhältnissen und präparierten Loipen ab. Dementsprechend sind die Besucherzahlen rückläufig, auch wenn noch gute Möglichkeiten für Skilanglauf und Alpinski bestehen. Wintersport im April ist tatsächlich nur noch etwas für Liebhaber.

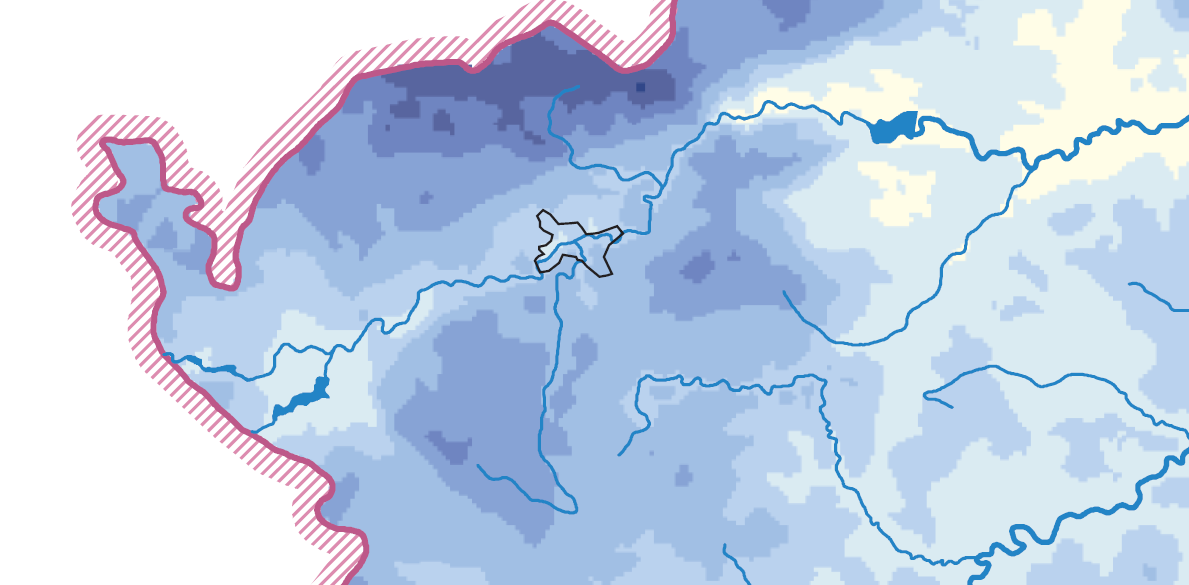
Nachfolgend wird ein Vergleich mit den natürlichen Schneebedingungen der traditionellen Destinationen für Skilanglauf in Böhmen, dem Iser- und Riesengebirge, gezogen.

Der Böhmerwald (Šumava) hat sehr gute natürliche Voraussetzungen für den Skilanglauf. Diese werden aber durch die sehr strengen Naturschutzanforderungen in den Kernzonen des Nationalparks begrenzt. So ist die einzige überlebensfähige Population des Auerhuhns in Böhmen durch den touristischen Betrieb im Winter verletzbar.

Die Anreisezeiten mit dem PKW aus Prag sind für einen Tagesausflug insbesondere in die Gebiete in der Umgebung von Silberbach und Schwaderbach schon relativ lang. Für die Wochenenderholung sind die etwa 2,5-3,5 Stunden Fahrtzeit jedoch günstig. Noch günstiger sind die Anreisezeiten in westlicher Richtung aus Bayern und Sachsen. Aus den großen Ballungsgebieten in Böhmen befindet sich in einer günstigen Entfernung noch die Stadt Pilsen (Plzeň).

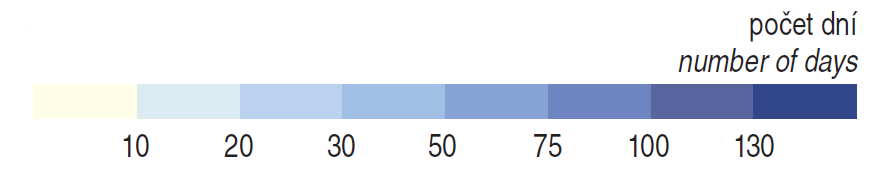
**Durchschnittliche Anzahl der Tage mit einer Schneehöhe von 20 cm und mehr**

* Tolasz R. et al. (2007): Atlas podnebí česka (Klimaatlas von Böhmen)



**Přibližná hranice**

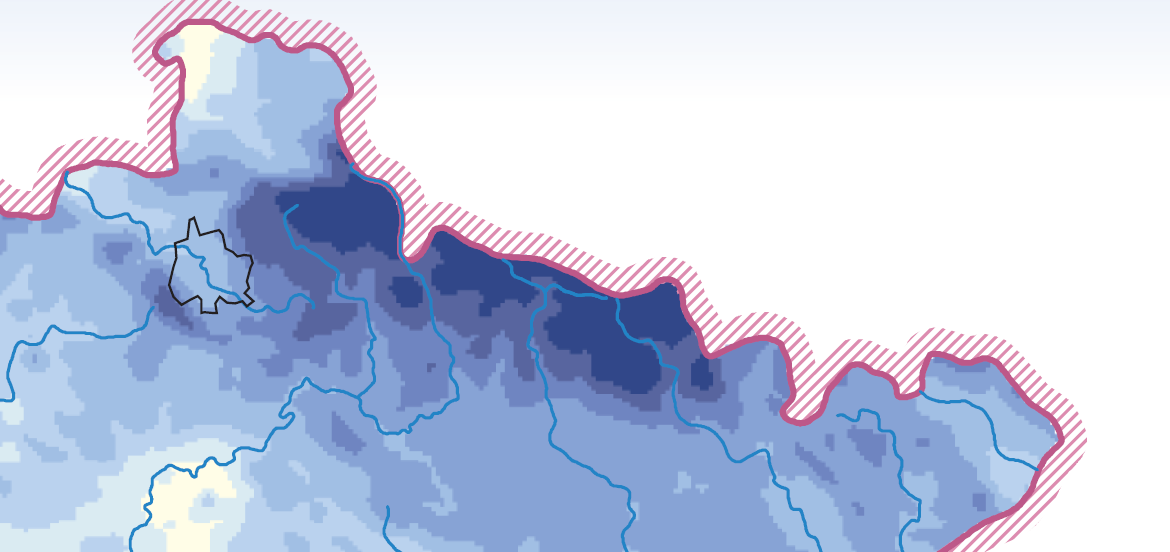
**zájmového území**

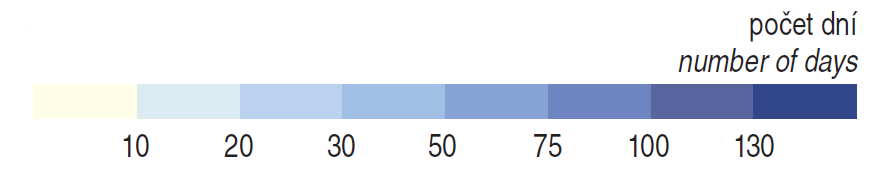


Das Gebiet zwischen Frühbuß (Přebuz) und dem Wirbelstein (Meluzína) bietet regelmäßig die Möglichkeit für drei Monate Skilanglauf im Jahr. Daran schließt sich ein ausgedehntes Gebiet mit einer Saison von etwa zwei Monaten im Jahr an. Das durchgehende, nicht unterbrochene Gebiet eignet sich für den Betrieb von langen („Überland“)Strecken, die mehrere Gebirgszentren einbezieht. Insbesondere vorteilhaft ist der kontinuierliche Anschluss an ein ähnlich großes Gebiet in der Bundesrepublik Deutschland mit einer hochentwickelten Infrastruktur und einem hohen Niveau der Instandhaltung der Strecken. Damit hat diese Region im Bezirk Karlsbad ein Alleinstellungsmerkmal und besitzt in der Tschechischen Republik eine große Perspektive.

**Durchschnittliche Anzahl der Tage mit einer Schneedecke 20 cm und mehr - Isergebirge und Riesengebirge**

* Tolasz R. et al. (2007): Atlas podnebí česka,





**Přibližná hranice**

**zájmového území**

Das Isergebirge bietet zwar von der Fläche her ein kleineres Gebiet, aber die Saison ist einen Monat länger. Die kompakte Ausprägung des Isergebirges eignet sich eher zum Bau von Rundstrecken als von langen („Überland“)Strecken. Das sich in der polnischen Republik anschließende Gebiet ist kleiner als es im Erzgebirge im Fall Sachsens ist. Ein direkter Anschluss an das Riesengebirge wird durch das tiefe Tal der Iser erschwert. Das Riesengebirge bietet auf den ersten Blick ein großes Potenzial. In Folge der Reliefenergie, der lawinengefährdeten Hänge sowie der Zentren für den alpinen Skisport ist das tatsächlich nutzbare Gebiet aber kleiner.

## 4.3 Methodik der Geländeerfassung und Kartierung

Im Zeitraum von Dezember 2011 bis März 2012 wurden mit Hilfe von Ortskundigen die im Untersuchungsraum tatsächlich existierenden Strecken befahren und ihr Zustand im Gelände erfasst. Informationen zu Phänomenen, die nicht direkt kartiert werden konnten, wurden ausschließlich aus örtlichen Quellen gewonnen.

Die mit Hilfe eines Spurgerätes oder eines Schneeschlittens mit einem Spurgerät präparierten Strecken wurden mit dieser Technik, in manchen Fällen auch physisch mit Langlaufski, befahren. Die durch Eigeninitiative (Selbsthilfe) der Skiläufer entstandenen Strecken (nachfolgend als natürliche Spur bezeichnet) wurden mit Langlaufskiern befahren.

Während der Befahrung wurden die Strecken mit Hilfe eines GPS-Gerätes als befahrene Spuren geortet. Auf Basis der befahrenen Spuren wurde mit der Software Map Source ein Punktfeld erstellt. Die Punkte beinhalten die Koordinaten nördliche Breite, östliche Länge und Höhenlage auf Basis des geodätischen Bezugssystems WGS 84. Ein Punkt bezeichnet dabei die Klasse der Strecke oder ein anderes Merkmal. Der Buchstabe der Bezeichnung des Punkts gibt das Verwaltungsgebiet der Gemeinde an, in dem sich der Punkt befindet. Die Nummer des Punktes ist zudem im Rahmen des Verwaltungsgebietes einmalig.

Das Punktfeld ist für eine Kontrolle der Daten direkt im Gelände mit Hilfe eines GPS-Gerätes zugänglich. Im Format .gpx können Daten mit allen GPS-Geräten ausgetauscht werden. Des Weiteren können die Punkte in GIS-Systeme importiert werden. Die Punkte dienten auch als Basis für die Zeichnung der Strecken mit Hilfe von Vektorgraphik. Im Gelände wurden als Punkte auch Ausstattungsmerkmale erfasst, die eine Bedeutung für den Betrieb der Loipen haben können, wie Parkplätze, zeitweilige Abstellflächen für Autos am Rand der Skigelände, Rastplätze, Imbissmöglichkeiten direkt an den Loipen und Umkleidemöglichkeiten.

Geplante Strecken oder Punkte geplanter Infrastruktur einschließlich ihrer Kapazität wurden mit den Ortskundigen, den Mitgliedern der Selbstverwaltungen oder Mitarbeitern der Gemeinde- oder Stadtämter diskutiert und verortet.

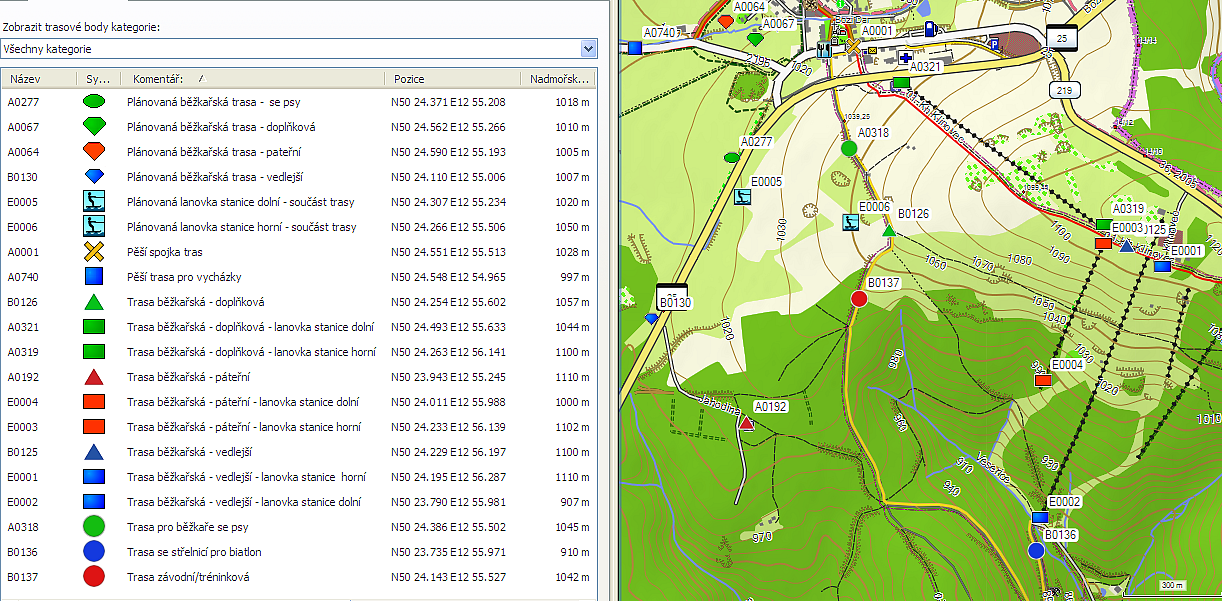
Die meisten Parkplätze und Abstellflächen wurden vor Ort durch Begehung geprüft, ihre Kapazität eingeschätzt und in den Kommentar zum Punkt eingetragen.

Die graphische Darstellung der Flächen für GPS-Geräte und die Anwendung in Map Source entspricht nicht der endgültig angestrebten kartographischen Lösung. Die Darstellungsmöglichkeiten werden vielmehr durch die Erfordernisse von einfachen GPS-Geräten und einer Vielzahl von unterschiedlichen Daten in der GIS-Umgebung, begrenzt.

### 4.3.1 Legende für die gpx-Dateien

**Punkte der Strecken für Skilangläufer und -wanderer**

Die Punkte beinhalten die Koordinaten für die nördliche Breite und östliche Länge sowie Höhe entsprechend des geodätischen Bezugssystems WGS 84. Das Symbol des Punktes gibt die Klassifikation der Strecke an. Der Buchstabe in der Bezeichnung des Punktes gibt die Gemeinde an, in dem sich der Punkt befindet. Die Zahl des Punktes ist einmalig vergeben.

****

Langlaufstrecke - mit Hunden – geplant

Langlaufstrecke - Ergänzungsstrecke - geplant

Langlaufstrecke - Hauptstrecke - geplant

Langlaufstrecke - Nebenstrecke - geplant

Seilbahn, untere Station, geplant - Bestandteil der Strecke

Seilbahn, obere Station, geplant - Bestandteil der Strecke

Verbindung der Strecken für Fußgänger

Wanderstrecke für Fußgänger

Langlaufstrecke - Ergänzungsstrecke

Langlaufstrecke - Ergänzungsstrecke Seilbahn untere Station

Langlaufstrecke - Ergänzungsstrecke Seilbahn obere Station

Langlaufstrecke -Hauptstrecke

Langlaufstrecke -Hauptstrecke Seilbahn untere Station

Langlaufstrecke - Hauptstrecke Seilbahn obere Station

Langlaufstrecke - Nebenstrecke

Langlaufstrecke - Nebenstrecke Seilbahn untere Station

Langlaufstrecke - Nebenstrecke Seilbahn obere Station

Langlaufstrecke für Skiläufer mit Hunden

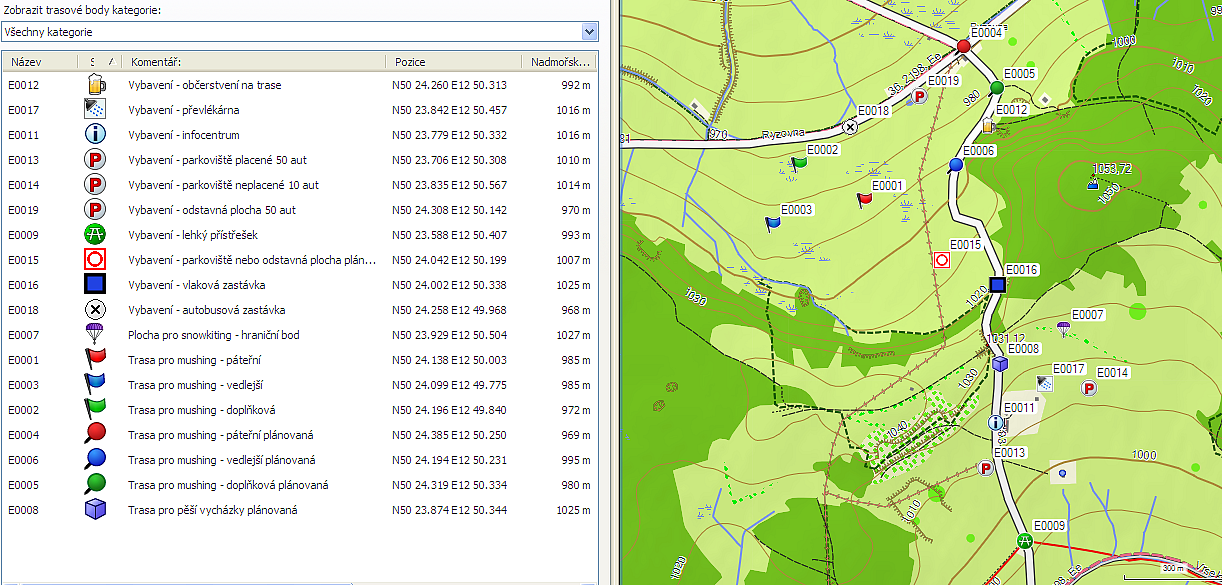
Strecke mit einem Schiessplatz für Biathlon

Strecke für Wettkämpfe / Training

Die Klassifizierung der einzelnen Strecken erfolgte auf Grundlage des im Gelände tatsächlich ermittelten Zustandes oder im Ergebnis der mit Ortskundigen durchgeführten Konsultationen.

**Punkte für Mushing, Snowkiting und die Ausstattung**

Die Punkte beinhalten die Koordinaten nördliche Breite und östliche Länge sowie Höhe entsprechend des geodätischen Bezugssystems WGS 84 Das Symbol des Punktes gibt die Klassifikation der Strecke an. Der Buchstabe in der Bezeichnung des Punktes gibt die Gemeinde an, in dem sich der Punkt befindet. Die Zahl des Punktes ist einmalig vergeben.

****

Ausstattung - Imbiss auf der Strecke

Ausstattung - Umkleidemöglichkeit

Ausstattung - Informationszentrum

Ausstattung - Parkplatz, gebührenpflichtig 50 Fahrzeuge

Ausstattung - Parkplatz, nicht gebührenpflichtig 10 Fahrzeuge

Ausstattung - Abstellfläche 50 Fahrzeuge

Ausstattung - leichtes Wetterdach

Ausstattung - Parkplatz oder Abstellfäche geplant

Ausstattung - Eisenbahnhaltestelle

Ausstattung - Bushaltestelle

Fläche für Lenkdrachen (Snowkiting) - Grenzpunkt

Strecke für Hundegespanne (Mushing) - Hauptstrecke

Strecke für Hundegespanne (Mushing) - Nebenstrecke

Strecke für Hundegespanne (Mushing) - Ergänzungsstrecke

Strecke für Hundegespanne (Mushing) - Haupstrecke - geplant

Strecke für Hundegespanne (Mushing) - Nebenstrecke - geplant

Strecke für Hundegespanne (Mushing) - Ergänzungsstrecke – geplant

Strecke für Spaziergänge zu Fuß - geplant

Die Information für die für Mushing geeigneten und bereits befahrenen Strecken erfolgte durch Herrn Roman Habasko. Die Aufbereitung erfolgte durch Herrn Ivo Mareš, der zugleich der Verfasser der vorgeschlagenen Strecken ist. Flächen für Snowkiting wurden durch die Vertreter der Selbstverwaltungen der Städte Gottesgab (Boží Dar) und Abertham (Abertamy) ausgewiesen. Die Bus- und Zughaltestellen und Stationen wurden aus den raumanalytischen Unterlagen des Bezirkes Karlsbad, Teil Verkehr übernommen.

### 4.3.2 Grundlegende Parameter des Streckensystems

Die Grundlage des gesamten Konzeptes bildet ein System von Strecken für eine ungestörte und sichere Fahrt durch die Winterlandschaft. Zu Beginn des Konzeptes wurden für dieses System acht Grundparameter festgelegt.

1. **zwei parallel laufende Strecken in der Ost – West- Achse zwischen der Grenze mit den Bezirk Ustí und Schwaderbach (Bublava, Graslitz [Kraslice]).**

Die parallel verlaufenden Strecken sind für den Fall von Waldkalamitäten oder sonstigen Ereignissen erforderlich. Deshalb sollte im Streckensystem eine Ersatzverbindung zur Verfügung stehen.

1. **eine ausreichend dichte Verbindung von zwei Hauptwegen**

Diese Verbindungen bieten in der Ost – West - Achse die Möglichkeit von Abzweigen und Umfahrungen. Die Verbindungen nutzen insbesondere im westlichen Teil des Erzgebirges die schönen lokalen Strecken und die Tiefe des Gebirgszuges in der Süd – Nord- Achse.

1. **Anbindung aller wichtigen Zentren aus mindestens zwei Richtungen**

Die Gemeinden an den Strecken stellen aufgrund der Parkmöglichkeiten, dem ÖPNV-Anschluss oder auch durch die Beherbergungsmöglichkeiten geeignete Ausgangspunkte dar. Um eine hohe Wertschöpfung der lokalen Wirtschaft bei Unterkunft und Verpflegung zu erzielen, ist eine einfache Erreichbarkeit der Gemeinden abzusichern.

1. **Genügend lokale Rundwege**

Wo Schneeverhältnisse und örtliche Geländebedingungen es zulassen, sollten Rundloipen von der Unterkunft oder dem Parkplatz zu interessanten oder schönen Orten geführt werden.

1. **Verbindungen nach Sachsen**

An geeigneten Stellen sollten mindestens fünf Verbindungen zum Loipensystem in der Bundesrepublik Deutschland hergestellt werden.

**Die hier unter 1- 5 benannten Verbindungen sollten als mindestens einmal wöchentlich neu zu präparierende (zu spurende) Strecken vorgehalten werden.**

1. **Ergänzung des System der gespurten durch ein System der nichtgespurten Strecken**

Sowohl aus wirtschaftlicher Sicht als auch aus Sicht der Besucher ist es wünschenswert, die präparierten Spuren mit hoher Frequentierung und hohen Unterhaltungskosten durch ein Netz von Low-Cost-Strecken zu ergänzen. Diese sind lediglich markiert und durchgängig. Aufgrund ihrer geringeren Frequentierung können sich hier Besucher erholen, die ruhigere und abgelegenere Orte aufsuchen wollen.

1. **Spezialstrecken**

Neben dem grundlegenden und traditionellen Angebot an Loipen soll im Konzept auch geprüft werden, inwieweit es möglich wäre, das Angebot im Winter um neue, nicht weit verbreitete, weitere Aktivitäten zu ergänzen mit dem Ziel, sowohl neue Besuchergruppen anzusprechen als auch dem bestehenden Besucherklientel neue Erlebnisse anbieten zu können. Soweit die Etablierung neuer, weiterer Angebote möglich sein sollte, sind die dafür erforderlichen Strecken getrennt von den Loipen zu führen, um Konflikte zu minimieren, die bei der gleichzeitigen Nutzung derselben Gebiete entstehen können. Die legale Erschließung des Gebietes für disziplinierte Besucher stellt eine wichtige Voraussetzung für die Möglichkeit einer Bestrafung der nicht disziplinierten Personen dar.

1. **Das Streckensystem ist durch ein ausreichend dichtes Netz von touristischer Infrastruktur zu ergänzen**

Als notwendige touristische Infrastruktur für eine sichere Ausübung des Wintersports werden folgende Einrichtungen angesehen:

* Park- und Abstellflächen für legales und sicheres Parken
* Imbiss- und Aufwärmmöglichkeiten für eine kurze Rast direkt an den Strecken
* Umkleidemöglichkeiten an den Startpunkten der Strecken
* zeitgemäße Unterkünfte
* Skiausleihe und Service für das Skiwachsen
* qualifizierte Informationszentren

### 4.3.3 System von Strecken und Flächen

Die Basis des Streckensystems ist ein Streckenabschnitt. Jedem Streckenabschnitt wurde eine eindeutige Zahl zugeordnet. Die endgültige Länge des Streckenabschnittes wurde durch zwei Punkte festgelegt und die Nutzungsart in Wandern, Skilanglauf, Musher, Kiting sowie eine Klasse untergliedert. Durch eine Kombination beider Parameter entsteht die Klasse der Nutzungsarten der Strecke, die zukünftig das festgelegte Regime der erforderlichen Instandhaltung dieser Strecke sowie ihrer Nutzung durch die Öffentlichkeit bestimmt. Die Strecken sind in einem System miteinander verbunden. Sie sind durch Bushaltestellen, Bahnstationen, Park- oder Abstellflächen für PKW´s zugänglich. In bebauten Gebieten sowie auf Straßen mit Winterdienst wurden Strecken für eine Verbindung der Loipen festgelegt. An den Grenzen mit der Bundesrepublik Deutschland wurden die Strecken nur bis zur Grenze kartiert, wo sie an die Strecken des sächsischen Loipennetzes anschließen. An der Grenze mit dem Bezirk Ustí ist die Situation nicht so eindeutig. Aus diesem Grund wurden die Strecken bis zum nächsten Startpunkt kartiert (Haltestellen der Eisenbahn, Bushaltestelle, Parkplatz, Unterkunft).

**Klassen der Nutzungsarten**

1. **Langlaufstrecke - Hauptstrecke**
2. **Langlaufstrecke - Nebenstrecke**
3. **Langlaufstrecke - Ergänzungsstrecke**
4. **Strecke für Skilanglauf mit Hunden**
5. **Langlaufstrecke für Wettkämpfe und Training**
6. **Langlaufstrecke mit Schiessplatz für Biathlon**
7. **Wanderstrecke**
8. **Wanderstrecke - Verbindungsstrecke**
9. **Strecke für Mushing (Hauptstrecke)**
10. **Strecke für Mushing (Nebenstrecke)**
11. **Strecke für Mushing (Ergänzungsstrecke)**
12. **Flächen für Snowkiting (hat keine Linienausprägung)**

### 4.3.4 Grundsätze für die Zuordnung von Klassen einzelner Streckenabschnitte

1. **Langlaufstrecke - Hauptstrecke**

* hohe Kapazität für Freizeitskifahrer
* maschinelle Wartung durch ein Schneemobil, nur in Ausnahmefällen durch Schneeschlitten
* gespurt immer sowohl für klassischen Skilanglauf als auch für Skating
* Präparierung erfolgt mindestens zweimal in der Woche, im Optimalfall erfolgt die Instandhaltung und damit die Sicherung einer problemlosen Befahrbarkeit während der gesamten Saison
* Hauptanliegen:
* Rundstrecken und Verbindungsstrecken für Ausflüge in die Umgebung der am meisten besuchten Orte
* durchgehend befahrbare Verbindung der wichtigsten Zentren

1. **Langlaufstrecke - Nebenstrecke**

* mittlere Kapazität für Freizeitskifahrer
* maschinelle Instandhaltung durch Schneemobil oder Schneeschlitten
* eine separate Spur für klassischen Skilanglauf sowie für Skating ist wünschenswert, möglich ist aber auch nur eine Spur für klassischen Skilanglauf
* Instandhaltung im optimalen Fall ein- zweimal wöchentlich
* Hauptanliegen: Rundstrecken und Verbindungsstrecken für Ausflüge in abgelegene Gebiete des Gebirges

1. **Langlaufstrecke - ergänzende Strecke**

* geringere bis mittlere Kapazität für Freizeitskifahrer
* natürliche Spur oder maschinelle Instandhaltung durch Schneeschlitten etwa einmal wöchentlich
* die Instandhaltung erfordert insbesondere eine Markierung und den sicheren Erhalt der Durchgängigkeit der Strecke
* es besteht nur eine Spur für den klassischen Skilanglauf
* Hauptanliegen: Strecken für Skifahrer, die wenig Betrieb bevorzugen, Schaffung von nicht anspruchsvollen Verbindungen zu anderen Strecken mit der Möglichkeit von langen Skitouren
* Streckenvorrat - Erfassung von interessanten Strecken an Stellen mit guten natürlichen Bedingungen aber geringer Infrastruktur
* Umleitung für den Fall der Blockierung der wichtigen Strecken

1. **Langlaufstrecke für Skilanglauf mit Hunden**

* mittlere Kapazität für Freizeitskifahrer
* maschinelle Instandhaltung durch Schneemobil oder Schneeschlitten – jeweils eine eigene Spur für klassischen Skilanglauf sowie Skating sind wünschenswert, möglich ist auch nur eine Spur für den klassischen Skilanglauf
* Instandhaltung im optimalen Fall ein- zweimal wöchentlich
* das Hauptanliegen ist die Reduzierung der Nutzung von anderen Strecken durch Skifahrer mit Hunden (Entflechtung)
* idealerweise beginnen diese Strecken an allen Startpunkten

1. **Langlaufstrecke für Wettkämpfe und Training**

* Rundstrecken unter Beachtung der erforderlichen Parameter in Bezug auf das Höhenprofil und den Streckenquerschnitt als Trainings- und Wettkampfloipen
* ausreichende Kapazität für den Bedarf der trainierenden Sportler
* maschinelle Instandhaltung durch ein Schneemobil - je nach Bedarf eine eigene Spur für klassischen Skilanglauf sowie für Skating
* Instandhaltung je nach Bedarf mit dem Ziel der Erhaltung eines optimalen Zustandes der Rundstrecken
* Hauptanliegen: Schaffung von Strecken für Skilanglauf und sicheres Training mit hohen Geschwindigkeiten, Reduzierung der Anzahl der trainierenden Sportlern auf touristischen Strecken

1. **Langlaufstrecke mit Schießplatz für Biathlon**

* Rundstrecken mit Zugang zur Schießstelle mit notwendigen Parametern sowie bei anderen Strecken für Wettkämpfe oder Training
* Instandhaltung je nach Bedarf mit dem Ziel der Erhaltung eines optimalen Zustandes der Rundstrecken
* Hauptanliegen: Schaffung von Trainings- und Wettkampfloipen für Biathlon

1. **Wanderstrecke**

* kürzere Strecken zu landschaftlichen interessanten Gebieten in der nächsten Umgebung der Unterkünfte
* Aufbereitung der Strecken wie für Skating - breiter festgefahrener Schnee - die Strecke kann ebenfalls durch Skifahrer in Anspruch genommen werden, wobei hier mit Fußgängern zu rechnen ist und diese Vorrang haben
* Hauptanliegen: Verhinderung der Inanspruchnahme anderer Strecken durch Fußgänger, Schlittenfahrer und sehr kleine Kinder

1. **Wanderstrecke - Verbindungsstrecke**

* Verbindungsstrecke, die gewöhnlich nicht für Langlauf genutzt werden kann und hauptsächlich Streckenabschnitte mit Winterdienst einbezieht
* Hauptanliegen: Verbindung der Skilanglaufstrecken

1. **Strecke für Mushing (Hauptstrecke)**

* Strecken so weit wie möglich in der Nähe der Basis oder des Startpunktes für Hundegespanne
* regelmäßige Instandhaltung (mindestens einmal wöchentlich) mit einem Schneeschlitten oder Quad - zwei Fahrstreifen nebeneinander -breiter festgefahrener Schnee
* Die Strecke muss einen Betrieb in beide Richtungen ermöglichen oder mindestens Ausweichstellen für den Gegenverkehr aufweisen
* Hauptanliegen:
* Erschließung von Rundstrecken oder weiter entfernten Strecken
* Im Fall von Problemen sollte eine schnelle Rückkehr des Hundegespannes zur Basis möglich sein

1. **Strecke für Mushing (Nebenstrecke)**

* von der Basis oder vom Startpunkt der Hundegespanne entferntere Strecke
* regelmäßige Instandhaltung (mindestens einmal wöchentlich) mit einem Schneeschlitten oder Kettenquad - festgefahrener Schnee
* Hauptanliegen: längere Strecken (Rundstrecken) für das Training der Ausdauer der Hunde

1. **Strecke für Mushing (Ergänzungsstrecke)**

* von der Basis am meisten entfernte Strecken oder Strecken, die wesentlich tiefer als 800 m NN liegen
* unregelmäßige, nur im Fall von sehr günstigen Bedingungen erfolgende Instandhaltung durch Schneeschlitten
* Hauptanliegen: längere Strecken (Rundstrecken) für das Training der Ausdauer der Hunde unter eher ungewöhnlichen Bedingungen
* Strecken für touristische Fahrten und Ausfahrten

1. **Flächen für Fahrten mit Zugdrachen (keine linienhafte Ausprägung)**

* umfangreiche Fläche mit geeigneten Voraussetzungen hinsichtlich der Sicherheit und der Windverhältnisse
* eine Präparierung ist nicht vorgesehen, der Sport wird unter natürlichen Schneebedingungen betrieben
* Hauptanliegen: Angebot eines konfliktlosen und sicheren Raumes für eine Nischensportart
* wurde im Konzept auch deswegen kartiert, um eine (anderweitige) Planung von Strecken über diese Flächen zu verhindern

### 4.3.5 Legende der Attribute in der GIS - Umgebung der Anwendung MISYS

**Grundlegende Attribute**

Objekt eine einmalige Identifikationsnummer eines Punkt-, Linien oder Flächenobjektes

Layer Bezeichnung der Ebene – linien- und flächenhafte Objekte sind in unterschiedlichen Ebenen, Infrastrukturelemente verfügen über eigene Ebenen

**Attribute, die mit einem Zahlencode beginnen**

In diesen Attributen befinden sich die durch den Auftraggeber primär geforderten Informationen

02\_1\_EXIST bezeichnet bestehende bzw. geplante Abschnitte mit dem Werten „Real“ bzw. „Plan““

02\_2\_UZITI bezeichnet die Streckennutzung mit den Parametern Wandern, Skilanglauf, Musher - der hier angegebene Wert ist im Fall eines Zusammenlaufes übergeordnet

**Anwendung der Elemente der technischen Infrastruktur**

02\_3\_TRIDA Klasse - Strecken eines Linienobjektes oder eines Flächenobjektes oder Objekte der Infrastruktur

03\_1\_SOUBEH Nutzung der Strecke oder eines anderen Objektes im Zusammenlauf von zwei Arten - die untergeordnete Nutzung wird durch das Attribut festgelegt.

Der Wert Upgrade / degrad bedeutet dieselbe Nutzungsart, der Zusammenlauf betrifft den tatsächlichen und den geplanten Stand

03\_2\_STAV eine Nutzung des Objektes im Zusammenlauf gibt an, ob es sich um einen tatsächlichen oder geplanten Zusammenlauf handelt

03\_3\_NAVRH eine Nutzung des Objektes im Zusammenlauf gibt die geplante Art der Lösung des Zusammenlaufes an (Ziel Upgrade / Degrade, Auflösung / Beibehaltung des Zusammenlaufes)

04 \_PROVOZO Betreiber der Strecke - juristische Person

05\_SPRAVCE Verwalter der Strecke - eine durch den Betreiber der Strecke mit der Verwaltung der Strecke beauftragte natürliche Person

06\_DELKA Länge des Streckenabschnittes in Metern

07\_VYMERA Fläche der Flächenobjekte in m2

08\_KAP Kapazität - ein für die Parameter der Kapazität (zum Beispiel Parkplatz - Anzahl der abgestellten Wagen) bestimmtes Attribut

10\_C\_TRAS die Nummer der Strecke bezeichnet eine zusammenhängende Kette von Streckenabschnitten mit derselben Nutzung und Klasse, die einen gemeinsamen Betreiber hat

11\_NAZEV Bezeichnung der Strecke - dort, wo sich eine wörtliche Bezeichnung der Strecke eingebürgert hat, wird sie in diesem Attribut für die gesamte Streckenlänge ausgewiesen

- Im Fall von Elementen technischer Infrastruktur auch als Bezeichnung des Standortes, in dem sich das Element befindet (Parkplatz, Touristinformation etc.)

12\_VEDENI Untergrund der Strecke

* freie Bezeichnung, soweit die Strecke nicht auf einer Straße oder einem Weg (sondern zum Beispiel auf einer Wiese) entlang führt oder umgeleitet wird
* die Strecke führt auf einer Straße (im Eigentum des Bezirkes oder des Staates) entlang, die Nummer der Straße ist vermerkt
* ist eine befestigte oder unbefestigte Flächen für den ruhenden Verkehr

13\_ZNACENI Markierung der Strecke oder der Fläche

17\_NEBEZP aktuell (tatsächlich) bestehende oder auch potenzielle Gefährdungen für Skifahrer, Musher, Zugdrachen oder Wanderer

18\_URBAN Bedeutung der Langlaufstrecken aus städtebaulicher Sicht , Achse = KLM, Verbindung = die kürzeste Verbindung von Zentren, sonstige = sonstige Strecken

19\_WWW Wert 1 = Objekt kann im Internetportal dargestellt werden

Wert 0 = Objekt darf im Internetportal nicht dargestellt werden

21\_NOTE01 Hinweis auf das bei demselben Objekt im Attribut SUBJ01 angegebene Subjekt

21\_SUBJ01 Bezeichnung des Subjektes, das bei demselben Objekt im Attribut NOTE01 seinen Hinweis geltend macht

21\_NOTE01 Hinweis auf das bei demselben Objekt im Attribut SUBJ02 angegebene Subjekt

21\_SUBJ01 Bezeichnung des Subjektes, das bei demselben Objekt im Attribut NOTE03 seinen Hinweis geltend macht

21\_NOTE01 Hinweis auf das bei demselben Objekt im Attribut SUBJ03 angegebenes Subjekt

21\_SUBJ01 Bezeichnung des Subjektes, das bei demselben Objekt im Attribut NOTE03 seinen Hinweis geltend macht

21\_NOTE01 Hinweis auf das bei demselben Objekt im Attribut SUBJ04 angegebenes Subjekt

21\_SUBJ01 Bezeichnung des Subjektes, das bei demselben Objekt im Attribut NOTE04 seinen Hinweis geltend macht

21\_NOTE01 Hinweis auf das bei demselben Objekt im Attribut SUBJ05 angegebenes Subjekt

21\_SUBJ01 Bezeichnung des Subjektes, das bei demselben Objekt im Attribut NOTE05 seinen Hinweis geltend macht

**Attribute ohne einen Zahlencode am Anfang**

Diese Attribute wurden durch den Auftragnehmer nach seiner Wahl bestimmt.

KRAJ Lage der Loipe im Bezirk Karlsbad oder Ustí, werden später auch Loipen in der BRD mit aufgenommen, können sie hier gekennzeichnet werden

OBEC Bezeichnung der Gemeinde, in dem sich die Strecke oder die Fläche befindet.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | | N | U | V | W | Y |
| Gottesgab | Joachimstal | Abertham | Bärringen | Breitenbach | Bergstadt Platten | Neuhammer | Hochofen | Neudek | Frühbuß | Silberbach | Schwaderbach | Schindlwald | Graslitz | | Merkelsgrün | Schönwald | Warta | Bezirk Ustí |

Dieses Attribut ermöglicht es, die Länge der einzelnen Strecken in den Gemeinden abzuschätzen. Der für den Gemeindenamen verwendete Buchstabencode entspricht dem bei der Nutzung des MAPSOURCE - Datenmanagers und Daten aus GPS-Geräten verwendeten Buchstaben

PROBLEM unter bestimmten Umständen bestehende Probleme für Schneemobile oder andere Maschinen zur Instandhaltung der Strecken

RED1 Redakteur 1 - Person, die Unterlagen für die Festlegung der Parameter des entsprechenden Objektes zugearbeitet hat

RED2 Redakteur 2 - Person, die Unterlagen für die Festlegung der Parameter des entsprechenden Objektes zugearbeitet hat

ZNACENI2 eine weitere gleichlaufende Markierung, mit der die Strecke oder Fläche markiert ist

ZNACENI3 eine weitere gleichlaufende Markierung, mit der die Strecke oder Fläche markiert ist

**Mit den Buchstaben ZZ beginnenden Attribute**

Es handelt sich um Attribute, die zur Auswahl von Angaben für die einzelnen Zeichnungen (Kartenteil des Konzeptes) verwendet werden.

**Hinweise zum Modell der Informationen und der Inhalte der Attribute**

Das verwendete Modell steht in Übereinstimmung mit der Gesamtphilosophie der Anwendung MISYS. Ursprünglich wurden im Modell die Daten aus der Vermessung mit Hilfe der GPS-Geräte aufbereitet. Aufgrund der Tatsache, dass praktisch sämtliche Gemeinden aus dem Untersuchungsgebiet jedoch diese Software benutzen, wäre auch bei einer zukünftigen (Weiter)Bearbeitung der Daten es erforderlich, diese in dem hier angewandten Format aufzubewahren.

Die vollständige Füllung der Tabelle der Attribute ist eine Aufgabe der weiteren Bearbeitung. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden sämtliche relevante Informationen, in vielen Fällen auch über den Rahmen eines Konzepts hinausgehend, erfasst und eingepflegt. Ihre laufende Aktualisierung und Fortschreibung ist abzusichern.

Zweckmäßig wäre es, die Daten in einer vereinfachten Version auch in einem für GPS-Geräte geeigneten Austauschformat vorzuhalten. Dieses Erfordernis besteht vor allem deshalb, da GIS-Anwendungen in absehbarer Zeit keine weit verbreitete Software für die Betreiber der Strecken sein werden. Trotz ihrer erschwinglichen Anschaffungskosten, sind diese nicht einfach zu bedienen. Dies betrifft sowohl die auf dem PC installierten Programme selbst als auch den Einsatz der Messgeräte im Gelände, die dem Nutzer die Möglichkeit geben, die Daten in einer GIS-Umgebung zu bearbeiten. Für eine gewisse Zeit werden deshalb für die Überprüfung der Daten im Gelände am besten ein GPS-Gerät und dementsprechende GPS-fähige Daten geeignet sein.

## 4.4 Analytischer Teil - Ergebnisse

Die folgenden Angaben beziehen sich auf die Wintersaison 2011/2012. Mit Ausnahme einer mehrtägigen kurzen Periode in der letzten Dekade im Dezember 2011 hat die für den Skilanglauf günstige Saison in der ersten Dekade des Januars 2012 begonnen.

In der letzten Märzdekade war ein zusammenhängender Skilanglauf selbst in den höchsten Lagen des Erzgebirges nicht mehr möglich. Diese Saison war durch eine längere Periode mit arktischem Frost im Januar und Februar und einem ungewöhnlich scharfen höhenabhängigen Gradienten der Schneedecke geprägt. So gab es in den Höhenlagen von 400 - 450 m NN während des ganzen Winters praktisch keine Schneedecke. Bereits in Lagen von 550 - 600 m NN hingegen gab es vom 10. Januar bis zum 21.2. ohne Unterbrechung, auch nicht durch ein markanteres Tauwetter, schon eine geschlossene Schneedecke von 30 cm Höhe. In den höchsten Lagen auf dem Keilberg lagen im Februar, auf dem Höhepunkt des Winters, eine Schneedecke von 200 cm. Die Situation war gekennzeichnet durch einen Zuwachs von etwa 25 cm Schnee je 100 m Höhenlage. In Lagen von 900 m und höher konnten höchstens 65 Tage, in tieferen Lagen bis etwa 800 m konnten etwa 40 - 45 Tage für die Präparierung und den Betrieb von Langlaufstrecken genutzt werden.

Die durchgeführte Kartierung hat nur während einer einzigen, relativ kurzen, kompakten und frostigen Saison stattgefunden. Diese Situation kann Auswirkungen auf die Studie im Detail gehabt haben. Deshalb erfolgen entsprechende Hinweise und eine Abschätzung dieser Auswirkungen in Zusammenhang mit der Darstellung der entsprechenden Ergebnisse in der Studie.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass es im Untersuchungsgebiet mit Sicherheit mehr als 300 km regelmäßig benutzte, unterschiedlich anspruchsvolle Langlaufstrecken gibt. Bei weitem werden aber nicht alle Gebiete mit günstigen natürlichen Voraussetzungen (wie z. B. ausreichende Schneesicherheit, geeignete Geomorphologie) genutzt. Unter Beachtung der bestehenden natürlichen Voraussetzungen könnte deshalb der Streckenumfang um weitere 50 km erweitert werden. Das untersuchte Gebiet ist damit durchaus in der Lage, als Wintersportgebiet an einem Tag tausenden Menschen zur Verfügung zu stehen.

**Gesamtüberblick der kartierten Strecken**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Nutzungsart** | **Klasse** | **Bezirk Karlsbad** | **Bezirk Ustí** | **Anmerkungen** |
| 1 | Skilanglauf | Hauptstrecke | 107,8 km |  |  |
| 2 | Skilanglauf | Nebenstrecke | 105,5 km | 2,1 km |  |
| 3 | Skilanglauf | Ergänzungsstrecke | 101,8 km |  |  |
| 4 | Skilanglauf | mit Hunden | 2,0 km |  |  |
| 5 | Skilanglauf | Wettkampfstrecke | 5,8 km |  | nur das Gelände „Jahodová louka“ |
| 6 | Skilanglauf | Biathlon | 8,3 km |  | nur das Gelände Eduard |
|  | **Skilanglauf** | **insgesamt** | **331,2 km** | **15,8 km** | **347,0 km** |
| **7** | **Fußgänger** | **Spaziergang** | **30,3 km** |  |  |
| **8** | **Fußgänger** | **Verbindungsstrecke** | **36,7 km** | **0,5 km** |  |
| 9 | Musher | Hauptstrecke | 27,7 km |  |  |
| 10 | Musher | Nebenstrecke | 6,9 km |  |  |
| 11 | Musher | Ergänzungsstrecke | 26,8 km |  |  |
|  | **Musher** | **insgesamt** | **61,4 km** |  |  |
| **12** | **snow kiting** | **Fläche** | **65,3 ha** |  | **nur Abertham und Gottesgab** |

**Übersicht des Umfanges der regelmäßigen Instandhaltung, die durch die einzelnen Zentren gesichert wird**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zentrum** | **Umfang** | **Anmerkungen** |
| Schneemobil Gottesgab | 57,1 km | der Umfang ist einschließlich der meist durch das Schneemobil aus Gottesgab gewarteten Abschnitte angeführt |
| Schneemobil Schwaderbach | 26,1 km | bis 2010/2011 ohne Instandhaltung |
| Schneemobil Joachimstal | 29,1 km |  |
| Schneemobil Keilberg | 16,7 km | einschließlich der anschließenden Abschnitte in dem Bezirk Ustí in Länge von 2,1 km, bis 2010/2011 wurden in dem Bezirk Karlsbad nur etwa 3,5 km instandgehalten |
| Schneemobil Neuhammer bei Karlsbad | 30,2 km |  |
| Schneemobil Bäringen | 33,1 km | der Umfang ist ohne der meist durch das Schneemobil aus Gottesgab gewarteten Abschnitte angeführt |
| Schneemobil BRD | 7,7 km | Abschnitt Halbemeile - Försterhäuser |
| Schneeschlitten Merkelsgrün | 7,4 km | Aktivität der Gemeindeverwaltung ohne einer breiteren Publizität |
| Schneeschlitten Neudek | 14,0 km |  |
| Schneeschlitten Breitenbach | 10,5 km |  |
| **insgesamt** | **231,9 km** |  |

### 4.4.1 Hinweise zur Erfüllung grundlegender Parameter des Streckensystems

**Parameter 1: zwei parallel laufende Wege in der Ost – West- Achse zwischen der Grenze mit dem Bezirk Ustí und Schwaderbach (Graslitz).**

Der Parameter wird mit Ausnahme im Dreieck Gottesgab, Joachimstal, Keilberg, erfüllt. Die tiefen Täler im Massiv des Keilberges stellen ein bedeutendes natürliches Hindernis dar. Die Situation wird durch sehr beliebte und ausgedehnte Skipisten, die für Skiläufer ein Sicherheitsrisiko darstellen, weiter kompliziert. Die Straße der II. Ordnung Nr. 25 und die Straße der III. Ordnung Nr. 219 befinden sich an für Loipen potenziell geeigneten Stellen und sind im Winter stark durch die Besucher der Wintersportzentren ausgelastet. Eine der letzten freien Durchgänge direkt am Grenzkamm wurde durch die Errichtung von Windkraftanlagen blockiert. In diesem Raum ist es nicht gelungen, zwei parallel laufende Verbindungen zwischen den Gebieten westlich und östlich von Gottesgab zu finden. Die Situation wird sich in Zukunft wahrscheinlich durch den Ausbau von weiteren Wintersportzentren noch verschärfen. Es droht die Gefahr, dass die für Skilanglauf sehr gut geeigneten Gebiete im südlichen Teil des Keilberges sowie an der östlichen Grenze des Bezirk Karlsbad von dem etwa 2 km weit entfernten Gottesgab völlig unzugänglich sein werden.

**Parameter 2: ausreichend dichte Verbindung von zwei Hauptwegen**

Für den westlichsten Teil des Untersuchungsgebietes zwischen Frühbuß auf einem Teil der Ost – West- Achse und Graslitz, Schwaderbach, Silberbach auf der anderen Seite sind diese Verbindungen nicht festgelegt. Ein weniger dichtes Netz an Verbindungsstrecken in der Nord – Süd Achse befindet sich im Abschnitt zwischen dem Gipfel Rammelsberg (Zaječí hora) (1004 m) und Neuhammer.

**Parameter 3: Anbindung aller wichtiger Zentren aus mindestens zwei Richtungen**

Von den Gebirgszentren verfügt aufgrund seiner Tallage insbesondere Joachimstal über eine problematische Anbindung. Die eigentlichen Strecken berühren insbesondere die Randlagen, wie die Ortsteile Dürnberg (Suchá) oder Neustadt (Nové město). In Bezug auf die Unterstützung der Wirtschaft im eigentlichen Ort Joachimstal ist die Strecke ungeeignet.

**Parameter 4: genügend lokale Rundwege**

In Umgebung der touristischen Hauptzentren Gottesgab, Abertham, Bärringen, Neudek, Hochofen, Frühbuß, Silberbach und Schwaderbach ist die Situation sehr gut. Graslitz und Joachimstal sind von den lokalen Rundstrecken abgetrennt und sind entweder zu Fuß (Entfernung bis 2 km) oder mit dem MIV bzw. dem ÖPNV erreichbar.

**Parameter 5: Verbindungen nach Sachsen**

Es wurden sieben funktionsfähige Verbindungen zum Loipensystem in der Bundesrepublik Deutschland festgestellt.

**\*Die unter 1 - 5 dargestellten Strecken werden zum Teil mindestens 1x wöchentlich präpariert.**

**Parameter 6: Ergänzung des Systems der gespurten durch ein System der nichtgespurten Strecken**

Die ungespurten Strecken betragen etwa 1/3 aller insgesamt erfassten Strecken. Nach Auffassung der Ortskundigen sind diese Strecken beständig und werden jeden Winter genutzt. Aufgrund der nur relativ kurzen zur Verfügung stehenden Zeit für die Kartierung ist es wahrscheinlich, dass nicht sämtliche genutzte Strecken erfasst wurden und ihr Umfang somit zukünftig noch zunehmen kann.

**Parameter 7: Spezialstrecken**

Mit Ausnahme der Strecken für Hundegespanne ist dieses Angebot nicht besonders ausgebaut. Den Fußgängern stehen meist die kommunalen Straßen zur Verfügung, die durch den Winterdienst instandgehalten werden. Weitere Hinweise befinden sich im Kapitel Kommentare zu den Ergebnissen der einzelnen Klassen der Strecken.

**Parameter 8: Ergänzung des Streckensystems durch ein ausreichend dichtes Infrastrukturnetz**

Als für den sicheren Wintersport notwendige Infrastruktur wurde durch Kartierung, Befragung oder Schätzung folgende Ausstattung erfasst:

* Wegemarkierung
* Park- und Abstellflächen für legales und sicheres Parken
* Imbiss und Aufwärmungsmöglichkeiten für eine kurze Rast direkt an den Strecken
* Umkleidemöglichkeiten an den Startpunkten der Strecken
* zeitgemäße Unterkunft
* Skiausleihe und Service für das Einwachsen der Skier
* qualifizierte Informationszentren
* Dienste des Gebirgsrettungsdienstes

**\*Eine Analyse des gegenwärtigen Zustandes dieser Infrastruktur befindet sich in einem selbständigen Kapitel**

### 4.4.2 Kommentare zu den Ergebnissen der einzelnen Klassen der Strecken

**1. Langlaufstrecke - Hauptstrecke**

Das sind Strecken, deren Spuren maschinell durch ein Schneemobil so präpariert werden, dass sie täglich einwandfrei gespurt sind. Bei Schneefall erfordert das eine tägliche, im Fall einer stabilen Wetterlage eine einmalige wöchentliche Auffahrung. In die Karte wurden die Strecken durch eine direkte Vermessung mit einem GPS-Gerät eingetragen. Die Zuordnung in die Klassen wurde durch die Betreiber der Schneemobile unternommen. Aufgrund der kurzen zeitlichen und einem großen räumlichen Umfang abzudeckenden Kartierung konnte nicht nachgeprüft werden, ob die somit vorgenommene Zuordnung zu einer Klasse auch den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht. Entsprechend der Aussagen der Kartierer erscheint es so, dass etwa ¼ bis ½ der als Nebenstrecken klassifizierten Strecken viel mehr als es eigentlich einer Nebenstrecke entspricht, instandgehalten wurden. Die Autoren sind jedoch der Auffassung, dass eine Instandhaltung als Hauptstrecke im hier dargestellten Umfang die technischen sowie finanziellen Möglichkeiten des gegenwärtigen Systems übersteigt. Sollte es nicht möglich sein, die Anzahl der Spurgeräte sowie die Finanzmittel für die Instandhaltung der Strecken zu erhöhen, so wird es notwendig sein, zukünftig einen Teil der Hauptstrecken als Nebenstrecken auszuweisen.

**2. Langlaufstrecke - Nebenstrecke**

Die Strecken dieser Klasse werden maschinell mit einem Schneemobil oder einem Schneeschlitten mindestens einmal wöchentlich vor dem Wochenende präpariert. Mehr als zweimal in der Woche werden die Strecken nur in Ausnahmefällen präpariert. Eine häufigere Instandhaltung betrifft die durch einen Schneeschlitten mit einem Spurgerät für den klassischen Stil präparierten Strecken. Aufgrund der bei den Hauptstrecken aufgeführten Situation ist es möglich, dass der Umfang der Nebenstrecken ein wenig größer ist, als hier dargestellt.

**3. Langlaufstrecke - ergänzende Strecke**

Es handelt sich um Strecken, wo die Spuren maschinell nicht oder nur unregelmäßig präpariert werden (zum Beispiel vor einer Sportveranstaltung, auf Initiative einzelner Bürger usw.). Im Laufe der Saison wird direkt durch die die Strecken nutzenden Skiläufer „gespurt“. Diese Strecken eignen sich jedoch nicht für die moderne Arten von Skiern, Schuhen sowie Bindungen und werden daher eher durch touristisch ausgerichtete Skiläufer aufgesucht. Für die Kartierung der Ergänzungsstrecken ist es wichtig, dass an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden kein größerer Schneefall einsetzt. Die Skiläufer bilden so die notwendige Spur heraus und es kann so zumindest ansatzweise die Auslastung der Strecke abgeschätzt werden.

Die Zeit für die Kartierung der Ergänzungsstrecken im Winter 2011/2012 war verhältnismäßig kurz, da es seit Ende Januar häufigen Schneefall gab und damit die Spuren schnell verschwunden waren. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass der Umfang der Ergänzungsstrecken insgesamt höher ist. Es wird empfohlen, dies in den kommenden Jahren zu verfolgen.**4. Langlaufstrecke für Skilanglauf mit Hunden**

Die Strecken für Skilangläufer mit Hunden werden entweder als Haupt- oder als Nebenstrecken präpariert. Ihr Umfang ist bisher sehr gering. Sie beschränken sich nur auf kurze Rundwege in unmittelbarer Nähe der Siedlungen. Es wäre sehr angebracht, diese häufig genutzten Strecken durch ein Angebot von längeren Rundstrecken oder langen („Überland“)Strecken zu ergänzen, insbesondere in den Gebieten, wo Spaziergänge mit Hunden in den Loipen als zu häufig und problematisch wahrgenommen werden.

**5. Langlaufstrecke für Wettkämpfe und Training**

Die Strecken dieser Klasse beschränken sich bisher nur auf einen einzigen Standort, die Wiese „Jahodová louka“ in der Nähe von Gottesgab. Die Strecken der Rundwege befinden sich größtenteils im Wald. Das ist vorteilhaft, da dadurch die Qualität der Spuren nicht negativ durch den Wind beeinflusst wird. Die Strecke wird gegenwärtig überwiegend für das Training und Wettkämpfe des Sportvereins TJ Slovan aus Karlsbad genutzt. In den Jahren 2008 und 2010 wurde das Gelände ausgebaut - es wurden die Strecken erweitert sowie die Gestaltung der Start- und Zielbereiche verändert. Die Strecken sind neu durch die „FIS“ mit der höchsten Bewertung „A“ anerkannt und eingestuft. Im Gelände befindet sich ein Gebäude mit Umkleideräumen für Sportler, Räumen für die Schiedsrichter und ein überdachter Bereich für die Serviceteams.

Das Gelände ist zum Teil für die Öffentlichkeit zugänglich und bietet präparierte Spuren an. Die Instandhaltung sowie der Betrieb werden durch den Sportverein TJ Slovan aus Karlsbad, der durch den Bezirk Karlsbad gefördert wird, abgesichert. Technisch erfolgt die Instandhaltung durch ein Schneemobil aus Gottesgab. Das Gelände ist gegenwärtig nicht abgeschlossen und kann für Wettkämpfe und das Training der Sportler kostenfrei genutzt werden. Nachteilig ist die größere Entfernung nach Gottesgab. Deshalb ist seine Nutzung nicht ganz einfach. Eine weitere Belebung der Nutzung des Geländes wird größtenteils von der Höhe der Investition in geeignete Flächen für den ruhenden Verkehr sowie in die weitere Ausstattung des Geländes abhängig sein. Diese Investitionen sind auch deswegen problematisch, weil der Standort unmittelbar an der Grenze zum nationalen Naturschutzgebiet Gottesgaber Moor (NPR Božídarské rašeliniště) liegt. Ein Ausbau des Hinterlandes für dieses Gelände schadet somit dem Image des Skilanglaufes als einer naturnahen und naturfreundlichen Aktivität.

**6. Langlaufstrecke mit Schiessplatz für Biathlon**

Diese Klasse ist auf einen einzigen Standort, den Standort Eduard in der Nähe von Neustadt und Joachimstal beschränkt. Das Gelände ist gegenwärtig der Öffentlichkeit zugänglich und bietet präparierte Spuren an. Die Strecke wird auch für Skiwettläufe sowie Wettkämpfe für Hundegespanne genutzt. Die Nutzung für Biathlon ist gegenwärtig eingeschränkt. Die Instandhaltung sowie der Betrieb werden durch den Verein „Biatlon klub“ aus Joachimstal gesichert, der durch den Bezirk Karlsbad gefördert wird. Technisch wird die eigentliche Instandhaltung durch das vereinseigene Schneemobil gesichert. Das Gelände hat aus Sicht des Naturschutzes den Vorteil einer konfliktfreien Lage sowie einer guten Anbindung an die Infrastruktur (Parkplatz „Cihelna") und den ÖPNV. Eine Zunahme von Veranstaltungen oder des Biathlontrainings ist von einer umfangreichen Rekonstruktion des Geländes abhängig. Diese wird aber durch die bestehenden Eigentumsrechte der Grundstücke und das Fehlen eines Betreibers für das Gelände kompliziert.

**Übersicht der in den Gemeinden bestehenden Langlaufstrecken**

Die Langlaufstrecken wurden in 17 Städten und Gemeinden des Bezirkes Karlsbad erfasst.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Gemeinde** | **Fläche** | | | **Strecken** | **davon Spuren für Skilanglauf** | | | **Anmerkungen** |
|  |  | **Stadt** | **der**  **Gemeinde** | **Lagen über 700 m NN** | **Lagen über 700 m NN in %** | **insgesamt** | **natürlich** | **präpariert** | **präpariert in %** |  |
| **1** | **A** | **Gottesgab (Boží Dar)** | 37,9 km² | 37,1 km² | 97,9 % | 31,5 km | 0,7 km | 30,8 km | 97,8 % | Kern der Strecken |
| **2** | **B** | **Joachimstal (Jáchymov)** | 50,8 km² | 47,1 km² | 92,7 % | 73,4 km | 21,7 km | 51,7 km | 70,4 % | Kern der Strecken |
| **3** | **C** | **Abertham (Abertamy)** | 8,7 km² | 8,7 km² | 100,0 % | 10,0 km | 4,0 km | 6,0 km | 60,0 % | Kern der Strecken |
| **4** | **D** | **Bärringen (Pernink)** | 15,7 km² | 15,7 km² | 100,0 % | 23,7 km | 3,0 km | 20,7 km | 87,3 % | Kern der Strecken |
| **5** | **E** | **Breitenbach (Potůčky)** | 40,0 km² | 40,0 km² | 100,0 % | 24,0 km | 9,8 km | 14,2 km | 59,2 % | Kern der Strecken |
| **6** | **F** | **Bergstadt Platten (Horní Blatná)** | 5,6 km² | 5,6 km² | 100,0 % | 8,3 km | 1,6 km | 6,7 km | 80,7 % | Kern der Strecken |
| **7** | **G** | **Neuhammer (Nove Hamry)** | 25,1 km² | 25,1 km² | 100,0 % | 24,2 km | 10,0 km | 14,2 km | 58,7 % | Kern der Strecken |
| **8** | **H** | **Hochofen (Vysoká Pec)** | 13,4 km² | 13,4 km² | 100,0 % | 16,2 km | 2,1 km | 14,1 km | 87,0 % | Kern der Strecken |
| **9** | **I** | **Neudek (Nejdek)** | 52,3 km² | 41,0 km² | 78,4 % | 21,5 km | 12,7 km | 8,8 km | 40,9 % | Kern der Strecken |
| **10** | **J** | **Frühbuß (Přebuz)** | 29,8 km² | 29,8 km² | 100,0 % | 39,6 km | 25,3 km | 14,3 km | 36,1 % | Kern der Strecken |
| **11** | **K** | **Silberbach (Stříbrná)** | 33,5 km² | 31,0 km² | 92,5 % | 16,1 km | 2,9 km | 13,2 km | 82,0 % | Kern der Strecken |
| **12** | **L** | **Schwaderbach (Bublava)** | 6,1 km² | 5,6 km² | 91,8 % | 3,9 km | 1,3 km | 2,6 km | 66,7 % | Kern der Strecken |
| **13** | **M** | **Schindlwald (Šindelová)** | 38,3 km² | 29,1 km² | 76,0 % | 4,9 km | 0,0 km | 4,9 km | 100,0 % |  |
| **14** | **N** | **Graslitz (Kraslice)** | 81,3 km² | 1,1 km² | 1,4 % | 4,6 km | 0,4 km | 4,2 km | 91,3 % | es wurde nur ein kleiner Teil des Gebietes in dem Untersuchungsgebiet ausgewertet |
| **15** | **U** | **Merkelsgrün (Merklín)** | 23,4 km² | 19,1 km² | 81,6 % | 7,7 km | 0,0 km | 7,7 km | 100,0 % |  |
| **16** | **V** | **Schönwald (Krásný Les)** | 22,7 km² | 9,7 km² | 42,7 % | 16,9 km | 1,6 km | 15,3 km | 90,5 % |  |
| **17** | **W** | **Warta (Stráž nad Ohří)** | 29,0 km² | 8,1 km² | 27,9 % | 4,7 km | 4,7 km | 0,0 km | 0,0 % |  |
|  |  | **Gesamt** | **513,6 km²** | **367,2 km²** | **71,5 %** | **331,2 km** | **101,8 km** | **229,4 km** | **69,3 %** |  |

Der Kern der Strecken befindet sich in den in der Tabelle entsprechend gekennzeichneten Gemeinden. Die übrigen Gemeinden mit Ausnahme von Schindlwald befinden sich in einem stark gegliederten Gelände an den Südhängen des Erzgebirges. Die Voraussetzungen für den Wintersport sind hier zwar immer noch sehr gut, aber die Hauptsiedlungen befinden sich außerhalb des Gebirges. Wintersport ist hier bisher weder für die öffentliche Verwaltung noch für Leistungsanbieter ein wichtiges Thema.

Das Gebiet von Schindlwald hat Potenzial. Hier könnte insbesondere eine weitere Entwicklung des Skilanglaufs im Anschluss an das Gebiet von Frühbuß stattfinden.

**Hinweise zum Stand der Strecken in den einzelnen Gemeinden**

Die Haupt-, Neben-, Wettkampf- und Biathlonstrecken sowie die Strecken für Skiläufer mit Hunden bilden die Basis der maschinell präparierten Spuren. Bis 2010/2011 war ihr Umfang um etwa 12% geringer. Die Saison 2011/2012 war dadurch einmalig, dass in der Umgebung des Keilberges zwischen Frühbuß, Silberbach und Schwaderbach etwa 38 km durch ein Schneemobil präparierte Strecken hinzukamen. Der im Rahmen des Konzeptes erfasste Umfang ist wahrscheinlich das bisher absolute Maximum von maschinell präparierten Strecken im zum Bezirk Karlsbad gehörenden Teil des Erzgebirges. Der dargestellte Zuwachs ist Ergebnis einer privaten Initiative der Skizentren Keilberg und Schwaderbach. Gegenwärtig ist jedoch nicht sicher, ob es gelingt, diese Strecken auch in den folgenden Jahren stabil präparieren zu können.

**Gottesgab**

In diesem traditionellen Wintersportzentrum befindet sich nicht nur ein großer Umfang, sondern zugleich auch ein hoher Anteil an maschinell gespurten Strecken.

**Joachimstal**

Absolut gesehen befindet sich hier der größte Umfang der Strecken. Die beruht auf der großen Ausdehnung des Gemeindegebietes, das sich dazu noch in den höchsten Lagen des Erzgebirges befindet. Der Anteil der präparierten Strecken ist relativ gering. In die Instandhaltung der Strecken sind insgesamt drei Einrichtungen eingebunden.

Hinsichtlich des qualitativen Angebotes ist es das einzige Gebiet, in dem sowohl Gebiete für Biathlon als auch für Wettkämpfe und Training erfasst wurden.

Hinsichtlich seines natürlichen Potenzials ist Joachimstal ein Raum, der ein tatsächliches Wintersportzentrum sein könnte. Allerdings wird gegenwärtig dieses Potential in einem nur sehr geringen Maß umgesetzt.

Der Ausbau von Einrichtungen und Infrastruktur für Abfahrtslauf wird erhöhte Anforderungen an die Sicherung der Loipen in der raumplanerischen Dokumentation sowie bei der eigentlichen Umsetzung von investiven Vorhaben stellen.

**Abertham, Bärringen, Bergstadt Platten**

Diese flächenmäßig kleinen Gemeinden arbeiten erfolgreich im Bereich der Präparierung der Loipen zusammen. Aufgrund ihrer geringen Flächengröße ist es angebracht, sie im Vergleich gemeinsam zu betrachten und zu beurteilen. Gegenwärtig verfügen sie wahrscheinlich über das hochwertigste Angebot für Skiläufer nicht nur hinsichtlich verschiedener Streckenangebote sondern auch im Bereich der begleitenden Infrastruktur.

**Hochofen**

Hier sind die Angebote für Skilanglauf vor allem auf die Bedürfnisse der örtlichen Bevölkerung und die Eigentümer von Immobilien zur individuellen Erholung konzipiert. In Zusammenarbeit mit Neuhammer und Neudek wird sich auf die eigentliche Auffahrung der Spuren konzentriert. Der Ausbau einer weiteren Infrastruktur ist nicht vorgesehen.

**Breitenbach**

Diese Gemeinde hat den drittgrößten Umfang an geeigneten Voraussetzungen, besitzt eine große Fläche für den ruhenden Verkehr und einem Grenzübergang in die BRD. Allerdings bietet sie nur in einem durchschnittlichen Umfang Strecken und maschinell gespurte Loipen an, die zum Teil durch ein Schneemobil aus Bärringen bzw. Gottesgab oder ein eigenes Spurgerät (Schneeschlitten) gespurt werden. Die Ursache dafür liegt scheinbar in der Lage der Gemeinde im tiefsten Punkt am Nordrand des Verwaltungsgebietes.

**Neuhammer**

Neuhammer ist ein Beispiel für eine Gemeinde, die sich schrittweise auf die Bedürfnisse der Skiläufer einrichtet. Die Vorhaben werden mit Hochofen und Neudek abgestimmt. Sie ist bemüht, ein umfangreiches Gelände von Strecken mit Anbindungen an die benachbarten Verwaltungsgebiete auszubauen. Die Gemeinde rechnet mit Skifahren in Wäldern bei windigem Wetter sowie im Offenland bei sonnigen Tagen. Sämtliche Strecken sind auch für Skiläufer mit Hunden nutzbar. Das Angebot der Verbindungen sowie der begleitenden Infrastruktur ist für das Erzgebirge vergleichsweise überdurchschnittlich.

**Neudek**

Die Loipen sind aufgrund der dort bestehenden guten Voraussetzungen im Norden des Stadtgebietes lokalisiert. Hier befinden sich zum Großteil „wilde“ Spuren, die oftmals an die Haltestellen der Eisenbahn an der Strecke von Neudek nach Breitenbach anschließen.

**Frühbuß**

In dieser Gemeinde besteht eine verhältnismäßig paradoxe Situation. In Frühbuß bestehen praktisch keine Parkplätze, Unterkünfte oder sonstige Infrastruktur. Die Verkehrskapazitäten sind hier stark eingeschränkt. Mit der Instandhaltung der Loipen befassen sich weder die Gemeinde noch eine andere Einrichtung. Der Anteil der regelmäßig präparierten Strecken ist hier der kleinste unter den Gemeinden im Kerngebiet. Trotzdem ist in der Gemeinde in einem kleineren Verwaltungsgebiet als Gottesgab ein größerer Streckenumfang an „wilden“ Spuren vorhanden als in dem bekannten Wintersportzentrum. Das zeugt von sehr guten natürlichen Voraussetzungen für den Skilanglauf und einer tatsächlichen Nutzung des Gebietes durch Skiläufer trotz des geringeren Umfanges an durch das Schneemobil aus Schwaderbach und Neuhammer präparierten Loipen.

**Schwaderbach und Silberbach**

Beide Gemeinden koordinieren ihre Aktivitäten bei der Vorbereitung der Loipen. Trotz einem sehr ausgedehnten Gebiet und ausgezeichneten Voraussetzungen für die Entwicklung dieser Sportart ist hier der Gesamtumfang der Strecken verhältnismäßig gering.

**Strecken für Fußgänger**

**7. Wanderstrecke**

Diese Kategorie ist für eine Minderheit der Besucher vorgesehen. Im eingeschränkten Umfang können diese Strecken auch durch Skiläufer in Anspruch genommen werden. Primär sind sie aber für Fußgänger bestimmt. Spezielle Strecken für Wanderer/Fußgänger werden praktisch nirgendwo angeboten. In dieser Kategorie wurden meist Strecken auf lokalen Straßen erfasst, die im Winter gewöhnlich für Spaziergänge in die Umgebung der Unterkünfte genutzt werden. Insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen ist diese Situation nicht optimal. An Standorten mit schöner Aussicht wäre es notwendig, entsprechende Strecken für Wanderer/Fußgänger mit Längen von bis zu 2 km zu entwickeln.

**8. Wanderstrecke - Verbindungsstrecke**

Es handelt sich hierbei um Behelfsverbindungsstrecken. Diese können üblicherweise nicht mit Langlaufski genutzt werden, da sie hauptsächlich Streckenabschnitte mit Winterdienst beinhalten. Im Rahmen des Konzeptes wurden diese Abschnitte insbesondere mit Hinsicht auf die Kartenanwendungen kartiert, damit die Skiläufer erkennen können, wie sie die Loipen von den Parkplätzen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erreichen können. Diese Kategorie beinhaltet ebenfalls Wege durch das bebaute Gebiet der Gemeinden, damit der Skiläufer diese besuchen kann. Teilweise wurden sie auch aufgenommen, damit der Skiläufer zwischen den einzelnen maschinell präparierten Loipen die Fortsetzung der Spur findet.

Der Umfang der Verbindungsstrecken für Fußgänger ist verhältnismäßig groß. Es wäre wünschenswert, diesen Umfang durch eine Fortführung der Loipen zu den Startorten und den Ausbau von direkten Streckenverbindungen in der Landschaft um 10 – 20 % zu reduzieren. Ein Teil der auf den Straßen mit Winterdienst bestehenden Verbindungsstrecken könnte durch eine Wanderstrecke für Fußgänger und Skiläufer (ohne diese dann auch für Kfz zu nutzen) ersetzt werden.

**Strecken für Hundegespanne**

**9. Strecke für Mushing (Hundegespann), Hauptstrecke**

Es handelt sich um den von der Ausgangsbasis in Hengstererben (Hřebečná) am nächsten liegenden Rundweg über das nationale NSG Gottesgaber Moor (Božídarské rašeliniště) oder die Straße Nr. 219 Richtung Försterhäuser oder in westlicher Richtung über das NSG Seifen (Ryžovna). Der Rundweg wird etwa einmal pro Woche auf eigene Kosten instandgehalten und wird am meisten genutzt.

**10. Strecke für Mushing (Hundegespann), Nebenstrecke**

Es handelt sich um eine Verlängerung der Hauptstrecke bis jenseits des Gebietes von Halbemeile. Diese Strecke wird für das Ausdauertraining der Hunde genutzt. Die Instandhaltung findet je nach Bedarf statt. Größtenteils werden die durch ein Schneemobil vorbereiteten Spuren genutzt.

**11. Strecke für Mushing (Hundegespann), Ergänzungsstrecke**

Diese Strecken werden in Ausnahmefällen genutzt. Im Winter 2011/2012 wurden sie trotz der guten Schneebedingungen scheinbar gar nicht genutzt. Ihre Instandhaltung erfolgt einmalig in der Saison.

**Verteilung der Strecken in den einzelnen Gemeinden**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Gemeinde** | **Fläche** | | | **Strecken** | **davon Spuren für Mushing** | | |
|  |  | **Stadt** | **der Gemeinde** | **Lagen über 700 m NN** | **Lagen über 700 m NN in %** | **insgesamt** | **Ergänzungsstrecke** | **Haupt- und Nebenstrecken** | **Haupt- und Nebenstrecken in %** |
| **1** | **A** | **Gottesgab (Boží Dar)** | 37,9 km² | 37,1 km² | 97,9 % | 41,7km | 19,1 km | 22,6 km | 54,2 % |
| **2** | **C** | **Abertham (Abertamy)** | 8,7 km² | 8,7 km² | 100,0 % | 4,7km | 0,0 km | 4,7 km | 100,0 % |
| **3** | **D** | **Bärringen (Pernink)** | 15,7 km² | 15,7 km² | 100,0 % | 1,0km | 0,0 km | 1,0 km | 100,0 % |
| **4** | **E** | **Breitenbach (Potůčky)** | 40,0 km² | 40,0 km² | 100,0 % | 14,0km | 7,7 km | 6,3 km | 45,0 % |
|  |  | **Insgesamt** | **102,3 km²** | **101,5 km²** | **99,2 %** | **61,4km** | **26,8 km** | **34,6 km** | **56,4 %** |

Gegenwärtig werden Strecken in vier Gemeinden genutzt. Den höchsten Anteil hat davon Gottesgab. Die sehr kurzen Abschnitte in Abertham und Bärringen sind aber als Verbindungen zu den entfernteren Strecken wichtig. Die früher in Joachimstal und Abertham befahrenen Strecken werden nicht mehr genutzt.

**Zusammenfassender Kommentar zu den Strecken für Hundegespanne**

Die Basis befindet sich in Hengstererben (Hřebečná). Die Fahrt mit einem Hundegespann hat bisher eher den Charakter der Aktivität eines Clubs mit ausschließlich clubangehörigen Teilnehmern. Bei Bestrebungen, die Strecke auch für die Nutzung der Öffentlichkeit frei zu geben, wurden bisher eher negative Erfahrungen gesammelt. Gegenwärtig gibt es keinen ausreichend leistungsfähigen Betreiber, der das Streckensystem warten, das notwendige Hinterland absichern und die Aufsicht über dem Betrieb der Strecken ausüben könnte. Größere öffentliche Veranstaltungen finden außerhalb dieses Streckensystems auf dem Gelände Eduard bei Joachimstal statt.

Es ist aus folgenden Gründen wünschenswert, das Streckensystem wie es bis zur Saison 2011/2012 genutzt wurde, zu verändern:

* 1. Der gegenwärtige parallele Verlauf von Loipen und Hundegespannstrecken ist, wenn möglich, zukünftig auszuschließen. Die Begegnung beider Strecken ist nur auf erforderliche Kreuzungen zu beschränken.
  2. Eine Streckenführung in den NSG Gottesgaber Moor und NSG Seifen ist auszuschließen.
  3. Strecken auf den Straßen der III. Ordnung Nr. 2196 und 2197 mit Winterdienst sind nach Möglichkeit auszuschließen.
  4. Die Anzahl der radial geführten Abkürzungen für den Ein- und Ausstieg von den Rundwegen ist zu erhöhen. Dies ist für die Schaffung von Trainingsrundwegen mit unterschiedlichen Längen oder für die Möglichkeit einer Rückkehr in Notfällen auf die Basis in Hengstererben notwendig.

Die Gesamtlänge der Strecken entspricht dem bestehenden Bedarf. Allerdings werden die Strecken jedoch auf anderen Wegen geführt. Das Hauptgebiet für diese Sportart wird, insbesondere durch die Lage der Basis für die Übernachtung der Fahrer und der Hunde, auch in Zukunft das Gemeindegebiet von Gottesgab sein. Zudem befindet sich hier ein relativ ebenes Gelände mit der längsten Saison für das Training in einer großen Höhe über NN.

Die Entwicklung der Strecken südlich der Basis wurde mit Hinsicht auf das dichte Loipennetz, die NSG Gottesgaber Moor und NSG Seifen sowie weitere für das Überwintern des Birkhuhns notwendigen Flächen, eingestellt.

**12. Flächen für Snowkiting (Fahrten mit Lenkdrachen) (Flächen habe keine Linienausprägung)**

Diese Sportart ist eine interessante Ergänzung der (bisherigen) Winteraktivitäten im Erzgebirge. Für ihr Betreiben ist es nicht notwendig, eine umfangreiche Infrastruktur wie Seilbahnen und Liften zu bauen. Wie beim Skilanglauf bedarf es hier nur einer Schneedecke mit einer Höhe von ca. 20 cm. Die Schneeoberfläche muss nicht mit Hilfe von Geräten präpariert werden. Die Notwendigkeit von Kunstschnee besteht praktisch nicht.

Ein Nachteil ist, dass eine für Snowkiting geeignete freie Fläche ausreichend groß, windig und ohne Hindernisse sein muss. In den bewaldeten Gebieten kann diese Sportart deshalb nicht betrieben werden. Windparks und Stromleitungen stehen in der freien Landschaft mit den Flächenansprüchen dieser Sportart in Konkurrenz und stellen für ihre Ausübung ein Risiko dar.

Insgesamt wurden drei kleinere Gebiete und ein großes Gebiet in der Umgebung von Gottesgab bzw. in Abertham lokalisiert, die für das Betreiben dieser Sportart geeignet sind. Diese Gebiete könnten verhältnismäßig einfach von den Loipen abgetrennt werden, da sie windreiche Standorte sind, die wiederrum für Skiläufer nicht so attraktiv sind. Da die meisten Gemeinden jedoch keine Überlegungen zur Entwicklung von Snowkiting in ihrer Gemeinde anstellen, wurden die potentiell geeigneten Flächen nicht kartiert.

In Gottesgab wird Snowkiting als eine weniger gewünschte Aktivität angesehen. Die Ursache dafür sind die undisziplinierten Snowkiter, die den sicheren Skibetrieb im angrenzenden Skigelände Novako stören. Ein weiterer Grund stellt das Betreiben von Snowkiting auch völlig außerhalb der dafür ausgewiesenen Flächen dar. In Gottesgab stehen eine Ausleihe sowie eine Schule für Snowkiting zur Verfügung. Der Flächenumfang aller drei Gebiete beträgt etwa 17 ha.

Über ein festeres Hinterland verfügt diese Aktivität in Abertham. Die ausgewiesene, zusammenhängende Fläche beträgt hier etwa 48 ha. Auch hier besteht eine Ausleihe und eine Schule. Unmittelbar am Gebiet befindet sich ein Parkplatz für 20 PKW. Besuchern wird eine Clubbar und Unterkunft in der clubeigenen Pension angeboten. Die Gemeinde führt Gespräche mit dem Betreiber der oberirdischen Stromleitungen über die Verlegung als Erdkabel, um somit die nutzbare Fläche für Snowkiter vergrößern zu können. In Abertham hat diese Sportart auch schon einen bestimmten positiven Effekt auf die lokale Wirtschaft.

Der Sport kann während der restlichen Monate des Jahres auch mit Sportgeräten auf Rädern betrieben werden. Das ist von Bedeutung, da während der Sommersaison in das Erzgebirge nicht so viele Besucher wie im Winter kommen. Das Betreiben der Sportart müsste aber mit den Grundstückseigentümern bzw. den Pächtern der landwirtschaftlichen Flächen abgestimmt werden. Problematisch ist somit, dass es sich damit um von der Winternutzung völlig unterschiedliche Flächen handelt. Möglicherweise wird Snowkiting vereinzelt auch an anderen geeigneten Flächen im Erzgebirge betrieben. Zum Teil werden diese Besuche durch das Kiting-Center in Abertham organisiert. In unmittelbarer Nähe der Bezirksgrenze zwischen den Bezirken Karlsbad und Ustí besteht scheinbar am Standort Wiesenthal (Loučná) ein weiteres Gelände mit sehr günstigen Voraussetzungen.

### 4.4.3 Die erzgebirgische Skiwandermagistrale

Im Jahre 2011 wurde als eine Unterlage für die Aufstellung der Fortschreibung der Grundsätze der Raumentwicklung eine Analyse der Erzgebirgischen Skiwandermagistrale auf dem Gebiet des Bezirkes Karlsbad erarbeitet. Der Verlauf der Strecke der Skiwandermagistrale wurde in das vorliegende Konzept mit kleinen Änderungen in der Umgebung von Gottesgab übernommen. Diese Änderungen ergaben sich aus einer präzisierten Vermessung der Strecke im Gelände. Die Gesamtlänge wurde mit 58 km bestimmt. In die Attribute der Streckenabschnitte wurden die Hinweise der Naturschutzbehörden sowie der Forstverwaltungen des staatliche Forstbetriebes Lesy České republiky s.p. übernommen. Während der Saison 2011/2012 wurde die Erzgebirgische Skiwandermagistrale etwa in folgendem Umfang instand gehalten:

* Hauptstrecke: 25,8 km
* Nebenstrecke: 14,3 km
* Ergänzungsstrecke: 17,9 km

Die Erzgebirgische Skiwandermagistrale wird in dem gesamten Gebiet als Kernstrecke für die Skiläufer wahrgenommen. Aus der Sicht der Frequenz der Nutzer gibt es aber zwischen den einzelnen Abschnitten markante Unterschiede. Insbesondere der Abschnitt aus Gottesgab zur Grenze mit dem Bezirk Ustí zwischen den Gipfeln Wirbelstein (Meluzína) und Kreuzberg (Křížová hora) ist nicht völlig zusammenhängend. Auch in anderen Abschnitten fehlt die Markierung. In Internetportalen sowie weiteren Werbematerialien wird die Erzgebirgische Skiwandermagistrale als ein Netz von Strecken beschrieben. Trotz der nicht einheitlichen Auffassung und eines unklaren Begriffes ist die Erzgebirgische Skiwandermagistrale sehr bekannt. In praktisch allen geführten Gesprächen wurde die Magistrale, auch wenn auf sie nicht die gesamte Diskussion ausgerichtet war, zumindest angesprochen. Die gesamte Länge der Erzgebirgischen Skiwandermagistrale wurde für die nächste Fortschreibung der Grundsätze der Raumentwicklung des Bezirkes Karlsbad vorbereitet. Es ist realistisch anzunehmen, dass sie in dieses Dokument mit aufgenommen wird.

Jenseits der Grenze des Bezirkes Karlsbad ist die Situation auch weiterhin unübersichtlich. Der Bezirk Ustí plant nicht, die Erzgebirgische Skiwandermagistrale in die Grundsätze der Raumentwicklung mit aufzunehmen. Die Erzgebirgische Skiwandermagistrale ist als eine Kernradstrecke in diesem Teil des Kraj ausgewiesen. Viele Abschnitte können aber für den Skilanglauf nicht genutzt werden. Aufgrund des fehlenden Netzes von Skilanglaufstrecken im Raum zwischen Schmiedeberg (Kovářská) und Kallich (Kalek) scheint selbst die Festlegung eines anschließenden Verlaufes der Erzgebirgischen Skiwandermagistrale mit Hilfe von lokalen Einrichtungen und auf lokalen Langlaufstrecken als nicht realistisch. Eindeutig ist gegenwärtig jedoch, dass der bisherige Übergang in den Bezirk Ustí konfliktlos ist und dieser als eine ergänzende Skilanglaufstrecke verwendet wird. Eine detaillierte Analyse der Magistrale ist Bestandteil der Untersuchungen von Lípa M. (2011).

### 4.4.4 Hinweise zu weiteren Aktivitäten im Winter in der freien Landschaft

**Winterfahrten mit Pferden und Schlittenfahren mit Pferdegespann**

Im Untersuchungsgebiet wird diese Aktivität höchstwahrscheinlich nicht betrieben.

**Schneeschuhwandern, Skialpinismus und freie Snowboardabfahrten**

Im Untersuchungsgebiet nimmt die Zahl der Nutzer, die sich in freier Landschaft außerhalb der Skizentren oder in ihrer weiteren Umgebung bewegen, stark zu. Diese Aktivitäten werden insbesondere von Nutzern betrieben, die noch in den 1990ger Jahren touristische Skier verwendeten und abgelegenere Gebiete besuchten. In Folge der Entwicklung von Technologien für den Aufenthalt in freier Natur sind sie heute wesentlich mobiler. Die Winterlandschaft ist für sie praktisch überall nutzbar. Schneeschuhwandern wird verhältnismäßig gleichmäßig im gesamten untersuchten Raum betrieben. Schneeschuhe werden auch durch Snowboardfahrer oder Skifahrer im Gebiet des Keilbergs und bei Joachimstal für den Transport ihrer Ausrüstung zur Abfahrtstelle verwendet.

Die zunehmende Anzahl der Personen, die sich frei in der Landschaft bewegen, erfordert schon heute einen bestimmten Regulierungs(Steuerungs-)bedarf ihrer Aktivitäten. Im Gebiet des Keilberges kreuzen sie Langlaufstrecken und fahren Bereiche inmitten der Waldbestände ab, wo ein hohes Unfallrisiko, und das fernab von Ortschaften, besteht. In anderen Gebieten sind Störungen des Auerhuhns durch den Menschen während der für die Art kritischen Winterzeit unerwünscht.

Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft sind gegenwärtig schwierig abzuschätzen. Skiläufer bzw. Nutzer von ausgewiesenen Strecken oder Flächen können relativ einfach gezählt und mit Hilfe von Umfragen erfasst werden. Daten für eine Marketingstrategie des Gebietes von den (nicht organisierten) Nutzern der freien Landschaft zu erfassen, ist hingegen sehr schwierig.

Die Skiausleihe in Gottesgab bietet zwar die Ausleihe von Schneeschuhen an, doch Streckenempfehlungen werden weder hier noch im Internet oder in den vorhandenen Printmaterialien angegeben.

### 4.4.5 Ergebnisse der Erfassung der begleitenden Infrastruktur

**Wegemarkierung**

Für Strecken für Hundegespanne, so wie sie gegenwärtig im Untersuchungsraum betrieben werden, hat eine Markierung nur eine geringe Bedeutung. Der Musher bewegt sich auf bekannten Strecken oder verfolgt die Spur eines Schneeschlittens. Aus diesem Grund erfolgte keine Markierung. In der Vergangenheit wurde auch versucht, Kreuzungspunkte und die parallel mit Skilanglaufstrecken laufenden Abschnitte nach nordischem Vorbild mit Warnschildern zu versehen. Diese Beschilderung wurde jedoch sehr schnell durch Vandalismus zerstört. Gegenwärtig sind die Strecken für Hundegespanne ohne jegliche Markierung. In den Karten sind die Strecken als nicht markierte Strecken auch dann ausgewiesen, wenn sie auf einem Rad- oder Wanderweg verlaufen.

Beim Snowkiting wurde das Gebiet in Novako nur negativ ausgewiesen, d.h. hier befinden sich Warnschilder, die den Teil abgrenzen, der durch Snowkiter nicht genutzt werden sollte.

Am wichtigsten ist die Wegemarkierung für Skiläufer und Wanderer, die auch sehr langen Strecken zurücklegen können oder für Personen, die den Einstieg in die Spur oder den Weg zum ÖPNV, zum Parkplatz oder zu einem anderen Ziel suchen. Die Hochfläche des Erzgebirges ist in Bezug auf die Orientierung insbesondere in den bewaldeten Gebieten mit einer eingeschränkten Aussicht in die Landschaft anspruchsvoll. Selbst die Nutzung einer präparierten Loipe verhindert nicht, dass wenn der Skiläufer schlecht abbiegt, er nicht auch in weit abgelegene Gebiete des Erzgebirges gelangt.

Die Wegemarkierung wurde während der Kartierung mit erfasst. Im Rahmen der Einarbeitung der Daten in die Vektorkarten wurde auf Grundlage der Karten TOPO Czech 2011 ein Vermerk zur Art der Wegemarkierung in die Tabelle der Attribute der einzelnen Streckenabschnitte eingetragen. In diesen Karten ist sowohl die Markierung des Systems des Clubs der tschechischen Touristen (Klub českých turistů), die Markierung der Radwege als auch die Markierung der Lehrpfade erfasst. Diese Markierungen haben einen hohen Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung, die diese Zeichen im Gelände automatisch sucht. Des Weiteren gibt es für diese Systeme eine Reihe von unterstützenden Instrumenten in Form von gedruckten Karten oder Karten für GPS-Geräte. Im Fall einer parallel laufenden Markierung, zum Beispiel eines Lehrpfades und einer Markierung des Clubs der tschechischen Touristen wurde die Markierung des Clubs der tschechischen Touristen bevorzugt. Um den Anstieg des Umfanges der markierten Strecken zu vermeiden, wurde für jeden Abschnitt nur eine Markierung angegeben.

Während der Kartierung wurden auch besondere Zeichen für die Skilanglaufstrecken vergeben. Hier handelt es sich um vereinzelte und nicht zusammenhängende Abschnitte, die bisher meist Bestandteil der lokalen Strecken und Abschnitte sind. Aufgrund des schnellen Saisonendes war eine umfassende Überprüfung der Strecken in Zusammenhang mit der Vergabe dieser Zeichen nicht möglich.

Ergänzend wurden auch die lokalen, sich auf einzelne Gemeinden beziehenden Markierungssysteme erfasst. Ihr Wert für die Orientierung ist insbesondere dann gering, wenn eine ungewöhnliche Art der Markierung verwendet wurde, die einer breiteren Öffentlichkeit nicht bekannt ist.

Soweit die Strecke entlang einer Stromleitung oder der Staatsgrenze führt und nicht markiert war, wurde dieser Verlauf zur Orientierung hilfsweise als eine Art Notmarkierung vermerkt. Sollten diese Strecken auch weiterhin genutzt werden, sind diese jedoch ordnungsgemäß nach zu markieren.

**Quantitative Angaben über den Umfang der Markierung**

|  |  |
| --- | --- |
| **Gemeinsame Nutzung Skilanglauf und Fußgänger** | **Umfang der Abschnitte gesamt** |
| Markierung des Clubs der tschechischen Touristen | 118,6 km |
| Markierung von Radwegen | 68,7 km |
| Lehrpfade | 1,0 km |
| Systeme von Gemeinden sowie andere Systeme der Markierung | 39,4 km |
| Notmarkierung (Stromleitungen und Staatsgrenze) | 9,3 km |
| völlig unmarkiert | 175,0 km |
| **Länge der bestehenden Strecken für Skilanglauf und Fußgänger** | **412,0 km** |

\*Für den Winterbetrieb ist fast die Hälfte der Strecken überhaupt nicht markiert. Auch unter Beachtung der innerhalb der Gemeinden liegenden Strecken ist dieser Zustand nicht haltbar und muss geändert werden.

**Qualitative Auswertung der Markierung**

Während der Kartierung im Gelände sowie in Gesprächen mit Vertretern von Gemeinden, Sportvereinen sowie Nutzern der Strecken wurde mehrfach und mit hoher Übereinstimmung festgestellt, dass die Streckenmarkierung hinsichtlich ihrer Qualität eine große Schwachstelle für die Nutzung der Landschaft im Winter darstellt. Es gab keinen befragten Akteur, der die Markierung mindestens mit ausreichend bewertet hätte.

Die Markierung ist oftmals irreführend und nicht fortlaufend. Andererseits gibt es wiederum Stellen mit einer unüberschaubaren Anzahl von Zeichen. Auch sind Reste von Altmarkierung von Strecken, die früher instand gehalten wurden, noch vorhanden. Die Gemeinden sowie weitere Einrichtungen investieren praktisch keine Finanzmittel in einen systematischen Aufbau der Wintermarkierung der Strecken, die in manchen Fällen eben andere Wege als im Fall der Sommertouristik oder des Radtourismus nutzen. Alle Gemeinden begründeten dies damit, dass eine Markierung nur im Rahmen von neuen Projekten möglich ist, hingegen für die Instandhaltung oder Beseitigung der alten Markierungen keine Finanzmittel vorhanden sind.

**Park- und Abstellflächen für legales und sicheres Parken**

Die Bedeutung des MIV nimmt auch für Skifahrer im Rahmen ihrer Tages- oder Halbtageserholung zu. Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Streckennähe erscheinen als die Schlüsselfrage für die Erhöhung der Anzahl der Skifahrer. Die Kapazität der Parkplätze wurde zuerst durch die einzelnen Kartierer im Gelände abgeschätzt und nachfolgend durch Nachfragen bei den Gemeinden erfasst. Die geeigneten Park- und Abstellflächen wurden vereinzelt auch schon mit Gemeindenvertretern besprochen.

Bei Parkplätzen handelt es sich meistens um befestigte und asphaltierte Flächen.

Abstellflächen entstehen nur bedarfsgerecht meist durch die Beräumung von Wiesen in der Nähe der Skiareale.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Übersicht von Parkplätzen gem. ihrer Funktion oder Erschwernissen** | **Einheit** | **insgesamt** | **für Skilanglauf** | **Innenbereich** | **Skiareal** | **sonstiger Vorrang** | **sonstiges Problem** | **ohne erkennbare Probleme** | **Snow kiting** |
| Parkplätze und -flächen insgesamt | **Anzahl** | **56** | 3 | 14 | 18 | 5 | 6 | 9 | 1 |
| Kapazität der Parkplätze und -flächen insgesamt | **Autos** | **2.786** | 230 | 490 | 1.740 | 69 | 63 | 174 | 20 |

Für Skilangläufer sind gegenwärtig vorrangig etwa 5% der Anzahl der Flächen und knapp 10% der Kapazität für den ruhenden Verkehr bestimmt. Sie nutzen auch die Abstellmöglichkeiten für PKW an anderen öffentlich zugänglichen Stellen. Die bisher grundlegende Möglichkeit für den Einstieg in die Loipe bieten die Skiareale. Die Eigentümer der Parkplätze sind in Bezug auf das Parken der Skiläufer tolerant. Problematisch ist es, einen freien Parkplatz an stark besuchten Wochenenden zu finden.

Für Parkmöglichkeiten innerhalb der Gemeinden besteht der Nachteil der größeren Entfernung zur Loipe. Vorteilhaft ist hier aber der Zugang zum Imbiss oder einer Unterkunft. Die in Neudek und Breitenbach zur Verfügung stehenden Kapazitäten kombinieren diese Erfordernisse. Hier stehen große Kapazitäten für den ruhenden Verkehr bei einer zumutbaren Entfernung zu den präparierten Loipen zur Verfügung.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Übersicht der Parkplätze**  **gem. der Größenkategorien** | **Einheit** | **insgesamt** | **bis 10 Autos** | **11 - 20 Autos** | **21 - 50 Autos** | **51 - 90 Autos** | **mehr als 91 Autos** |
| Parkplatz | **Anzahl** | **38** | 10 | 7 | 11 | 2 | 8 |
| Parkplatz - Kapazität | **Auto** | **2.013** | 77 | 116 | 450 | 150 | 1220 |
| Abstellflächen | **Anzahl** | **18** | 8 | 5 | 2 | 1 | 2 |
| Abstellflächen - Kapazität | **Auto** | **713** | 53 | 100 | 80 | 80 | 400 |

Mehrere Großparkplätze und Abstellflächen im Raum Gottesgab- Unruh (Neklid) vereinigen den Hauptanteil der oben dargestellten Kapazität. Günstige Bedingungen für das Parken der Skiläufer befinden sich im Raum Neuhammer, Abertham, im Areal Eduar, in Neustadt und Mariasorg (Mariánská).

**ÖPNV**

Die Angaben zu dem hier erfassten Netz von Haltestellen von Bahn und Bus wurden aus den raumanalytischen Unterlagen des Bezirkes Karlsbad, Kapitel Verkehr übernommen.

Von grundlegender Bedeutung für den Einstieg in die Langlaufstrecken ist aus der Sicht der Schiene die Strecke Karlsbad - Breitenbach. Insbesondere der Abschnitt von Neudek nach Breitenbach hat den Charakter einer Gebirgseisenbahn mit einer Reihe von gut geeigneten Haltestellten für einen direkten Zugang zu den Loipen. Nach der Stadt Neudek bis nach Breitenbach verläuft die Strecke auf einer Höhenlage von 700 m und mehr. Die Strecke wird sehr viel genutzt.

Die Schienenverbindung von Karlsbad nach Merkelsgrün wird durch Skiläufer nicht genutzt. Ähnlich verhält es sich im grenznahen Gebiet mit der Strecke Graslitz - Klingenthal. Beide Strecken sind für den Zugang zu Loipen nur in Kombination mit einem Zubringerbusverkehr nutzbar.

Busverbindungen zu Stellen mit Anschluss an Langlaufstrecken bestehen an insgesamt 40 Punkten. Die meisten Verbindungen überwinden den Erzgebirgskamm in der Nord-Süd-Achse und nähern sich an einigen Standorten den Strecken. Die Streckenführung der Straßen unterscheidet sich von der der Eisenbahn. Das bietet gute Möglichkeiten für den Einstieg an mehreren Standorten. Problematisch bleibt die Möglichkeit der Rückfahrt aus dem Gebirge. In manchen Gebieten gibt es nur wenige Verbindungen. So kann eine ungeplante längere Dauer der Skitour zu langen Wartezeiten auf die nächste Verbindung oder sogar zum Verpassen der letzten Rückfahrtmöglichkeit führen.

Gemeinsam mit den Strecken wurden auch Seilbahnen und benutzbare Lifte in den Skizentren erfasst. Diese werden durch die Skiläufer zur schnellen Überwindung einer Steigung verwendet. Für eine Rückfahrt der Skiläufer in das Tal ist nur der Sessellift am Keilberg geeignet.

Ein wichtiger Hinweis aus der Beteiligung zum Konzept ergab sich in Bezug auf die niedrige Durchfahrtshöhe der Eisenbahnbrücke an der Haltestelle Neudek – Oldřichov. Da die Durchfahrt für hohe Busse nicht genutzt werden kann, ist der öffentliche Verkehr zwischen Bärringen und Neudek somit hier eingeschränkt. Eine Erhöhung der Durchfahrtshöhe ist gegenwärtig jedoch finanziell nicht realisierbar.

**Imbiss und Möglichkeiten zum Aufwärmen für eine kurze Rast direkt an den Strecken**

Im Laufe der Kartierung wurden insgesamt vier Standorte ausgewählt, an denen es zukünftig die Möglichkeit für einen kurzen Imbiss oder eine Rast in einem beheizten Raum direkt an den Langlaufstrecken geben sollte. Die Situation wird allerdings insbesondere dadurch verkompliziert, dass an abgelegenen Orten, wo es den größten Bedarf für solche Einrichtungen gäbe, sich keine Zufahrten für die Versorgung dieser befinden.

Im Bereich von Unruh, Keilberg und Schwaderbach befinden sich an der Strecke Kioske und Möglichkeiten für einen Imbiss und zum Aufwärmen direkt an den Endstationen der Seilbahnen und Lifte. Diese Einrichtungen wurden aber nicht erfasst, da sie den Besuchern der Skizentren vorbehalten sind.

**Umkleidemöglichkeiten an den Startpunkten der Strecken**

Eine einzige Umkleidemöglichkeit gibt es bisher nur in Abertham im Gelände des kommunalen technischen Eigenbetriebes. Grundsätzlich kann in einem bestimmten Maß das Hinterland der Skizentren benutzt werden. Diese Möglichkeiten wurden im Rahmen des Konzeptes aber nicht erfasst.

**Zeitgemäße Unterkunft**

Die Kapazität der Unterkünfte wurde auf der Basis der Auskünfte der Gemeinden erfasst. Die Bestimmung des durch Skilangläufer genutzten Anteils an der Kapazität war aber nicht möglich. Es handelt sich um eine Schätzung der Kapazitäten der Unterkunftseinrichtungen während der Winterzeit.

**Skiausleihe und Wachsservice**

Das Angebot an diesen Dienstleistungen ist bisher schwach entwickelt. Das Angebot der spezialisierten Ausleihe in Kombination mit einem fachmännischen Wachsservice ist auf nur drei Standorte beschränkt.

**Informationszentren**

Es wurden sämtliche Informationszentren erfasst. Dabei wurden allerdings keine Daten erhoben, die Rückschlüsse auf die Qualifikation des Personals, die Streckenkenntnis und damit in Zusammenhang stehende Themen zulassen.

**Skiläufer freundliche Imbissmöglichkeiten innerhalb der Siedlungen**

Diese Einrichtungen wurden nicht erfasst. Sogar an Standorten, an denen es praktisch keine spezifische Infrastruktur für Skiläufer gibt, wie zum Beispiel Frühbuß oder Schindlwald, gibt es Gaststätten, in denen man ein warmes Essen bekommen kann. Dabei macht es nichts, wenn der Skiläufer völlig „verschneit“ ist. Eine an die Siedlungen angebundene einfache Imbissmöglichkeit ist im Untersuchungsgebiet die am besten zugängliche Dienstleistung.

**Übersicht der begleitenden Infrastruktur nach Gemeinden**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Gemeinde** | **räumlicher Umfang** | | | **Parkmöglichkeiten** | **Gästebetten** | **Einrichtung zum Aufwärmen** | **Imbiss** | **Ausleihstelle** |  |  | **Haltestellen** | |
|  |  | **Stadt** | **des Verwaltungsgebietes** | **Lagen über 700 m NN** | **Lagen über 700 m NN in %** | **insgesamt** | **für Skifahrer** | **Umkleidemöglichkeit** | **auf der Strecke** | **Ausstattung** | **Gebirgs-rettungsdienst** | **Informationszentrum** | **Zug** | **Bus** |
| **1** | **A** | **Gottesgab (Boží Dar)** | 37,9km2 | 37,1km2 | 97,9% | 500 | 1.500 | 0 | 0 | 6 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| **2** | **B** | **Joachimstal (Jáchymov)** | 50,8km2 | 47,1km2 | 92,7% | 523 | 3.100 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 7 |
| **3** | **C** | **Abertham (Abertamy)** | 8,7km2 | 8,7km2 | 100,0% | 115 | 400 | 1 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| **4** | **D** | **Bärringen (Pernink)** | 15,7km2 | 15,7km2 | 100,0% | 260 | 300 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| **5** | **E** | **Breitenbach (Potůčky)** | 40,0km2 | 40,0km2 | 100,0% | 350 | 100 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| **6** | **F** | **Bergstadt Platten (Horní Blatná)** | 5,6km2 | 5,6km2 | 100,0% | 80 | 200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| **7** | **G** | **Neuhammer (Nove Hamry)** | 25,1km2 | 25,1km2 | 100,0% | 105 | 300 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| **8** | **H** | **Hochofen (Vysoká Pec)** | 13,4km2 | 13,4km2 | 100,0% | 29 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| **9** | **I** | **Neudek (Nejdek)** | 52,3km2 | 41,0km2 | 78,4% | 155 | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 3 |
| **10** | **J** | **Frühbuß (Přebuz)** | 29,8km2 | 29,8km2 | 100,0% | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **11** | **K** | **Silberbach (Stříbrná)** | 33,5km2 | 31,0km2 | 92,5% | 90 | 900 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| **12** | **L** | **Schwaderbach (Bublava)** | 6,1km2 | 5,6km2 | 91,8% | 320 | 400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| **13** | **M** | **Schindlwald (Šindelová)** | 38,3km2 | 29,1km2 | 76,0% | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **14** | **N** | **Graslitz (Kraslice)** | 81,3km2 | 1,1km2 | 1,4% | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| **15** | **U** | **Merkelsgrün (Merklín)** | 23,4km2 | 19,1km2 | 81,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **16** | **V** | **Schönwald (Krásný Les)** | 22,7km2 | 9,7km2 | 42,7% | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **17** | **W** | **Warta (Stráž nad Ohří)** | 29,0km2 | 8,1km2 | 27,9% | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  |  | **insgesamt** | **513,6km2** | **367,2km2** | **71,5%** | **2593** | **7725** | **1** | **6** | **11** | **5** | **9** | **10** | **34** |

Zu den Informationszentren mit der besten Ausstattung gehören Abertham, Bärrigen, Gottesgab und Neuhammer. Im Fall von Joachimstal befindet sich ein Teil dieser Infrastruktur im Raum von Neustadt und Mariasorg. Direkt in Joachimstal bestehen aber große Kapazitäten an Unterkunftseinrichtungen in Kurhäusern mit Schwimmbecken, Wellness und weiteren ergänzenden Dienstleistungen einschließlich Kuranwendungen. Dies ist ein Alleinstellungsmerkmal im Untersuchungsgebiet. In den erfassten Wintersportzentren verfügt nur Breitenbach über ein eigenes Hallenschwimmbecken und ein kleines, hoteleigenes Schwimmbecken befindet sich in Neuhammer. Im ehemaligen Kreis Falkenau (okres Sokolov) ist die Situation insgesamt schlechter. Dies resultiert insbesondere auch durch die (besonders schlechte Situation) in Frühbuß, wo trotz sehr guter natürlicher Voraussetzungen der Zustand der Infrastruktur am schlechtesten im gesamten Kerngebiet ist.

### 4.4.6 Finanzierung der Instandhaltung von Loipen in der Saison 2011/2012

Die Angaben über die Höhe der Kosten wurden insbesondere durch die Auskünfte der Betreiber der Spurgeräte erfasst. Durch diese wurden nur Kosten angegeben, die eindeutig der Instandhaltung der Strecken zuordenbar sind. Das Maß sowie die Art der Evidenz sind unterschiedlich. Um die Aussagefähigkeit und Vergleichbarkeit zu vereinheitlichen, wurden die Betriebskosten erfasst, in denen sowohl die Kosten für Verbrauchsmaterial (insb. Brenn- und Schmierstoffe) als auch für das Personal zur Bedienung des Spurgerätes enthalten sind.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **insgesamt** | **insgesamt** | **Kosten** | Ressourcen in CZK | | | | | | | | | | | | |
| **Wartung** | **Umfang** | **Ressourcen** | **Km/Saison** | **Amt des Bezirk Karlsbad** | **Gottesgab** | **Joachimstal** | **Abertham** | **Bärringen** | **Bergstadt Platten** | **Breitenbach** | **Neuhammer** | **Neudek** | **Hochofen** | **Schwaderb.** | **Silberb.** | **Sonst.** |
| **Schneemobil Gottesgab** | 57,1km | **685.000 Kč** | **11.996 Kč** | 285.000 | 170.000 | 90.000 | 140.000 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Schneemobil Jochamistal** | 26,1km | **125.000 Kč** | **4.789 Kč** | 95.000 |  | 30.000 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Schneemobil Keilberg** | 29,1km | **350.000 Kč** | **12.027 Kč** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 350.000 |
| **Schneemobil Neuhammer** | 16,7km | **230.000 Kč** | **13.772 Kč** | 30.000 |  |  |  |  |  |  | 10.000 | 80.000 | 10.000 |  |  | 100.000 |
| **Schneemobil Bärringen** | 30,2km | **320.000 Kč** | **10.596 Kč** | 175.000 |  |  |  | 120.000 | 25.000 |  |  |  |  |  |  |  |
| **Schneemobil Schwaderbach** | 33,1km | **277.000 Kč** | **8.369 Kč** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 17.000 | 30.000 | 230.000 |
| **Schneemobil BRD** | 7,7km | **- Kč** | **- Kč** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Schneeschlitten Merkelsgrün** | 7,4km | **10.000 Kč** | **1.351 Kč** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 10.000 |
| **Schneeschlitten Neudek** | 14,0km | **30.000 Kč** | **2.143 Kč** |  |  |  |  |  |  |  |  | 20.000 | 10.000 |  |  |  |
| **Schneeschlitten Breitenbach** | 10,5km | **20.000 Kč** | **1.905 Kč** |  |  |  |  |  |  | 20.000 |  |  |  |  |  |  |
| **Schneeschlitten Musher** | 34,6km | **10.000 Kč** | **289 Kč** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 100.00 |
| **Insgesamt** | **266,5km** | **2.057.000 Kč** |  | **585.000** | **170.000** | **120.000** | **140.000** | **120.000** | **25.000** | **20.000** | **10.000** | **100.000** | **20.000** | **17.000** | **30.000** | **700.000** |

Schneemobil Gottesgab Angabe des Bezirks Karlsbad; umfasst eine Förderung in Höhe von 185.000,- Kč durch die Stadt Gottesgab und 100.000,- Kč durch den Sportverein TJ Slovan KV - Gelände „Jahodová louka“.

Schneemobil Joachimstal Angabe des Bezirks Karlsbad; umfasst eine Förderung in Höhe von 60.000,- Kč durch die Stadt Joachimstal und 35.000,- Kč durch den Sportverein Biatlon Club - Eduard

Schneemobil Keilberg Angaben einschließlich der im Bezirk Ústí präparierten Spuren; Ressource Sonst. - ist eine Schätzung der Kosten einschl. Abschreibungen

Schneemobil Bärringen Angabe des Bezirks Karlsbad umfasst eine Förderung in Höhe von 40.000,- Kč durch Bärringen und 25.000,- Kč durch die Bergstadt Platten sowie 110.000,- Kč durch Abertham

Schneemobil Schwaderbach Ressource Sonst.ist eine Schätzung der Kosten einschl. Abschreibungen

Schneeschlitten Musher Strecken für Hundegespanne nutzen zum Teil auch Strecken für Skiläufer

Schneemobil Gottesgab

und Bärringen Überlappung im Bereich der Instandhaltung bei etwa 8 - 9 km, der Umfang ist entsprechend dem meisten Anteil an den entsprechenden Abschnitten der Instandhaltung festgelegt, was den Umfang der Instandhaltung gegenüber der Wirklichkeit im Fall des Schneemobils aus Gottesgab erhöht und in der Tabelle den tatsächlichen Umfang der Instandhaltung durch das Schneemobil aus Bärringen reduziert.

Die Spalte Amt des Bezirk Karlsbad gibt Finanzmittel aus dem Förderprogramm der Abteilung für Regionalentwicklung an, die für das Erzgebirge bestimmt sind.

Spalten mit Bezeichnungen von Gemeinden stellen Finanzmittel aus dem Haushalt der Gemeinden dar, die Spalte „sonst.“ gibt Mittel von insbesondere privaten Einrichtungen (Sponsoren und Eigentümer von Skizentren) an.

**Die Kosten, die für die Instandhaltung der Strecken angegeben wurden, sind eher als Mindestbeträge anzusehen. Dies hat folgende Gründe:**

1. Abschreibungen sind mit Ausnahme der in den Bemerkungen angegebenen Fällen nicht enthalten
2. Ein schwer abzuschätzender Teil der Instandhaltungsarbeiten im Winter wird durch die ehrenamtliche Bedienung der Spurmaschinen oder durch Sachspenden (Ersatzteile, Treibstoffe und Reparaturkosten, die aus anderen Mitteln des Betreibers bezahlt werden) gesichert.
3. Bei der Neuanschaffung entstehen zusätzliche Ausgaben für die zwingend durchzuführenden Durchsichten zur Aufrechterhaltung der Garantie. Nach Informationen der Betreiber führt eine Neuanschaffung nicht automatisch zu Reparatureinsparungen. Neue Geräte sind sehr störanfällig und die Preise für Ersatzteile sind sehr hoch.
4. Die betrachtete Saison war relativ kurz.

Die nachfolgend vorgenommene grobe Schätzung ist eine erste vorsichtige Näherung für die Kosten, die bei einer Instandhaltung der Langlaufstrecken auf unternehmerischer Basis anfallen würden. Sie beinhalten sowohl die Personalkosten der Bedienung während der gesamten Saison, die Betriebskosten, Reparaturen, Service, Durchsicht und Abschreibungen. Der Verfasser vertritt dabei die Auffassung, dass mit diesen Kosten auch eine gewisse Rendite gesichert werden kann, sodass Unternehmer im Bereich der Land- und Forstwirtschaft oder im Bauwesen zur Anschaffung der notwendigen Technik für die Sicherstellung der Dienstleistungen im Laufe der Saison motiviert sein könnten.

Die Saison wird mit 15 Wochen angenommen (von etwa Hälfte Dezember bis etwa Ende März).

1. Kosten für einen Kilometer durch ein Schneemobil durchschnittlich 2 – 3 mal wöchentlich präparierten Loipe 15.000- 18.000,- Kč
2. Kosten für einen Kilometer durch einen Schneeschlitten durchschnittlich 2 – 3 mal wöchentlich präparierten Loipe 5.500,- Kč

Bei einem Preisniveau von 2011/2012 würden die Kosten für die Instandhaltung von etwa 200 km Langlaufspuren mit einem Schneemobil etwa 3-3,6 Mio Kronen betragen und für die Instandhaltung von etwa 100 km mit Schneeschlitten weitere 0,55 Mio. Kronen. Die Instandhaltung der Strecken basiert gegenwärtig auf einer gemeinnützigen Leistung mit einer verhältnismäßig unüberschaubaren Finanzierung. Auch wenn diese weiterhin auf diese Art und Weise betrieben werden würde, betragen realistisch geschätzt die Kosten für die Instandhaltung des bestehenden Streckensystems etwa 3 Mio. tschechische Kronen.

Diese Schätzung wird durch Angaben aus einem vergleichbaren, durch den Verein Krušnohorská bílá stopa (Weiße Spur im Erzgebirge) betriebenen Systems, bestätigt. Es handelt sich dabei um miteinander verbundene, maschinell präparierte Langlaufstrecken von etwa 250 km Länge im Erzgebirge ab Görkau (Jirkov) bis Königswalde (Libouchec) (etwa 45 km Luftlinie). Die Höhenlage der Strecken liegt zwischen 740 und 950 m NN, wodurch die Saison kürzer ist als im Untersuchungsgebiet. Von den dort insgesamt vorhandenen 250 km wird etwa die Hälfte durch Schneeschlitten, also wesentlich billiger, präpariert. Die Kosten für die Instandhaltung dieses Systems wird mit 2,6 - 3,0 Mio. tschechischen Kronen angegeben. Durch die Betreiber werden 1,0 Mio Kč als der zwingend nur zur Deckung der Betriebskosten erforderliche Betrag angegeben. Im Fall einer Kürzung auf 0,7 Mio. Kč kam es zu Problemen, um die Loipen auf einem für die Skiläufer attraktivem Niveau halten zu können.

Hinsichtlich der Finanzierung stellen die Mittel der Gemeinden gefolgt durch die Mittel des Bezirks, den wichtigsten Teil dar. Unverzichtbar sind auch die Beiträge der Eigentümer der Skizentren, die 2011/2012 etwa 20 - 25% der Kosten für die Instandhaltung der Strecken übernehmen konnten. Weitere Ressourcen bestehen nicht bzw. sind geringfügig. Überraschend ist, dass insbesondere die größeren Städte (Schlackenwerth, Karlsbad, Falkenau, Graslitz), für die das Untersuchungsgebiet ein natürliches und stadtnahes Erholungsgebiet darstellt, keine Mitfinanzierung übernehmen. Interessant ist auch das Fehlen von großen Sponsoren aus dem Firmenbereich, die sich an ähnlichen Aktivitäten durchaus jedoch in anderen Regionen beteiligen.

### 4.4.7 Werbeaktivitäten, die auf den Skilanglauf ausgerichtet sind

Nach der Auswertung der Fragebögen wurde von der ursprünglich angedachten Bezifferung von weiteren Kosten für die Erneuerung der Markierung, Instandhaltung der Parkplätze und den Betrieb der Informationszentren abgesehen. Die dazu bisher erfassten Daten lassen eine Bezifferung der nur durch Skiläufer oder weitere Nutzer der Winterlandschaft außerhalb der Skiabfahrtzentren verursachten Kosten nicht möglich.

Eine ähnliche Situation besteht auch bei der Ermittlung der Werbekosten bzw. insgesamt bei der Öffentlichkeitsarbeit. Keine der Gemeinden gab an, dass sie eine besondere Werbekampagne nur mit der Hauptzielgruppe Skiläufer durchführen würde.

Im Fall von Neudek, Neuhammer, Abertham, Bärringen und Gottesgab wird über die Möglichkeiten zum Skilanglauf auf den Internetseiten und in den Werbematerialien der Gemeinden sowie der Unternehmer aus der Gemeinde informiert.

Auf den Internetseiten befinden sich Links zu Kartenservern mit Angaben zu Strecken in Böhmen sowie in Sachsen oder sogar zu Unterkünften und den Möglichkeiten für einen Imbiss auf den Strecken, oftmals auch Angaben über die Schneebedingungen sowie Links zu Webcams. Angeboten werden hier auch Werbematerialien zu einzelnen Strecken sowie Unterkunftsmöglichkeiten. Die Stadt Abertham ist bemüht, sich als ein Zentrum für SnowKiting im westlichen Erzgebirge zu profilieren. Auf ihren Internetseiten gibt es für diese Sportart eine selbständige Rubrik.

Der Gemeindeverband „Bystřice“ (Breitenbach, Bergstadt Platten, Bärringen, Abertham, Merkelsgrün) hat mit Unterstützung des Bezirks Karlsbad und weiterer Sponsoren für die Bewerbung der Winter- und Sommernutzung der präparierten Strecken auf der deutschen sowie tschechischen Seite des Gebirges die Internetseite <http://www.krusnohorsketrasy.cz/> geschaltet.

Weitere Gemeinden entwickeln keine besonderen Aktivitäten. Skilanglauf wird bei Frübuß, Silberbach, Schwaderbach, Schindlwald als eine Ergänzung des im Winter vorhandenen allgemeinen Angebotes, ohne jedoch weiter zu spezifizieren, erwähnt. Bei Hochofen, Graslitz, Merkelsgrün, Schönwald und Warta erfolgt gar kein Hinweis.

Hinweise zum Portal für Skiläufer, das durch das Amt des Bezirkes Karlsbad betrieben wird, befindet sich im Vorschlagsteil des Konzeptes.

### 4.4.8 Entwicklungsdokumente einzelner Gemeinden oder Gemeindeverbände

Eine Anzahl von infrastrukturellen Einrichtungen wird in dem Dokument: Michálková S. (2011): Strategie rozvoje mikroregionu Svazek obcí Bystřice (Entwicklungsstrategie der Mikroregion des Gemeindeverbandes „Bystřice“) erwähnt. Dabei wird allerdings sehr oft nur auf den Skilanglauf hingewiesen, ohne die Thematik aber weiter zu vertiefen.

Ähnlich ist es mit einigen älteren Planungs- und Entwicklungsdokumenten, die auf den Internetseiten der Bergstadt Platten zur Verfügung stehen. Die Gemeinden Gottesgab, Abertham, Bärringen beabsichtigen die Aufnahme der Langlaufstrecken und Flächen für Snowkiting in die Flächennutzungspläne. Die Ausweisung von Strecken für Hundegespanne wird in diesen Gemeinden bisher nicht erwogen. Aus der Sicht der Raumplanung werden die Strecken für Hundegespanne in Gottesgab als ein Konflikt betrachtet, im Raum zwischen Halbemeile und Seifen sogar als ein Konflikt in Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der Skilanglaufstrecken.

Weitere Gemeinden sehen die Möglichkeit der Aufnahme von Loipen in ihre Flächennutzungspläne eher nur im Ansatz. Meistens fehlen hier Aktive, die die dafür erforderlichen Unterlagen für die Flächennutzungsplanung vorbereiten.

### 4.4.9 Skilanglauf in benachbarten Regionen

Die geeigneten natürlichen Voraussetzungen westlich von Graslitz bleiben bisher eher ungenutzt. Vereinzelt liegen hier Spuren, die jedoch durch die Nutzung von Skiläufern und ohne maschinelle Präparierung entstehen.

Ein umfangreiches Streckensystem besteht im benachbarten Sachsen. Die Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. koordiniert die Instandhaltung von 36 km Kammloipe und etwa 100 km anschließender Strecken und Rundwege zwischen Johangeorgenstadt, Carlsfeld/Eibestock, Muldenhammer, Klingenthal, Grünbach, Schöneck. Zwischen Johanngeorgenstadt und Oberwiesenthal stehen weitere mehr als 40 km präparierte Strecken mit einer direkten Anbindung an die Grenze mit der Tschechischen Republik zu Verfügung. Weitere, schätzungsweise 25 km werden als Rundwege ohne einen direkten Anschluss an das System in Böhmen vorgehalten. Das Niveau der Instandhaltung der Strecken wie auch das Netz von Parkplätzen ist sehr gut.

Wie schon für das Grenzgebiet zwischen dem Bezirk Karlsbad und Ustí dargestellt, werden durch das Skizentrum Keilberg etwa 18 km Strecken präpariert. Die meisten Strecken befinden sich noch auf dem Gebiet des Bezirks Karlsbad. Kürzere präparierte Strecken befinden sich in der Umgebung von Böhmisch Wiesenthal mit der Möglichkeit eines Übergangs in die BRD. Die Strecken, die sich weiter östlich befinden, sind trotz ausgezeichneten Voraussetzungen (Höhenlagen um 1.000 m NN) nur natürliche Spuren, die maschinell nicht präpariert werden. Das durch den Verein Krušnohorská bílá stopa garantierte System beginnt erst im Raum von Kallich.

## 4.5 Fazit des analytischen Teils

Hinsichtlich ihrer Beziehungen zum Sport in der freien Winterlandschaft und dessen Einbindung in die lokale Wirtschaft können die Gemeinden im Untersuchungsgebiet in drei Kategorien eingeteilt werden.

1. Die Sportarten sind völlig in das Leben der Gemeinde integriert und sind ein wesentliches Bestandteil des Angebotes der Gemeinden. Die Gemeinden haben bereits ein System für die Einbindung in die lokale Wirtschaft entwickelt. In den Gemeinden gibt es eine kompakte Akteursgruppe, die an einer laufenden Verbesserung des Angebotes arbeitet.

**In diese Kategorie gehören insbesondere Abertham, Gottesgab, Bärringen, Neuhammer.**

1. Gemeinden, die ein solches System gerne aufbauen würden und sich gegenwärtig dahin mit unterschiedlicher Geschwindigkeit hinentwickeln. Die Akteursgruppe ist hier bisher nicht so stark, um solch ein System innerhalb kurzer Zeit ausbauen zu können.

**In diese Kategorie gehören Joachimstal, Bergstadt Platten, Breitenbach, Neudek, Silberbach, Schwaderbach.**

1. Gemeinden, die bisher über eine Einbindung dieser Sportarten in die lokale Wirtschaft nicht nachdenken oder gegenwärtig nicht dazu in der Lage sind, sich dahingehend zu entwickeln bzw. entsprechende Entwicklungen anzustoßen.

**In diese Kategorie gehören Hochofen, Frühbuß, Schindlwald, Graslitz, Merkelsgrün, Schönwald und Warta.**

Insgesamt, einschließlich der anschließenden Strecken in Sachsen und im Bezirk Ustí, bietet das Erzgebirge etwa 450 km präparierte Strecken und weitere mindestens 100 km auf Strecken mit natürlichen Spuren in einem verbundenen System an. Das gesamte System kann in der Regel etwa 65 Tage im Jahr, die Hälfte sogar in der Regel 77 Tage im Jahr genutzt werden. Die Möglichkeiten für die Anlage weiterer Strecken sind bisher noch nicht ausgeschöpft.

Somit besteht ein großes Potenzial, dass bisher noch nicht ausreichend genutzt wird. Teilweise handelt es sich schon um einen bedeutenden Bestandteil des Winterangebotes der Gemeinden. Andererseits stellt es aber auch eine erhebliche Belastung der Gemeindehaushalte dar, ohne dass die Möglichkeit und das im Unterschied zum Alpinski besteht, die entstandenen Kosten durch entsprechende Beiträge der Nutzer abzudecken.

Das Überziehen des gesamten Erzgebirges mit einem Netz von präparierten Strecken ist gegenwärtig nicht möglich, da es zwischen Böhmisch Wiesenthal und Kallich ein Gebiet von etwa 30 km Luftlinie befindet, in dem präparierte Strecken überhaupt nicht vorhanden sind oder diese zumindest kein verbundenes System ergeben.

Snowkiting und Mushing sind für die lokale Wirtschaft bisher nur von einer geringen Bedeutung. Andererseits stellen sie praktisch keine Belastung dar.

**Verhältnisse der Beiträge zu unterschiedlichen Parametern von Gemeinden**

1. Fläche des Verwaltungsgebietes in Höhenlagen über 700 m
2. Länge der präparierten Strecken
3. Beherbergungskapazität
4. Anzahl der ständigen Bewohner

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gemeinde** | **Räumlicher Umfang** | | | **Beitrag** | **Strecken** | **davon** | | **Beitrag** | Unterkunfts. | **Beitrag** |  | **Beitrag** | Beitrag |
| **Stadt** | Fläche | Lagen über 700 m NN | Anteil der Lagen über 700 m NN in % | Km² über 700 m NN | insgesamt | präpariert | präpariert | km präpariert | Kapazität | Bett | Anzahl Einwohner. | Pro Einwohner | • Gemeinden |
| **Gottesgab (Boží Dar)** | 37,9 km² | 37,1 km² | 97,9% | **4.582,21 Kč** | 31,5 km | 30,8 km | 97,8% | **5.519,48 Kč** | 1.500 | **113,33 Kč** | 204 | **833,33 Kč** | 170.000 Kč |
| **Joachimstal (Jáchymov)** | 50,8 km² | 47,1 km² | 92,7% | **2.547,77 Kč** | 73,4 km | 51,7 km | 70,4% | **2.321,08 Kč** | 1.800 | **66,67 Kč** | 2 958 | **40,57 Kč** | 120.000 Kč |
| **Abertham (Abertamy)** | 8,7 km² | 8,7 km² | 100,0% | **16.091,95 Kč** | 10,0 km | 6,0 km | 60,0% | **23.333,33 Kč** | 400 | **350,00 Kč** | 1 240 | **112,90 Kč** | 140.000 Kč |
| **Bärringen (Pernink)** | 15,7 km² | 15,7 km² | 100,0% | **7.643,31 Kč** | 23,7 km | 20,7 km | 87,3% | **5.797,10 Kč** | 500 | **240,00 Kč** | 715 | **167,83 Kč** | 120.000 Kč |
| **Breitenbach (Potůčky)** | 40,0 km² | 40,0 km² | 100,0% | **500,00 Kč** | 24,0 km | 14,2 km | 59,2% | **1.408,45 Kč** | 50 | **400,00 Kč** | 479 | **41,75 Kč** | 20.000 Kč |
| **Bergstadt Platten (Horní Blatná)** | 5,6 km² | 5,6 km² | 100,0% | **4.464,29 Kč** | 8,3 km | 6,7 km | 80,7% | **3.731,34 Kč** | 200 | **125,00 Kč** | 506 | **49,41 Kč** | 25.000 Kč |
| **Neuhammer (Nove Hamry)** | 25,1 km² | 25,1 km² | 100,0% | **398,41 Kč** | 24,2 km | 14,2 km | 58,7% | **704,23 Kč** | 200 | **50,00 Kč** | 337 | **29,67 Kč** | 10.000 Kč |
| **Hochofen (Vysoká Pec)** | 13,4 km² | 13,4 km² | 100,0% | **1.492,54 Kč** | 16,2 km | 14,1 km | 87,0% | **1.418,44 Kč** | 25 | **800,00 Kč** | 339 | **59,00 Kč** | 20.000 Kč |
| **Neudek (Nejdek)** | 52,3 km² | 41,0 km² | 78,4% | **2.439,02 Kč** | 21,5 km | 8,8 km | 40,9% | **11.363,64 Kč** | 500 | **200,00 Kč** | 8 290 | **12,06 Kč** | 100.000 Kč |
| **Frühbuß (Přebuz)** | 29,8 km² | 29,8 km² | 100,0% | **0,00 Kč** | 39,6 km | 14,3 km | 36,1% | **0,00 Kč** | 0 | **0,00 Kč** | 75 | **0,00 Kč** | 0 Kč |
| **Silberbach (Stříbrná)** | 33,5 km² | 31,0 km² | 92,5% | **967,74 Kč** | 16,1 km | 13,2 km | 82,0% | **2.272,73 Kč** | 900 | **33,33 Kč** | 442 | **67,87 Kč** | 30.000 Kč |
| **Schwaderbach (Bublava)** | 6,1 km² | 5,6 km² | 91,8% | **3.035,71 Kč** | 3,9 km | 2,6 km | 66,7% | **6.538,46 Kč** | 400 | **42,50 Kč** | 378 | **44,97 Kč** | 17.000 Kč |
| **Schindlwald (Šindelová)** | 38,3 km² | 29,1 km² | 76,0% | **0,00 Kč** | 4,9 km | 4,9 km | 100,0% | **0,00 Kč** | 0 | **0,00 Kč** | 281 | **0,00 Kč** | 0 Kč |
| **Graslitz (Kraslice)** | 81,3 km² | 1,1 km² | 1,4% | **0,00 Kč** | 4,6 km | 4,2 km | 91,3% | **0,00 Kč** | 100 | **0,00 Kč** | 6.905 | **0,00 Kč** | 0 Kč |
| **Merkelsgrün (Merklín)** | 23,4 km² | 19,1 km² | 81,6% | **523,56 Kč** | 7,7 km | 7,7 km | 100,0% | **1.298,70 Kč** | 50 | **200,00 Kč** | 1.122 | **8,91 Kč** | 10.000 Kč |
| **Schönwald (Krásný Les)** | 22,7 km² | 9,7 km² | 42,7% | **0,00 Kč** | 16,9 km | 15,3 km | 90,5% | **0,00 Kč** | 0 | **0,00 Kč** | 309 | **0,00 Kč** | 0 Kč |
| **Warta (Stráž n.Ohří)** | 29,0 km² | 8,1 km² | 27,9% | **0,00 Kč** | 4,7 km | 0,0 km | 0,0% | **0,00 Kč** | 0 | **0,00 Kč** | 601 | **0,00 Kč** | 0 Kč |
| **Insgesamt** | **513,6 km²** | **367,2 km²** | **71,5%** | **2.628,62 Kč** | **331,2 km** | **229,4 km** | **69,3%** | **3 865,12 Kč** | **6 625** | **154,17 Kč** | **25 181** | **86,37 Kč** | **782.000 Kč** |

\*Die Verwaltungsgebiete der Gemeinden Abertham, Bergstadt Platten und Schwaderbach sind kleiner als 10 km2. Mit ihren Beiträgen fördern sie das Gebiet der Nachbargemeinden.



**Koncepce běžeckého lyžování v Karlovarském kraji I. etapa Krušné hory**

**Čistopis - návrhová část**

# Vorschläge-Einleitung

Für den Skilanglauf sowie weitere außerhalb von Sportzentren betriebene Sportarten wurde im Erzgebirge schon ein etabliertes System aufgebaut, das für den Skilanglauf folgendes umfasst:

* Stabiler Umfang von Strecken mit Unterkünften, Parkplätzen oder einer anderen Zufahrt ins Gebirge
* Zentren mit begleitender Infrastruktur (Ausleihe, Imbiss, Unterkunft, Parken)
* finanzielle Ressourcen
* Werbeaktivitäten

Für weitere Wintersportarten gibt es ein solches System zwar auch schon. Dieses befindet sich im Unterschied zum Skilanglauf jedoch noch in der Entwicklungsphase. Deshalb sind diese Wintersportarten schwierig in konkrete Räume in dem Untersuchungsgebiet zu verorten, da es manche Konflikte hinsichtlich ihrer sicheren Nutzung zu lösen gilt.

Der Ausbau des Systems durch die einzelnen Zentren erfolgte bisher relativ eigenständig. Bei zwei benachbarten Zentren fand aber in einem begrenzten Umfang auch schon eine Abstimmung und Zusammenarbeit statt. Dies erfolgte insbesondere im technischen Bereich bei der Präparierung der Loipen und der damit notwendigen Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche für die zu spurenden Gebiete. Die umfassende Abstimmung von weiteren Aktivitäten war eher die Ausnahme. Vielmehr bestand aufgrund der relativ großen Verwaltungseinheiten sogar auch bei längeren Strecken kein Bedarf der Koordination und Verbindung mit benachbarten Zentren. Bemühungen, eine umfassende Plattform auf Basis der lokalen Aktionsgruppen, Gemeindeverbände oder einer anderen Einrichtungen zu schaffen, konnten nie bis zu einer strategischen Zusammenarbeit und einer abgestimmten Entwicklung der Gebirgsregion des Bezirkes Karlsbad ausgebaut werden. Dieser Auffassung nähert sich insbesondere der Gemeindeverband „Bystřice“ mit den Gemeinden Breitenbach, Bergstadt Platten, Bärringen, Abertham und Merkelsgrün. In diesen Gemeinden sind gegenwärtig wohl die besten Voraussetzungen für eine halb- oder ganztägige Erholung mit Langlaufski vorhanden. Die Gemeinden bieten zudem auch Möglichkeiten für weniger bekannte Sportarten an. Allerdings sind auch die Angebote in diesen Gemeinden von einem Idealzustand oder auch dem Niveau anderer Skilanglaufzentren in der Tschechischen Republik noch ein erhebliches Stück entfernt.

Bemühungen, die Strecken mit Hilfe von Verträgen mit den Grundstückeigentümern, den Naturschutzbehörden oder anderen Interessensgruppen an einer Nutzung der freien Landschaft zu sichern, sind eher vereinzelt und bisher über Einzelinitiativen von natürlichen Personen nicht hinausgegangen. Vielmehr wurde die Sicherstellung des technologischen Minimums des Systems durch die vorhandene langjährige Koexistenz der einzelnen Interessengruppen in demselben Raum statt mit formellen Verträgen durch informelle mündliche Absprachen gewährleistet.

5.1 SWOT - Analyse

**Festlegung des Untersuchungsgegenstandes**

Der Untersuchungsgegenstand ist die Entwicklung des Gesamtsystems im Untersuchungsgebiet.

**Die quantitative Entwicklung des Systems bedeutet:**

* Einordnung/Berücksichtigung der Ergänzungsstrecken im Loipensystem (bisher waren diese Strecken kein Bestandteil von Karten und Werbematerialien im Internet sowie in Druckerzeugnissen)
* Ergänzung der Neben- und Hauptstrecken um wichtige Verbindungen sowie neue Strecken in Gebieten mit einem dünnen Netz auf insgesamt etwa 10% der gegenwärtigen Länge

**Die qualitative Entwicklung des Systems bedeutet:**

* Sicherstellung einer regelmäßigen maschinellen Instandhaltung der Haupt- und Nebenstrecken während der gesamten Saison
* Sicherstellung der Kontinuität der Instandhaltung aller maschinell präparierten Strecken in unveränderter Form (bei unverändertem Verlauf) innerhalb einer Frist von ca. sieben Jahren
* Sicherstellung eines einheitlichen Informationssystems für das gesamte Untersuchungsgebiet einschließlich einer einheitlichen Markierung im Gelände
* Einbindung von weiteren Einrichtungen (natürlichen sowie juristischen Personen) in das System einschließlich der finanziellen Beteiligung dieser an den notwendigen Aufwendungen
* den schrittweisen Aufbau eines Images des Untersuchungsgebietes als ein wichtiges Erholungsgebiet in Mitteleuropa

Das Ziel ist das Erreichen einer nachhaltigen Finanzierung sämtlicher wichtiger Bestandteile bei einer attraktiven Rendite für die Unternehmer.

Der Zeitrahmen dafür umfasst die nächste Förderperiode der Europäischen Gemeinschaft, also die Jahre 2014 - 2020.

Manche Feststellungen der SWOT-Analyse stehen in Zusammenhang mit der Stabilisierung des gegenwärtigen Umfangs des Systems, andere mit der Entwicklung einer komplexen Lösung der Problematik.

Die hier dargestellten Ergebnisse können sowohl mit einzelnen Untersystemen übereinstimmen als auch im Gegensatz zu deren möglichen SWOT-Analysen stehen.

**Innere Analyse - Stärken**

* ausreichende technische Erfahrungen bei der Präparierung der Strecken
* vorhandenes Bewusstsein zum finanziellen Aufwand der investiven Maßnahmen sowie den Betriebskosten
* Persönliche Initiative und Motivation als Antrieb für Veränderungen und den Erhalt des bisher erreichten Standes
* Fähigkeit, auch unter schwierigen Umständen selbständig zum Ziel zu gelangen
* Vorhandensein mehrerer Interessengruppen mit konkreten Personen, die in der Lage sind, den gegenwärtigen Umfang des Systems sicherzustellen
* Verständnis der Schlüsselpersonen, dass das System, um für Besucher attraktiv zu sein, umfassend und komplex sein muss

Aus Sicht der möglichen Weiterentwicklung ist die Stärke alleine schon die Existenz des Streckensystems im Erzgebirge, weil dieses System ohne eine umfassende Förderung von überfinanzierten Projekten, sondern als eine Initiative der Menschen „von unten“ entstand.

**Innere Analyse - Schwächen**

* unklare Verteilung von Zuständig- und Verantwortlichkeiten im Inneren des Systems
* persönliche Animositäten zwischen wichtigen Personen im Inneren des Systems
* unbekannter Umfang von hochwertigen und einsetzbaren Humanressourcen im Gebiet
* Mangel an soliden primären Angaben (Anzahl der Besucher der Strecken oder Gebiete, Marketinguntersuchungen, Auswirkungen der Skifahrer auf die Population des Birkhuhns etc.)
* fehlende Bereitschaft der einzelnen Einrichtungen für gemeinsame Regeln und die Abgabe eines Teils ihrer eigenen Entscheidungsbefugnisse
* starke Abhängigkeit von wichtigen Ressourcen für die Instandhaltung der Strecken von öffentlichen Budgets - die Höhe der Beiträge ist eine politische Entscheidung
* schwache finanzielle Beteiligung der vom System profitierenden Personen an seiner Stabilisierung und Entwicklung
* mit den bisherigen Ressourcen kann das System nur aufrechtgehalten aber nicht seine Weiterentwicklung gesichert werden.
* gering ausgebaute Infrastruktur für Sportarten, die außerhalb der Skizentren betrieben werden
* wenige Bemühungen für eine systematische Öffentlichkeits- und Medienarbeit zur Entwicklung eines (positiven eigenen) Images des Raumes
* saisonbedingte Bemühungen für eine Verbesserung des Systems - die größten Arbeitskapazitäten und Motivation entstehen im Winter, wenn durch die hohe Auslastung Probleme beim Betrieb entstehen (für die Lösung von strategischen Fragen gibt es entweder keine Kapazität oder keine Zeit)
* ein zu großer Umfang des Gebietes, der sich an den Grenzen der Möglichkeiten einer regionalen Absicherung aus einem Zentrum befindet.**Äußere Analyse - Chancen**
* sehr günstige natürliche klimatische sowie geomorphologische Voraussetzungen für die Streckenführung der Loipen
* ausreichend Möglichkeiten für Ersatzvarianten der Langlaufstrecken sowie für Kompromisslösungen mit anderen Interessengruppen
* ausreichend Möglichkeiten für die Entwicklung eines umfangreichen Angebotes von weiteren Aktivitäten in der freien Winterlandschaft (neben dem Basispaket der Langlaufstrecken)
* allgemeines Bewusstsein der Bevölkerung, dass es sich lohnt, für einen halben Tag oder sogar zum Familienurlaub im Erzgebirge Ski zu fahren.
* relativ stabiler Finanzierungsmechanismus, der die Basis für eine Weiterentwicklung des Systems bilden kann
* die allgemein schwache Wirtschaftsentwicklung wird dazu führen, dass preiswertere Urlaube (kurzfristige sowie mehrtägige Angebote) bevorzugt werden
* Beispiele von ähnlichen Systemen in anderen Teilen der Tschechischen Republik oder in anderen europäischen Ländern
* bestehende Tradition der nordischen Disziplinen in der Region, Heimat von Medaillengewinnern bei wichtigen internationalen Meisterschaften in diesen Disziplinen
* Erhöhung der Kapazität für den Wintersport im Gebiet zwischen Bärringen und Keilberg insgesamt

**Äußere Analyse - Risiken**

* ein größere Rezession, die die Kaufkraft der Bevölkerung sowie die Möglichkeiten von potenziellen Sponsoren erheblich reduziert
* komplizierte Administration für den Ausbau der notwendigen Infrastruktur
* unbekannte Regeln und nicht bekannter Umfang der neuen Finanzausstattung der nächsten europäischen Förderperiode
* lokale Einschränkung der Entwicklung von Untersystemen durch naturschutzrechtliche Erfordernisse
* schlechte Verkehrsverbindungen von einigen, für die Entwicklung des Skilanglaufes aber perspektivreicher Standorte
* im Vergleich mit anderen Langlaufgebieten längere Anreisezeiten aus Prag
* die bisherige Art des Winterurlaubes hat ihren Schwerpunkt auf Ski alpin
* Einschränkungen in der Durchgängigkeit der Landschaft in Folge von veränderten Eigentumsverhältnisse (Einwände der Grundstückseigentümer gegen die notwendige Grundstücksnutzung)
* andere Raumnutzungen wie die Errichtung von Windkraftanlagen bzw. insbesondere umfangreichen Windparks
* Ausbau von ausgedehnten Abfahrtsstrecken und damit Blockierung von geeigneten Strecken insbesondere im Gebiet des Keilberges
* nicht bekannte Bereitschaft der Verwalter des Wegenetzes, die Garantie für die Stabilität der Wegenutzung zu übernehmen

## 5.2 Konkrete Aufgaben für den Vorschlagsteil des Konzeptes

Der Vorschlagsteil beinhaltet die Aufarbeitung der Ergebnisse der Beratung und Änderungen der Karte der Langlaufstrecken nach der Abstimmung mit dem Planungsträger.

Die grundlegenden Erwägungen und Prinzipien des Entwurfes der konzeptionellen Lösung des Skilanglaufes im Erzgebirge betreffen folgende Themen:

* 1. Hierarchische Gliederung des Streckensystems und sich daraus ergebende Grundsätze
  2. Gründung einer Trägereinrichtung zur Sicherstellung des Skilanglaufes (z. B. einer nicht staatlichen Einrichtung – einer gemeinnützigen Gesellschaft)
  3. Vorschlag zur Rolle des Bezirks Karlsbad und des Amtes des Bezirks Karlsbad
  4. Vorschlag zur Rolle der Gemeinden
  5. Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden
  6. Finanzierungsbilanz des Betriebes
  7. Mögliche Ansätze einer nutzerfinanzierten Kostenbeteiligung
  8. Sicherung der technischen Instandhaltung der Strecken
  9. Problematik der Maschinen - Anschaffung, Wartung und Betrieb von Spurgeräten
  10. Klärung der Beziehungen mit wesentlichen Eigentümern (staatlicher Forstbetrieb Lesy ČR s.p., ... )
  11. Naturschutz
  12. Markierung der Strecken und Informationssystem im Gelände
  13. Lösung der Problematik der Streckenführung der Umfahrungsstrecken und Varianten sowie Vorschlag von auf befestigten Waldwegen führenden Strecken
  14. Angebot von Strecken mit unterschiedlicher Art der Präparierung (Klassik, Skating) für unterschiedliche Arten der Benutzer (Hobbyskiläufer, Sportler, Mushing, Fußgänger)
  15. Festlegung von Regeln für Vorschläge für neue Strecken
  16. Vorschlag der Betriebsordnung für die Benutzer
  17. Begleitende Aktivitäten (Parken, Imbiss, Service, Ausleihe, …. )
  18. Prinzipien und empfohlener Inhalt für eine schnelle Übertragung und Publizierung von aktuellen Informationen - ein Internetportal für Langlaufski
  19. Marketing und Förderung seitens des Bezirkes
  20. Risiken des Projektes

**5.2.1 Klassifizierung des Streckensystems**

Die vorgeschlagene Klassifizierung des Streckensystems geht vom aktuellen Stand im Gelände aus und berücksichtig insbesondere die Instandhaltung und Frequenz der Nutzung der Strecken.

In der ersten Ebene wird nach der Nutzungsart der Flächen oder Strecken differenziert. Manche Nutzungsarten werden weiter in verschiedene Klassen von Strecken unterteilt. Alle Nutzungsarten und Klassen von Strecken setzen eine Wegmarkierung und die regelmäßige Beseitigung von Hindernissen, wie zum Beispiel quer liegender Bäume, voraus. Insbesondere die Klassen der Strecken bestimmt den Mindestumfang der Wartung, der (noch) festzulegen ist. Nachfolgend die Übersicht der vorgeschlagenen Klassifizierung:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Streckenabschnitt** | | | **Mindestanforderungen auf die Instandhaltung** | | |
| **Nutzungsart** | **Klasse** | **Zweck – Anforderungen** | **Maschine** | **wöchentlich** | **geforderter Mindestzustand der Strecke** |
| Skilanglauf | Hauptstrecke | hohe Kapazität für Skiläufer | Schneemobil | 2 | täglich befahrbar |
|  | Nebenstrecke | mittlere Kapazität für Skiläufer | Schneemobil oder Schneeschlitten | 1 | befahrbar am Anfang des Wochenendes |
|  | Ergänzungsstrecke | Strecken für Bergfreunde | Schneeschlitten oder  Keine | 0 | nur Markierung und Beseitigung der Hindernisse in der Befahrbarkeit der Strecke |
|  | Wettkampfstrecke | Rundwege für regelmäßiges Training und Wettkämpfe | Schneemobil | 2 | täglich befahrbar |
|  | Biathlon | Rundwege für regelmäßiges Training und Wettkämpfe | Schneemobil | 2 | täglich befahrbar |
|  | mit Hunden | empfohlene Langlaufstrecke für Skilanglauf mit Hunden | Schneemobil oder Schneeschlitten | 1 | befahrbar am Anfang des Wochenendes |
| Musher | Hauptstrecke | die am meisten benutzten Strecken | Schneeschlitten | 1 | befahrbar am Anfang des Wochenendes |
|  | Nebenstrecke | regelmäßig benutzte Strecken | Schneeschlitten | 1 | befahrbar am Anfang des Wochenendes |
|  | Ergänzungsstrecke | sporadisch benutzte Strecke | Schneeschlitten | 0 | Präparierung nur zu bestimmten Anlässen |
| Fußgänger | Verbindungsstrecke | Verbindung zum Anfang der präparierte Strecke | Schneepflug, Schneeschlitten, Schneemobil | 1 | durchgängig für einen Fußgänger |
|  | Spaziergang | für Besucher ohne Langlaufski empfohlene Strecke | Schneepflug, Schneeschlitten, Schneemobil | 1 | durchgängig für einen Fußgänger |
| Kiting | Fläche | sichere Fahrt mit einem Lenkdrachen | eine | keine | natürliche Oberfläche |

Die Klassifizierung kann zur Festlegung weiterer Standards für die Instandhaltung differenziert nach den einzelnen Klassen der Strecken genutzt werden.

Wird eine Betriebsordnung sowie eine Besucherordnung für die einzelnen Nutzungsarten und Streckenklassen erarbeitet, können diese die auf ihnen zugelassenen, untersagten, empfohlenen oder nicht empfohlenen Tätigkeiten beinhalten.

Die Klassifizierung dient auch als Basis für die Kalkulation der Kosten und Einheitspreise für die Instandhaltung einer bestimmten Betriebsart. Dies ist für die ausreichend transparente und nachvollziehbare Finanzierung der Instandhaltung der Strecken aus öffentlichen Mitteln notwendig.

### 5.2.2 Gründung einer Einrichtung zur Sicherstellung des Skilaufes

Vor der Darstellung der Problematik einer möglichen Einrichtung zur Entwicklung des Sports in freier Landschaft in der Gebirgsregion des Bezirks Karlsbad sind die Aufgaben, die durch diese Einrichtung wahrgenommen werden sollten, festzulegen. Gerade eine ununterbrochene Arbeit an der Entwicklung des Systems während aller 12 Monate ist eine der Schwachstellen, die im Ergebnis der SWOT-Analyse festgestellt wurden.

**Aufgabenbereich**

* Verwaltung eines Internetportals - technologische Entwicklung, Redaktion und Veröffentlichung von aktuellen Informationen, Entwicklung und Finanzierung des Portals
* jährliche Sicherung des Betriebs von einzelnen Strecken einschließlich der Fortschreibung der für die Strecken Verantwortlichen und der Koordinierung deren Tätigkeit
* Betriebs- und Besucherordnung - Erarbeitung, Fortschreibung, Veröffentlichung
* Strategie der Nutzung der Straßen ohne Winterdienst für Langlaufstrecken und ihre Abstimmung mit den Gemeinden
* Aktualisierung von Kartenunterlagen, Streckbezeichnungen und Ergänzung von weiteren Kartenelementen (Parkplätzen, Ausleihe etc.)
* Entwicklung und Instandhaltung der Strecken, Sicherstellung der Übereinstimmung mit den Karten
* PR-Aktivitäten - Events, Wettkämpfe, Presseberichte und weitere Medienarbeit
* Finanzverwaltung - Verteilung von bestehenden und Aquise von neuen Ressourcen
* Durchführung regionaler Projekte unter Einbeziehung mehrerer Gemeinden
* Erfassung, Aufbewahrung und Auswertung von Daten über einzelne Saisons als primäre Information für eine realistische Planung der Finanz- und Betriebsmittel
* Festlegung innerer Standards der Dienstleistungen und ihrer Kontrolle
* Hilfeleistungen im Bereich der Administration, des Rechtes sowie des Know-how-Transfers an wenig entwickelte Zentren
* Vertretung des gesamten Raumes bei Gesprächen mit regionalen sowie überregionalen Partnern
* Plattform im Binnenverhältnis für regelmäßige Begegnungen wichtiger Einrichtungen, zur gegenseitigen Information sowie einer Weiterentwicklung des Konzeptes

Darüber hinaus besteht das zwingende Erfordernis der Unparteilichkeit gegenüber allen bestehenden Zentren sowie ein allgemeines Vertrauensverhältnis.

Um Gewinn aus der Arbeit der den Skilanglauf sichernden Einrichtung erzielen zu können, ist es unabdingbar, dass die bisher autonom arbeitenden Zentren auch bereit wären, unpopuläre Maßnahmen einzuleiten.

Über die Notwendigkeit der Errichtung einer Dachorganisation sind sich alle Einrichtungen, die etwas mit dem Skilanglauf zu tun haben (Gemeinden, Unternehmer, Sportvereine) bewusst. Im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes haben die Verfasser dazu niemals und von keinem eine andere Auffassung gehört.

Unter Beachtung, dass ein großer Teil der Aufgaben der Einrichtung gemeinnützig sein werden, erscheint eine nichtstaatliche gemeinnützige Organisation als optimale Lösung. Dies könnte zum Beispiel eine gemeinnützige Gesellschaft sein. Gründer wären die Einrichtungen, die gegenwärtig technisch sowie auch organisatorisch den Betrieb der Strecken sicherstellen. Diese scheinbar klare Lösung der Gründung einer gemeinnützigen Gesellschaft wurde trotz der in der Vergangenheit dazu unternommenen Versuche bisher nicht erfolgreich realisiert. Ursachen, die die Umsetzung eines solchen Vorhabens wahrscheinlich behindern, sind folgende:

1. Aufgrund des Ungleichgewichts des Beitrags der Skiläufer für die lokale Wirtschaft sind die entwickelten Zentren nicht bereit, zur Entwicklung des Systems insgesamt einschließlich der Unterstützung der weniger entwickelten Gebiete, beizutragen. Demgegenüber haben die weniger entwickelten Gebiete das Gefühl, dass ihre Beiträge keinen Effekt für ihre lokale Wirtschaft darstellen und nur zur (weiteren) Förderung der mehr entwickelten Zentren dienen.
2. Die Anforderungen an die Gründung und Führung einer entsprechenden gemeinnützigen Einrichtung werden unterschätzt. Die potenziell dafür geeigneten Personen verfügen diesbezüglich nicht über ausreichende Erfahrungen der gesetzlichen, finanziellen und personellen Absicherung einer solchen Einrichtung.
3. Negative Erfahrungen mit einem nicht nachvollziehbaren Verhalten mancher Einrichtungen in der Vergangenheit.
4. Die Gründung einer solchen Einrichtung erfordert neben den Erstinvestitionen auch die Mittel für die Sicherstellung des laufenden Betriebs der Einrichtung. Es bestehen Bedenken, dass bei einem Mißerfolg zu viel Geld verbraucht oder sogar Verbindlichkeiten angehäuft werden.

Zu diesen Ursachen kommt noch die mit der beabsichtigten Änderung des Zivilgesetzbuches verbundenen Herausforderungen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit besteht 2014 das Erfordernis, die dann bestehenden Vereine und gemeinnützigen Gesellschaften in neue Rechtssubjekte umzuwandeln. Die formellen Anforderungen an diese Subjekte werden völlig anders sein und Erfahrungen mit der Durchführung des neuen Zivilgesetzbuches wird es keine geben.

Der Aufbau der Einrichtung muss schrittweise mit einer Aufbauphase von ca. drei Jahren erfolgen. Vorher ist nicht zu erwarten, dass die Einrichtung voll leistungsfähig ist und sämtliche Aufgabenbereiche abdeckt. Das erfordert von den Gründern ein hohes Maß an Geduld. Die Geschäftsführung der gemeinnützigen Einrichtung erfordert viel politischen Einsatz, erhebliche Anstrengungen bei der Mittelbeschaffung (Fundrising) und ein überdurchschnittliches Engagement bei der Erfüllung der anstehenden Arbeitsaufgaben.

Aufgrund dieser Erfordernisse wäre es zweckmäßig, dass die neu entstandene Einrichtung zu Beginn insbesondere Probleme technischer Art löst. Administrative Aufgaben sowie weitere Aufgaben, bei denen bisher keine große Erfahrungen bestehen, sollten langsamer anlaufen.

### 5.2.3 Rolle des Bezirks Karlsbad und des Amtes des Bezirks Karlsbad

Der Bezirk Karlsbad sowie das Amt des Bezirks Karlsbad sind offenbar die einzigen Einrichtungen, die gegenwärtig real existieren und zur Stabilisierung des Systems auf regionaler Ebene (= Erzgebirge) beitragen könnten. Der Bezirk Karlsbad ist auch das einzige Subjekt, das eine Integration des Gebietes gegenwärtig unterstützen kann. Die weitere Rolle des Bezirks Karlsbad hängt davon ab, ob und wie dieser durch zwei weitere Einrichtungen – dem gemeinnützigen Verein und der Destinationsagentur- unterstützt wird

**Destinationsagentur**

Da es in dem Gebiet keine Einrichtung gibt, die einen klaren Auftrag hat, das Thema Skilanglauf im Untersuchungsraum zu vertreten, kann der Bezirk Karlsbad hier die positive Rolle eines Katalysators für die weitere Entwicklung einnehmen. Priorität hat hier eine starke und funktionsfähige Destinationsagentur. Diese Agentur könnte innerhalb einer sehr kurzen Zeit das nachholen, an was es am meisten fehlt und was die Kräfte der bestehenden Einrichtungen offensichtlich übersteigt. Aus den oben dargestellten Aufgaben ist dies insbesondere Folgendes:

* Verwaltung eines Internetportals - technologische Entwicklung, Redaktion und Veröffentlichung von aktuellen Informationen, Entwicklung und Finanzierung des Portals
* PR-Aktivitäten - Feierlichkeiten, Wettkämpfe, Presseberichte und weitere Medienarbeit
* Fortschreibung der Kartenunterlagen und ihre schrittweise Ergänzung um weitere Gebiete und Themen
* innere Plattform für regelmäßige Begegnungen wichtiger Einrichtungen und zur gegenseitigen Information
* Hilfeleistungen im Bereich der Administration, des Rechtes sowie Know-how-Transfer an die schwächeren Zentren

Die Destinationsagentur könnte als eine, insbesondere die Präsentation des Gebietes als eine Einheit unterstützende, professionelle Einrichtung eng mit dem gemeinnützigen Verein zusammenarbeiten. Somit könnte sich der Verein am Anfang seiner Tätigkeit auf fachliche und technische Aufgabenstellungen konzentrieren. Soweit die Gründung des Vereins zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollte, ist als Ersatz auch denkbar, einen Fachbeirat zu gründen, der aus Vertretern der 5 - 7 Hauptzentren besteht. Seine Aufgabe wäre die Koordinierung der technischen Fragen der Langlaufstrecken. Dieser Fachbeirat wäre neben der Lösung aktueller Fragen eine geeignete Basis für die Gründung des Vereins und für eine schrittweise Übertragung von Aufgaben auf diesen.

Das dargestellte Modell garantiert die Bereitstellung der erforderlichen Humanressourcen sowie finanziellen Kapazitäten für die sofort wichtigen Fragen sowie in Perspektive die ausreichende Sicherstellung der Realisierung der Aufgaben innerhalb der nächsten zwei Jahre. Es bezieht im höchstmöglichen Maß die bestehenden Strukturen, die den Betrieb des gesamten Systems der Langlaufstrecken schon gegenwärtig sichert, mit ein und entwickelt diese weiter. Der Bezirk Karlsbad könnte bei der Entwicklung der Gebirgsregion einen entscheidenden Beitrag leisten.

Offen ist, wie und wer die Finanzmittel aus dem Haushalt des Bezirkes Karlsbad sicherstellt und wie das Finanzierungssystem ab dem Jahr 2013/2014 grundsätzlich arbeiten wird (Hinweis: Die Saison 2012/2013 verläuft gemäß der bisherigen Regeln. Aufgrund der Regionalwahlen für das Bezirksparlament werden Anträge bis 31.5. entgegengenommen und es gibt somit keine Möglichkeit, die Erkenntnisse dieses Konzeptes bereits zu berücksichtigen).

Schrittweise ist nachfolgendes Modell zu entwickeln.

1. Erstellung einer Karte der förderwürdigen Strecken entsprechend der oben dargestellten Hierarchie.
2. Festlegung eines Verteilerschlüssels zu jeder Streckenklasse in der Art, dass die öffentlichen Mittel im Einklang mit den Prioritäten des Bezirks Karlsbad alle Strecken, einschließlich der bisher vernachlässigten, abdecken
3. Für die Inanspruchnahme von Fördermitteln aus dem Haushalt des Bezirks Karlsbad werden die weiteren Voraussetzungen festgelegt:

* Nachweis der Zustimmung der Eigentümer zur Streckenführung (dieser kann auch für mehrere Jahre sein)
* die Notwendigkeit, eine Strecke im Laufe der Saison bei Erfordernis zu sperren, sollte schon im Förderantrag angeführt werden
* Zustimmung der Naturschutzbehörde (nur bei neuen Strecken, die im Rahmen des Konzeptes nicht abgestimmt wurden)
* Liste von Strecken, die instand gehalten werden sollen einschließlich der Klasse Ergänzungsstrecke (Instandhaltung gemäß der Befahrbarkeit und Markierung)
* Liste von Streckenparametern, die der Begünstigte - der Betreiber - sich verpflichtet zu garantieren.

1. Der Begünstigte wird der Betreiber der Strecke sein, der für die Einhaltung der oben dargestellten Verpflichtung verantwortlich sein wird. Für jede Strecke wird er zugleich eine konkrete Person, einen Verwalter festlegen. Diese Person kann für alle Strecken festgelegt werden, die der Betreiber zu garantieren hat oder ein Betreiber kann auch mehrere Verwalter haben. Der Grundsatz ist aber, dass jeder Streckenabschnitt einen einzigen Verwalter hat, der für die Lösung von möglichen Problemen zuständig ist.
2. Der Fördergeber sollte mindestens stichprobenartige Vorortkontrollen durchführen, ob die Parameter eingehalten werden, zu deren Einhaltung sich der Betreiber verpflichtet hat.

Zu den Verpflichtungen, die bisher als eine Voraussetzung einer Förderung nicht klar festgelegt sind, sollte insbesondere die Installierung und Wartung einer normierten Markierung einschließlich der Ergänzungsstrecken, die Festlegung der Art und minimalen Frequenz der Instandhaltung des entsprechenden Streckenabschnittes sowie die Verpflichtung, an einem geeigneten Ort im Gelände und dem Internetportal die zeitbegrenzte Unterbrechung der Instandhaltung und Befahrbarkeit der Strecke zu melden, gehören. Diese Problematik wird nachfolgend im Entwurf der Grundlagen der Betriebsordnung weiter ausgeführt, in der auch die Verpflichtungen Dritter enthalten sind.

### 5.2.4 Vorschlag der Rolle der Gemeinden

Die Gemeinden spielten und werden sicher auch in der Zukunft eine wichtige Rolle für die langfristige Stabilität des Gesamtsystems spielen. Die Gemeinde ist in dem Untersuchungsraum eine Einrichtung mit der längstens Kontinuität ihres Bestehens. Sie ist in vieler Hinsicht eine unentbehrliche Einheit, sei es in Fragen der Präparierung der Strecken oder bei der Schaffung der gesamten Umgebung für die entsprechenden Aktivitäten. Aus dieser Position heraus kann die Gemeinde die Bemühungen der Unternehmer sowie der gemeinnützigen Einrichtungen auf eine grundlegende Art und Weise fördern oder bremsen. Dies ist nicht nur auf den grundsätzlichen Anteil der Gemeindehaushalte an der Finanzierung der Instandhaltung der Strecken beschränkt.

An dieser Stelle sollte auch der soziale Aspekt der Entwicklung des Wintersports im Erzgebirge angesprochen werden. In der Gemeinde treffen unterschiedliche Interessen der Landschaftsnutzung aufeinander. Aus der Sicht der Entwicklung des Wintersportes erscheinen als Konfliktfelder die Jagdwirtschaft (= Freizeittätigkeit) und die Forstwirtschaft (= andere bedeutende Quelle an Arbeitsplätzen).

Des Weiteren ist es der Willensmangel mancher Eigentümer von Immobilien, den Zutritt von Dritten auf ihren eigenen Grundstücken zuzulassen. In Folge der historischen Entwicklung geriet ein großer Teil der Grundstücke des Wegenetzes in die Hände von Privatpersonen. In manchen Fällen betrachten sie den Betrieb der Strecken auf diesen Grundstücken als einen unzumutbaren Eingriff in ihre Eigentumsrechte. Dies führt bis zur Untersagung der Einfahrt für Schneemobile, Sperrung der Wege auf den entsprechenden Grundstücken für Skifahrer oder sogar zur Errichtung von technischen Mitteln zur Verhinderung des Zuganges von Personen. Bisher hält sich dieses Phänomen in Grenzen und kommt nur ausnahmsweise vor. Mit der fortschreitenden Privatisierung der staatlichen Grundstücke kann aber eine Zunahme dieser Probleme erwartet werden.

Auch in traditionellen Wintersportzentren gibt es einen Teil der Bevölkerung, die auf eine touristische Entwicklung nicht ausgerichtet ist. Eine höhere Anzahl von fremden Personen und Fahrzeugen wird durch diese Einwohner oftmals als eine Belastung der Umwelt in der Gemeinde wahrgenommen. Auch die Eigentümer von Wochenendhäusern, die eine Immobilie im Gebirge gekauft haben, um dem Stress der Großstadt zu entkommen, sind von einer Masse Skifahrer, die fröhlich das neue Jahr feiern, nicht begeistert. Alle diese Bevölkerungsgruppen sind bemüht, die Aktivitäten, die mit Wintersport zusammenhängen, zu regeln oder sogar zu unterdrücken.

Für jede Gemeinde in dem Untersuchungsgebiet ist es die Frage der Wahl ihrer gesamten Entwicklungsstrategie. Eines der wichtigsten Instrumente für die Umsetzung der Entwicklungsstrategie ist der Flächennutzungsplan. Hier wäre es sehr wünschenswert, dass im Laufe der folgenden zehn Jahre eine endgültige Stabilisierung der benutzten Strecken und Fläche eintritt. Des Weiteren müssen diese Strecken schrittweise in die Flächennutzungspläne eingearbeitet werden. Der allmähliche Verlust der Durchgängigkeit der Landschaft stellt bei einer unabgestimmten Zunahme des bebauten Raumes sowie einer allmählichen Veränderung der Eigentumsverhältnisse ein realistisches Risiko dar. Zu den weiteren Werkzeugen, die bisher scheinbar nicht im gewünschten Maß genutzt wurden, gehören sorgfältige Erwägungen bei der Privatisierung von Gemeindegrundstücken, die Festlegung von Lasten (Wegerechten) zur Sicherung der Durchgängigkeit der Grundstücke oder die Bevorzugung der Vermietung des Gemeindegrundstückes vor seinem Verkauf.

### 5.2.5 Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden

Die Gemeinde sowie das Gemeindeamt sind die Orte, wo die Details des gesamten Wintersportsystems geregelt werden müssen. In vielen Fällen ist die Zusammenarbeit von mindestens zwei, drei Nachbargemeinden unabdingbar. In Folge der historischen Entwicklung sind aber Situationen entstanden, dass Gemeinden mit bedeutenden Kapazitäten für den ruhenden Verkehr sowie hinsichtlich der Unterkünfte stark vom Raum des Verwaltungsgebietes einer anderen Gemeinde abhängig sind. Das kann paradoxerweise auch eine sehr weit entfernte Gemeinde sein. Im Kerngebiet des Untersuchungsraumes gibt es mehrere gute Beispiele für eine Zusammenarbeit von Nachbargemeinden im Bereich der technischen Fragen bei der Instandhaltung von Strecken (die Gruppierung der Städte und Gemeinden Neudek, Neuhammer, Hochofen, Zusammenarbeit von Schwaderbach und Silberbach, die Abstimmung von Aktivitäten im Dreieck Gottesgab, Abertham, Joachimstal). Es gibt auch ein gutes Beispiel für eine umfassendere Zusammenarbeit von Gemeinden im Rahmen des Gemeindeverbandes „Bystřice“ für gemeinsame Werbeaktivitäten, die Abstimmung der Entwicklung und die gemeinsame Finanzierung der Instandhaltung der Infrastruktur sowie die regelmäßige Kommunikation zu praktischen Fragen.

Von den praktischen Fragen, die einer Stabilisierung der Strecken behilflich wären, ist das Abkommen der Gemeinden über den Winterdienst auf den Straßen für etwa 5 - 10 Jahre zu erwähnen. In dieser Vereinbarung könnte geregelt werden, welche Straßen absichtlich dem Wintersport überlassen werden, ob diese saisonabhängig zu sperren sind einschließlich der Notwendigkeit der Errichtung von technischen Hindernissen gegen undisziplinierte Kraftfahrer etc..

An einer Zusammenarbeit mit den größeren Städten am Rande oder außerhalb des Untersuchungsraumes fehlt es bisher. Ausnahme ist hier die Stadt Neudek, die sich an der Entwicklung des Skilanglaufs wesentlich finanziell sowie technisch engagiert. Schlackenwerth, Karslbad, Falkenau, Graslitz, aber auch Lichtenstadt, Chodau (Chodov), Neu Rohlau und weitere Städte verwenden das Erzgebirge im Winter als das Erholungsgebiet für ihre Einwohner. Es handelt sich um eine große Zielgruppe. Es wäre gut, mit dieser Zielgruppe systematisch zu arbeiten und schrittweise auch diese Zusammenarbeit in der Nord-Süd-Achse zu entwickeln. Gemeinsame Interessen betreffen hier insbesondere die Verkehrserschließung und -bedienung einschließlich der Schaffung ausreichender Kapazitäten für den ruhenden Verkehr. Weiter dann die Zusammenarbeit im Bereich der Information über die Sportmöglichkeiten und der Werbung für einen gesunden Lebensstil insbesondere zwischen der Jugend.

Ein eignes Kapitel ist die grenznahe Zusammenarbeit von Gemeinden. Hier muss bemerkt werden, dass diese Zusammenarbeit oftmals wesentlich intensiver ist, als die Zusammenarbeit mit den Städten am Fuße des Erzgebirges ist. In Sachsen bestehet an einer Zusammenarbeit ein ständiges Interesse nicht nur aus der Sicht der Umsetzung von grenznahen Projekten, sondern auch im Bereich der Abstimmung und gemeinsamer Entwicklung von täglichen Aktivitäten. Dieser Trend ist sehr wünschenswert und es gilt ihn insbesondere im Bereich der Beziehungen zur Öffentlichkeit zu unterstützen und zu entwickeln.

Auch im benachbarten Sachsen stellen die Gemeinden ein grundlegendes Element im Bereich der Förderung des Skilanglaufes dar. Sie sichern die Strecken technisch ab und finanzieren aus ihrem Haushalt die Instandhaltung der Strecken, die Markierung sowie begleitende Aktivitäten. 2004 gründeten sie die Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V.. Mit Hilfe dieses Vereins konnten weitere 200 Mitglieder - Privatpersonen sowie juristische Personen - in die Unterstützung der Langlaufstrecken eingebunden werden. Diese stellen dem Verein auch das notwendige Hinterland an Humanressourcen, Infrastruktur, Administration und im Internet zu Verfügung. Somit wird dem Verein eine effektive Nutzung des Potentials der ehrenamtlichen Mitarbeiter ermöglicht. Natürlich ist ein einfacher Vergleich der Rolle der Gemeinden in Sachsen und Böhmen ohne Kenntnis der Haushaltsproblematik, des rechtlichen Rahmens und weiterer wichtiger Umstände, die die Bereitschaft oder die Fähigkeit der Gemeinden, wesentlich zur Unterstützung des Systems beizutragen, irreführend. Die Gemeinden und ihre gegenseitige Zusammenarbeit werden aber mit Sicherheit auch weiterhin die Schlüsselrolle bei der Erfüllung des Konzeptes des Skilanglaufes in ihren Verwaltungsgebieten spielen.

Die Erfahrungen aus Sachsen zeigen des Weiteren, dass für die Instandhaltung der Strecken sowie für die gesamte Kultivierung des Langlaufsystems eine Dachorganisation notwendig ist. Der Gebirgsverein wurde wegen seines allseitigen Beitrages für die Wintertouristik auf der sächsischen Seite des Gebirges sehr hoch geschätzt. So, wie die Gemeinden der Grundstein in der Umsetzung des Konzeptes in einem konkreten Verwaltungsgebiet sind, so ist die Dachorganisation scheinbar unvertretbar in der Umsetzung des Konzeptes in dem gesamten Gebiet des Erzgebirges. Die Erfahrungen aus Sachsen sowie aus Böhmen zeigen, dass diese Dachorganisation durch eine einfache Zusammenarbeit von Gemeinden nicht ersetzt werden kann. Für eine ausreichende Abstimmung der Aktivitäten sowie eine effektive Einbindung weiterer Einrichtungen ist es notwendig eine übergeordnete Einrichtung zu gründen (oder die bestehende nutzen).

Die Tatsache ist aber, dass das Streckensystem im Bezirk Karlsbad größer ist als andere im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes besuchten Systeme. Die Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. deckt etwa 130 km Strecken ab, der Verein Weiße Spur im Erzgebirge (Krušnohorská bílá stopa) etwa 230 km Strecken. Ggf. ist es erforderlich, unter Berücksichtigung der Funktions- und Lebensfähigkeit 2 - 3 regionale Organisationen zu gründen.

An der Grenze mit dem Bezirk Ustí könnte es sich um einen Verein von Gottesgab, Joachimstal und Böhmisch Wiesenthal handeln. Schrittweise könnten weitere Gemeinden eingebunden werden, wie zum Beispiel Schönwald oder Schmiedeberg, also Gemeinden, die bisher eher abseits standen.

Weiter westlich findet die Zusammenarbeit im Rahmen des Gemeindeverbandes „Bystřice“ bereits statt.

Neuhammer und Neudek könnten zusammen mit Silberbach, Schwaderbach schrittweise Frühbuß, Schindlwald und Graslitz anbinden.

Trotz der Vorteile und einer größeren Flexibilität dieser kleineren Einheiten ist der Verfasser der Meinung, dass es sich hierbei eher um eine nachrangige Variante handelt. Für eine erfolgreiche Ansprache von Sponsoren sowie das gesamte Marketing des Gebietes wäre es günstig, wenn die Umsetzung des Konzeptes sowie die Entwicklung des Raumes von einer zentralen Einrichtung oder eher im Rahmen einer Plattform für den gesamten Teil des Erzgebirges im Bezirk Karlsbad koordiniert werden würde.

### 5.2.6 Finanzierungsbilanz des Betriebes

In der folgenden Tabelle ist eine Schätzung der Finanzmittel dargestellt, die optimal jährlich innerhalb eines Zeitraumes von etwa 7 - 10 Jahren ausgegeben werden sollten. Sollte es gelingen diese Finanzmittel sicher zu stellen und rationell anzusetzen, ist das System stabil und wird über ein ausreichendes Maß an Reserven für die Überbrückung von Schwierigkeiten verfügen.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Jahresvolumen** | **vorausgesetzte Hauptressourcen** | **Anmerkungen** |
| Instandhaltung der Strecken für Hundegespanne | 3.700.000 Kč | Gemeinden in dem Gebiet, Bezirk, Städte außerhalb des Gebietes | einschl. Abschreibungen und Kosten der Instandhaltung der Markierung |
| Betrieb von Strecken für Hundegespanne | 50.000 Kč | Finanzmittel des Vereins |  |
| Betrieb eines Internetportals einschl. Redaktion | 1.500.000 Kč | Bezirk, bezahlte Werbung | einschl. einer professionellen Redaktion (2 Mitarbeiter) |
| **Betriebskosten gesamt** | **5.250.000 Kč** |  |  |
| Einführung eines Informationssystems im Gelände | 200.000 Kč | grenzübergreifendes Projekt | Umsetzung scheinbar etappenweise |
| Investition Schneemobil | 1.500.000 Kč | Abschreibungen, einmalige Spenden |  |
| Investition in weitere Maschinen für die Instandhaltung der Strecken | 400.000 Kč | Abschreibungen, einmalige Spenden |  |
| **Investitionen im Jahresdurchschnitt** | **2.100.000 Kč** |  |  |
| Betrieb einer professionellen gemeinnützigen Einrichtung | 1.600.000 Kč | ??? |  |

**Hinweise zu einzelnen Kostenpositionen:**

\*Die für die Instandhaltung der Langlaufstrecken angegebenen Kosten wurden so angesetzt, dass sie jährlich die Höhe der Summe der Posten Investition Schneemobil und Investition in weitere Maschinen für die Instandhaltung der Strecken abbilden. Der Ansatz beinhaltet auch den Lohn für die Bedienung während einer etwa 4 Monate währenden Saison. Die laufenden Betriebskosten werden einschließlich einer saisonalen Instandhaltung der Strecken und des Informationssystems im Gelände geschätzt. Die Kosten für die Instandhaltung der Strecken im Winter (Präparierung der Spuren) wurden schon nach einer Rationalisierung der Instandhaltung angesetzt, d.h. nach der Erhöhung des Anteiles der durch eine billigere Technologie präparierten Strecken.

\*Die Erfahrungen der Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. bestätigen den Kostenansatz für die Instandhaltung der Strecken. Die Kosten für die Instandhaltung eines etwa halb so großes Systems (etwa 130 - 140 km) betragen 75.000-100.000 €.

\*Die Instandhaltung der Strecken für Hundegespanne wird durch eine ehrenamtlichen Betreuung angenommen. In der angesetzten Summe sind Abschreibungen und die saisonale Wartung der Markierung inbegriffen.

\*Für den Betrieb des Internetportals werden etwa 800.000,- Kč für die Personalkosten der Redaktion mit 2 Mitarbeitern geschätzt. Den Rest des Betrages bilden Betriebskosten sowie Kosten der schrittweisen Entwicklung des Portals. Mit Hinsicht zur Ausdehnung des Gebietes erscheinen zwei Mitarbeiter in der Redaktion notwendig zu sein. Für ein halb so großes System in Sachsen ist ein Mitarbeiter zuständig.

\*Die Einführung eines Informationssystems im Gelände wurde auf Grund seines langfristigen Charakters und der Einmaligkeit dieser Kostenposition unter Investitionen aufgenommen, auch wenn es sich aus der Sicht der Buchhaltung um keine Investition handelt. Insgesamt werden die Kosten auf mindestens 1.400.000,- Kč geschätzt. Sollte es nicht möglich sein, diesen Betrag einmalig zu finanzieren, besteht die Möglichkeit der schrittweisen Einführung des Informationssystems. Der angesetzte Betrag ist der jährliche Mindestbetrag, der die Einführung des Informationssystems im Gebiet in der Umgebung eines Zentrums sicherstellt.

\*Die angesetzte Höhe der Investitionen setzt alle zwei Jahre die Anschaffung eines neuen Schneemobils und eines neuen Quads einschl. Ausrüstung voraus. Innerhalb von 10 Jahren sollten die Maschinen komplett ausgetauscht werden. Dafür sollten auch größere Spenden bestimmt sein. Damit könnte eine schnellere Erneuerung der Maschinenausstattung und eine bessere Verwertung der einmaligen Finanzmittel erreicht werden.

**Anmerkungen zu den vorausgesetzten Ressourcen**

Die Umsetzung der einzelnen Kostenpositionen ist natürlich von den Ressourcen abhängig.

\*Der vorausgesetzte optimale Anteil des Bezirkes an der Finanzierung der Instandhaltung der Strecken im Erzgebirge beträgt 800.000 - 1.000.000,- Kč. Gegenwärtig sind es 585.000,- Kč, weitere 215.000,- Kč sind für die Finanzierung der Instandhaltung der Strecken im Kaiserwald (Slavkovský Les) und im Fichtelgebirge (Smrčiny) vorgesehen. Eine Erhöhung dieser Summe um 200.000-400.000,- Kč würde zur Stabilisierung des Systems beitragen und die notwendige Basis für weitere Aktivitäten im Bereich des Fundrisings schaffen.

\*Hinsichtlich der Beiträge der Gemeinden ist eher eine Stagnation als eine Erhöhung zu erwarten. Die Erhöhung des Volumens der jährlichen Beiträge aus den Gemeindehaushalten ist nur dann realistisch, wenn diese zum weiteren Anstieg aus anderen Quellen führen wird (Anteil in Projekten, klarer und unstrittiger Erfolg bei Verhandlungen mit Sponsoren etc.).

\*Bisher gering genutzte Ressourcen - Sponsoren, Städte außerhalb des Untersuchungsgebietes, Krankenkassen etc. – eröffnen zwar möglicherweise neue Perspektiven. Ihre erfolgreiche Ansprache ist aber stark von einem professionellen Hinterland für die Förderung des Gebietes abhängig. Hier gilt, dass Geld wieder Geld macht. Werden Finanzmittel für hochwertige Humanressourcen im Management der notwendigen gemeinnützigen Einrichtung gefunden, dann gibt es eine realistische Chance, dass es gelingen wird, die notwendigen Summen im Jahresumsatz zu finanzieren.

\*Abschreibungen als Quelle einer schrittweisen Finanzierung der Investitionen in die Maschinenausstattung sind nur in dem Fall realistisch, wenn die Preise für die Instandhaltung der Strecken erhöht werden. Unter realistischen Umständen ist es natürlich noch notwendig, diese Mittel vor der Tendenz zu schützen, sie zur Deckung der Betriebskosten zu verwenden.

### 5.2.7 Mögliche Ansätze einer finanziellen Beteiligung der Benutzer - Skifahrer - an dem Betrieb der Strecken

Eine finanzielle Beteiligung der Skifahrer an der Instandhaltung der Strecken zu sichern, ist eine verhältnismäßig schwierige Aufgabe. Das Argument, dass die Strecken genauso wie Pisten präpariert werden und dass im Fall der Pisten die Besucher automatisch bezahlen, kann aus folgenden Gründen nicht verwendet werden:

* 1. Die Benutzer der Pisten haben die Preise insbesondere mit den Liften und Seilbahnen verbunden. Die Benutzer mussten auch schon in den Zeiten bezahlen, als die Pisten nicht präpariert wurden.
  2. Die Pistengebühren können sehr einfach eingenommen werden und jeder bezahlt sie gerne, weil er die Leistung als sehr nützlich betrachtet.
  3. Während der Erholung möchte man nicht ununterbrochen durch die Bezahlung von Parkgebühren, Eintritt auf die Loipen, Imbiss, Rast in einer Aufwärmungseinrichtung etc. belästigt werden.

Die Instandhaltung der Strecken hat einen ähnlichen Charakter wie die Instandhaltung von Straßen. In der Tschechischen Republik werden diese Kosten in Form der Verbrauchersteuer aus den verbrauchten Treibstoffen, Autobahnvignetten und weiteren indirekten Gebühren finanziert. Die Bezahlung einer direkten Gebühr für die Instandhaltung der Strecken könnte einen ähnlichen Effekt wie die misslungene Einführung der Maut haben. So wie die Kraftfahrer gegenwärtig mehr gebührenfreie Straßen aufsuchen, könnte es passieren, dass die Skiläufer in einem höheren Maß Strecken aufsuchen werden, die nicht maschinell präpariert werden oder sogar fordern, dass manche Strecken nicht maschinell präpariert und somit gebührenfrei werden.

Erfahrungen mit einer freiwilligen Beteiligung der Benutzer sind eindeutig negativ. Die so gewonnen Beträge haben nirgendwo in der Tschechischen Republik die Grenze von Hunderttausend Kronen überschritten. Für die Saison sind aber Finanzmittel in Höhe von Millionen Kronen notwendig. Die persönliche Initiative der Eigentümer der Spurgeräte hat gegenwärtig einen höheren Wert als eine öffentliche Spendenaktion von allen Besuchern des Gebirges während der Saison.

Die Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. arbeitet an einem System von freiwilligen Spenden schon seit 2005. Gegenwärtig gelingt es ihr auf diese Art, etwa 2 - 5% der notwendigen Mittel einzutreiben. Die AG ist mit diesem Aufkommen zufrieden und bezeichnet es als ein Ergebnis von mühevollen Anstrengungen. Im Rahmen der Beiträge der Mitglieder des Vereins (Umlage) gelingt es, nach acht Jahren systematischer Basisarbeit, von privaten sowie juristischen Personen gegenwärtig etwa 12 - 15% der notwendigen Mittel zu gewinnen. In Bezug auf ein System mit direkten Gebühren durch Drehtüren oder Ticketverkauf ist die AG sehr skeptisch. Ihrer Meinung nach würden die so gewonnen Beträge vielleicht für den Betrieb dieses Kassensystems reichen.

Als realistisch erscheint unter den gegenwärtigen Umständen die Möglichkeit, gegen eine Gebühr den Langlauf auf geschlossenen Wettkampfstrecken zuzulassen, wobei die erstklassige Möglichkeit gesichert wird, sicher auf Strecken zu trainieren, auf denen zum Beispiel berühmte Sportler trainieren.

Eine weitere interessante Idee ist der Zugang der Öffentlichkeit zum Biathlon in Form einer bezahlten Leistung. Mit Hinsicht zur aufwendigen Organisation und zu den Sicherheitsrisiken handelt es sich um eine verhältnismäßig anspruchsvolle Aufgabe, doch so ein Angebot auf dem Wintersportmarkt könnte kommerziell erfolgreich sein und würde automatisch auch eine weitere Werbung für die Region nach sich ziehen.

Auch beleuchtete Rundwege für einen Abendskilauf würden scheinbar im Gebiet Erfolg haben. Würden diese Rundwege auch mit Beschneiungsanlagen ausgerüstet, könnte die Saison wesentlich verlängert werden. So ein Gelände könnte gegen eine Gebühr zugänglich sein, von der die Betriebskosten des Geländes abgedeckt werden könnten. Dies wäre zwar aus der Sicht der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen günstig, aber es ist keine Lösung der Finanzierung der Spurenpräparierung in der freien Landschaft.

Der Ausbau von solchen Rundwegen ist aber eine sehr aufwendige Maßnahme. Ihr Standort, Ausrüstung sowie das gesamte Betriebskonzept muss sorgfältig durchdacht werden. Notwendig ist auch eine sichere Zu- und Abfahrtmöglichkeit für die Besucher. Sehr gut wäre auch eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Park-, Umkleide- und kleiner Imbissmöglichkeit vor Ort. Ideal wäre eine Verbindung eines solchen Geländes mit einem Trainingszentrum, wie es zum Beispiel im Gelände Eduard ist. Weitere geeignete Standorte könnten Breitenbach (zugänglich aus Sachsen), Neudek, Joachimstal (Nähe einer größeren Stadt) sein. Andere Standorte sind aus Naturschutzgründen problematisch - das betrifft insbesondere die Umgebung von Gottesgab.

Die Gebühren der Skiläufer könnten wahrscheinlich Arbeitsplätze in Serviceeinrichtungen, in Ausleihen, beim Betrieb von Parkplätzen oder im Bereich von Leistungen schaffen, die den Standard übersteigen. Gegenwärtig können durch diese Gebühren offensichtlich keine wesentlichen Finanzmittel für die Instandhaltung der Strecken als solche erwirtschaftet werden. Bemühungen, die Strecken gegen eine Gebühr zugänglich zu machen, könnten sich bei der Ansprache von Besuchern sowie bei der Imagebildung sogar kontraproduktiv auswirken.

Es ist sicher gut, freiwillige Spenden zusammen mit einem Internetverkauf von eigenen Souvenirs, Gebühren für die Verwendung eines autorisierten Logos etc. zu entwickeln. In weiterer Zukunft kann dies nicht nur eine ergänzende Einnahmequelle, sondern auch eine wichtige Werbeaktivität sein, durch die das Bewusstsein der Bevölkerung über dieses Gebiet zunehmen wird.

### 5.2.8 Stabilisierung der technischen Instandhaltung der Strecken

Primäre Aufgabe im Untersuchungsgebiet in der nächsten Zeit ist die quantitative Entwicklung des Systems. Eine detaillierte Kenntnis des Geländes durch die Bediener der Spurgeräte und weiterer Mitarbeiter im Gelände, die sich an der Präparierung der Spuren beteiligen, macht die Schaffung von Varianten je nach der Entwicklung der Witterung möglich. Diese wertvollen Erfahrungen müssen durch ein stabiles, nachhaltiges System und eine Finanzierung unterstützt werden.

Das bestehende Personal sowie die vorhandene Technik erbringen gegenwärtig Höchstleistungen. Das System verfügt praktisch über keine Reserven, die einen Ausfall der Technik während der Saison überbrücken könnten. Auch die Finanzierung der Wartung schafft höchstwahrscheinlich keine ausreichenden Quellen für die Erneuerung der Maschinen.

Neue Ressourcen, die das Finanzvolumen für die Instandhaltung der Strecken erheblich erhöhen würden, stehen gegenwärtig nicht zur Verfügung. Die Aquise neuer Mittel wäre die Aufgabe der bisher noch nicht bestehenden Dacheinrichtung für den Skilanglauf im Erzgebirge.

Die gegenwärtig bestehende einzige Möglichkeit, um in den folgenden 2 - 3 Jahren tatsächlich die notwendige Stabilität der Instandhaltung zu erreichen, sind verantwortungsbewusste Rationalisierungen. Diese sollten bei der Instandhaltung durch den Einsatz von wesentlich billigeren Schneeschlitten mit Spurgerät statt der kostspieligen Schneemobile erreicht werden. Zugleich muss auch die Frequenz der Instandhaltung der Strecken geregelt werden. Auf Grund bisheriger Erfahrungen erscheint hier als optimaler Umfang eine Strecke von 25 - 35 km für ein Schneemobil. Das Maximum beträgt etwa 55 km, d.h. bei einem optimalen Einsatz hat das Schneemobil noch Potenzial für die Instandhaltung von 20 - 30 km und damit die Möglichkeit, im Fall einer Störung des Schneemobils des benachbarten Abschnittes in diesem Umfang zu helfen, so dass die Nutzer in diesem Abschnitt auch keinen schlechteren Streckenzustand hinnehmen müssten.

Eine eigenständige Aufgabe ist die Wartung der Markierung der Strecken. Hierbei besteht die Notwendigkeit der Entwicklung, Umsetzung und Wartung eines neuen Markierungssystems im Gelände. Dieses Erfordernis wurde bisher durch niemanden gesehen. Sämtliche Finanzmittel waren im Wesentlichen praktisch nur für die Instandhaltung der Spuren vorgesehen.

Des Weiteren gibt es Probleme hinsichtlich der Befahrbarkeit der Straßen für Schneemobile. Hierbei handelt es sich um die statisch gestörte Brücke bei Frühbuß, die Notüberbrückungen des Flusses Rohlau (Rolava), den Abschnitt der Straße zwischen Trinkseifen (Rudný) und Frühbuß und die Entwässerung der Wege in der Umgebung von Neudek. In der Vergangenheit wurden diese Probleme bisher nicht gelöst und beeinträchtigen die technischen Möglichkeiten der Instandhaltung der Strecken im entsprechenden Gebiet.

Die durch die Rationalisierung der Instandhaltung der Strecken frei gewordenen Finanzmittel sind auch im Bereich der Wegemarkierung und Sicherung der Durchgängigkeit der Strecken für die Schneemobile einzusetzen. Dies ist aber nur eine Lösung für die schwerwiegendsten Probleme. Für die erforderliche Stabilisierung besteht neben dem effizienten Einsatz der bestehenden Mittel auch das grundsätzliche Erfordernis der intensiven Arbeit an der Gewinnung von weiteren Ressourcen.

**Betriebsordnung der Sportstrecken in der freien Landschaft**

Von den Maßnahmen ohne finanziellen Charakter ist für die Stabilisierung des Streckensystems die Festlegung einer Betriebsordnung am wichtigsten. Diese sollte für die Regeln zur Benutzung der Strecken einen Rahmen festlegen und somit ein gewisses Maß an Sicherheit für alle Nutzer schaffen. Mit der Festlegung der Betriebsordnung und der damit verbundenen Festlegung der Betreiber der Strecken sollte der gegenwärtige Zustand von unklaren Verantwortlichkeiten gegenüber den Eigentümern von Immobilien sowie der Verwaltung beseitigt werden.

**Verpflichtungen der Eigentümer von Immobilien**

Erteilt der Grundstückseigentümer seine Erlaubnis/Zustimmung zur Benutzung des Grundstückes für die Strecke, verpflichtet er sich zugleich:

* die ungestörte Streckenführung im Zeitraum von maximal vom 1.12. bis zum 31.3. zu ermöglichen
* für die entsprechende Strecke eine Kontaktperson zu bestimmen und diese dem Betreiber mitzuteilen
* bis zum 30.9. dem Betreiber die geplanten Sperrungen der Strecke sowie die Dauer dieser Sperren während der folgenden Winterzeit zu melden
* im Fall einer ungeplanten Streckensperrung dies umgehend dem Verwalter der Strecke mitzuteilen, damit dieser die Öffentlichkeit informieren kann.

**Verpflichtungen der Betreiber der Strecken**

* für die entsprechende Stecke ist eine zuständige Kontaktperson - der Verwalter der Strecke - festzulegen und diese dem Grundstückseigentümer bzw. weiteren relevanten Einrichtungen zu melden.
* zum 31.3. ist dem Grundstückseigentümer das Gebiet der Strecke in einem vereinbarten Zustand zu übergeben
* Aufstellung und Wartung der Markierung, einschließlich der Ergänzungsstrecken
* Instandhaltung des Streckenabschnitts entsprechenden der für die entsprechende Klasse der Strecke festgelegten Standards
* Markierung der Unterbrechung der Fahrt oder der Befahrbarkeit der Strecke an der entsprechenden Stelle im Gelände und Meldung dieser Einschränkungen an das Internetportal
* Von den für den Betrieb der Strecke vereinbarten Standards abweichende Regelungen sind mit dem Eigentümer der Immobilie, der Naturschutzbehörde bzw. mit weiteren betroffenen Einrichtungen individuell zu beraten und bei Erfordernis schriftlich zu vereinbaren (zum Beispiel durch den Erlass einer Entscheidung einer Behörde der öffentlichen Verwaltung).
* Einhaltung der für den Betrieb des Streckenabschnittes durch die Behörde der öffentlichen Verwaltung, den Verwalter oder den Eigentümer der Immobilie festgelegten Regeln
* Umgehende Information des Internetportals über die durchgeführte Präparierung der Strecken, über Probleme der Befahrbarkeit oder weitere, die Sicherheit oder den Komfort der Besucher beeinträchtigende Tatsachen

### 5.2.9 Problematik der Maschinenausstattung - Anschaffung, Wartung und Betrieb von Spurgeräten

Ein Teil dieser Problematik wird auch im Kapitel 8 „Stabilisierung der technischen Instandhaltung von Strecken“ ausgeführt, da sie damit im engen Zusammenhang steht. Kurz zusammengefasst:

* 1. Die bestehenden Schneemobile sind veraltet und werden sehr intensiv genutzt. In Folge dessen bestehen keine Reserven bei Betriebsausfällen und Störungen. Störungen treten manchmal auch direkt bei der Spurenpräparierung auf. Für die Fahrer der Mobile ist es eine Herausforderung, auch bei Frost eine Reparatur oder das Abschleppen in einem abgelegenen Teil des Erzgebirges abzusichern.
  2. Andere technische Hilfsmittel (z. B. Schneeschlitten oder Quads) werden für die Spurenpräparierung wenig genutzt.

Für die Sicherstellung des gegenwärtigen Umfanges der Instandhaltung von etwa 200 - 220 km ausschließlich durch Schneemobile wird ihre räumliche Aufteilung nachfolgend abgeschätzt: Schwaderbach, Frühbuß, Neuhammer, Neudek, Bärringen, Joachmistal, Gottesgab, Keilberg. Insgesamt 8 Maschinen könnten eine regelmäßige Instandhaltung des gesamten Streckensystems absichern, wobei es dabei noch Reservekapazitäten zur Abdeckung von Betriebsausfällen gäbe. Diese optimale Anzahl wird unter den bestehenden Bedingungen jedoch mit Sicherheit nicht erreicht. Deshalb ist es erforderlich, die Maschinen zu erneuern. Dabei sollten bei Schneemobilen kleinere Typen mit einer hohen Geländegängigkeit auf Waldwegen, im vernässten Gelände oder auf provisorischen Brücken bevorzugt werden. Für die Spurenpräparierung sind solche Fahrzeige völlig ausreichend.

Eine gewisse Verstärkung stellen die Schneemobile aus Böhmisch Wiesenthal kurz hinter der Grenze zum Bezirk Ustí dar. Diese werden voraussichtlich ab 2012/2013 zur Verfügung stehen. Eines dieser Schneemobile wird seinen Standort dauerhaft in Gottesgab haben. Bisher ist es unklar, ob es das bisherige alte Fahrzeug in Gottesgab ergänzen oder ersetzen wird. In Abhängigkeit von der Rationalisierung der Instandhaltung der Strecken wäre es zweckmäßig, die Schneemobile mit einer ausreichenden Anzahl von Quads zu ergänzen. Diese verfügen über eine bessere Geländegängigkeit als Schneeschlitten. Am wenigsten geeignet sind allerdings Schneeschlitten mit nur einer Kette, da deren Einsatzmöglichkeiten zur Spurenpräparierung insbesondere bei frischem Schnee eingeschränkt sind.

Hinsichtlich der Betriebskosten des Maschinenparks fehlt es an Grunddaten, auf deren Basis eine Kalkulation zu den Preisen oder die erforderliche Förderhöhe durchgeführt werden könnte. Zukünftig wäre es vorteilhaft, solche Daten mit Hilfe einer ordentlichen Methodik für die Normierung der Arbeit der von Maschinen zu erfassen. Wenigstens teilweise könnten die notwendigen Daten mit Hilfe einer GPS-Einheit beim Betrieb, wie z.B. Daten zum Treibstoffverbrauch sowie die für die Präparierung der Strecken erforderliche Zeit erfasst und übertragen werden. Für die Auswertung der Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel wäre die Ermittlung der Anzahl der Streckennutzer durch Zähler, die die Daten an eine zentrale Erfassung übertragen können, zweckmäßig.

### 5.2.10 Klärung der Beziehungen mit bedeutenden Eigentümern (staatlicher Forstbetrieb Lesy ČR s.p., ... )

Der Begriff „bedeutender Grundstückeigentümer“ muss nicht ausschließlich nur von der Größe der Grundstücksfläche im Untersuchungsgebiet abhängen. Auch der Eigentümer eines kleineren Grundstücks von zum Beispiel 2000 m2 kann das gesamte Netz dadurch stören, in dem er einen wichtigen Teil der Strecken blockiert. Eine Schlüsselvoraussetzung für den stabilen Betrieb der Strecken und die Sicherstellung einer hohen Qualität und eines hohen Komforts für die Nutzer ist die nachhaltige Sicherung der Beziehungen zu den Grundstückeigentümern. Den Eigentümer über die Streckenführung zu informieren und seine Zustimmung hierzu zu gewinnen ist die Frage elementarer Anständigkeit und Respekts zu dritten Personen. Bei Waldeigentümern besteht möglicherweise sogar ein Konflikt in Bezug auf deren wirtschaftliche Tätigkeit oder hinsichtlich der für sie bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen. Die gegenwärtige Situation, das Eigentümer behaupten, dass sie über keinerlei Informationen verfügen und nicht Bescheid wissen und die für die Instandhaltung der Strecken zuständigen Personen nur Hoffnungen nähren, stellt keine gute Ausgangsbasis und keine Werbung für das Gebiet als ein Skilanglaufparadies dar.

Grundlage für den Aufbau von langfristigen und vertrauensvollen Beziehungen mit den Grundstückeigentümern sind regelmäßige und wahrheitsgemäße Informationen zu den eigenen Vorhaben und die Respektierung der Gegenseite. In der Praxis erfordert das, insbesondere für die erforderlichen Grundstücke auch die Eigentümer zu bestimmen. Des Weiteren muss eine kurze Betriebsordnung festgelegt werden, so dass der Eigentümer eine klare Vorstellung erhält, mit was er einverstanden ist. Optimal ist, die Vereinbarungen für einen Zeitraum von 5-10 Jahren abzuschließen. Bei Waldeigentümern wird es im Einzelfall erforderlich sein, aufgrund von nur in den Wintermonaten durchführbaren Arbeiten, die Zustimmung für jede Saison neu zu spezifizieren. Bei planbaren Maßnahmen sollte diese Festlegung jeweils im Herbst des Jahres erfolgen. Die entsprechende Strecke wäre dann entweder zeitweise oder während der gesamten Saison gesperrt. Dies kann dann bei der Förderung bzw. der Instandhaltung der Strecken sowie der internetgestützten Kartenanwendung berücksichtigt werden. Der Verwalter der Strecke ist dann auch verpflichtet an einer passenden Stelle im Gelände über diese saisonale Sperrung und die empfohlene Umleitung zu informieren. Dadurch wird der Zutritt von Personen in Gebiete, in denen Waldarbeiten stattfinden, eingeschränkt.

Kompliziert ist eine Regelung und Vereinbarung mit Jagdpächtern. Die Pachtverhältnisse bestehen mit den Grundstückseigentümern. Die Jäger haben mit den Streckenbetreibern der Loipen im Grunde genommen identische Interessen. Allerdings benutzen sie die Straßen und Wege für andere Verkehrsmittel. Die Nutzung des Wegenetzes ist mit den Grundstückseigentümern zu vereinbaren. Bei gemeindeeigenen Grundstücken wird es in der Regel einfach sein, für die entsprechende Straße/den entsprechenden Weg die Nutzungspriorität festzulegen. Mit Sicherheit besteht hier die Möglichkeit einer Vereinbarung. Die Jagdsaison endet am 15.1. d. Jahres. Damit nimmt ab diesem Zeitpunkt auch der Nutzungsdruck für die Wege/ Straßen ab. Probleme in streitigen Abschnitten könnten entweder durch eine zeitlich begrenzte Sperrung oder durch eine Vereinbarung zum Transport von Personen und Material mit Hilfe eines Schneemobiles oder Schneeschlittens gelöst werden. Fraglich ist hingegen, wie die Grundstückseigentümer oder Verwalter grundsätzlich zur Abstimmung der Wegebenutzung überhaupt motiviert werden können.

Die technische Vereinbarung ist nur eine Seite. Die Beziehungen mit den Grundstückeigentümern sind durch weitere Aktivitäten zu stärken und auszubauen. Das Mindestmaß ist, sich für die entgegenkommende Haltung zu bedanken. Sehr schön wäre es, eine Tradition der Übergabe der Schlüssel zum Erzgebirge bei dem gleichzeitigen Schließen der Radwege im Herbst und dem Aufschließen der Langlaufstrecken zu begründen. Im Frühjahr würden die Schlüssel von den Wegen dann wieder den Radfahrern und Wanderern übergeben werden. Die Schlüsselübergabe könnte jedes Jahr in einem anderen Zentrum unter Teilnahme von Sponsoren und Wegeeigentümer sowie als Danksagung für die Unterstützung von Sport und Tourismus im Erzgebirge stattfinden. Der Wechsel des Veranstaltungsortes zwischen den Zentren wäre ein guter Anlass, dass jedes Zentrum das Beste aus seinem Angebot vorführt. Eine bedeutende gesellschaftliche Veranstaltung würde den Anfang und das Ende der Saison beleben. Eine Einladung zum Ball verbunden mit einer freien Eintrittskarte und einem Platz am Ehrentisch für die Vertreter der Eigentümer wäre eine gute Form der Würdigung ihres wesentlichen Beitrages für die Stabilisierung der Strecken.

Wichtig ist, dass der Dialog zwischen den Betreibern und Eigentümern der Strecken regelmäßig und auf der Grundlage einer klaren personellen Basis stattfindet. Für die Lösung von bestehenden Problemen ist das gegenseitige Verständnis für die Belange des Anderen unabdingbar. Dabei müssen beiden Seiten aufeinander zugehen. Wenn es gelingt, diesen Dialog regelmäßig zu führen und auf die Ortskundigen der lokalen Ebene zu übertragen, dann kann innerhalb von wenigen Jahren nicht nur eine stabile Streckenführung sichergestellt werden, sondern es werden damit zugleich auch Mechanismen für die Lösung von umfangreichen Windwürfen oder sogar für länger andauernde Probleme aufgrund von umfangreicheren Maßnahmen auf den Strecken (zum Beispiel durch die Sanierung von beschädigten Wegen, die Streckenführung entlang befestigter Straßen, die Entwässerung vernässter Abschnitte etc.) entwickelt.

Schlüsselakteur für den Betrieb der Strecken, wie sie im analytischen Teil des Konzeptes kartiert wurden, ist der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR s.p. als die mit der Verwaltung des für die Erholungsnutzung des Erzgebirges bedeutenden staatlichen Eigentums auf dem Gebiet des Bezirks Karlsbad beauftragten Einrichtung. Ohne eine funktionierende Zusammenarbeit mit dem staatlichen Forstbetrieb müsste, um ein betriebsfähiges System aufrecht zu erhalten, das gesamte Streckensystem überarbeitet werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat der staatliche Forstbetrieb zur Thematik folgender Auffassungen (vollständige Stellungnahme nachfolgend):

* 1. *Der Staatsbetrieb Lesy ČR ist bereit, seinen Willen zur aktiven Zusammenarbeit im Rahmen der Initiative im Bereich des Skilanglaufes im Gebiet des Erzgebirges zu erklären. Der Betrieb ist bereit, diese Zusammenarbeit im Rahmen einer bestimmten, unterschriebenen Willenserklärung, eines Abkommens über die Zusammenarbeit oder Grundsätze der Zusammenarbeit und Festlegung konkreter Zuständigkeiten der teilnehmenden Seiten zu erklären. Das Anliegen dieses Abkommens oder dieser Erklärung sollte es sein, das Interesse der Öffentlichkeit an Skilanglauf und Skitourismus mit den Belangen des Naturschutzes und der Forstwirtschaft einschließlich der Ausübung des Jagdrechts, die sich gegenwärtig eher zufallsweise abspielen, abzustimmen. Dies ist mit Sicherheit auch der Sinn des durch Sie erarbeiteten Konzeptes des Skilanglaufes als eines wahrscheinlichen Bestandteiles der Raumstudie der Gebirgsregionen des Bezirk Karlsbad. Im Anschluss an ein so umfangreiches und aufwendiges Projekt ist es aus Sicht des Staatsbetriebes Lesy ČR eindeutig grundlegend und prioritär, die Anforderungen für die Gründung einer einzigen Einrichtung zur Sicherstellung, Organisation, bzw. Durchführung der Instandhaltung der Strecken, die im Rahmen des Abkommens oder der Erklärung als Betreiber der einzige Partner für die anderen teilnehmenden Seiten wäre, zu denen neben dem Staatsbetrieb Lesy ČR und dieser Einrichtung auch an erster Stelle der Bezirk Karlsbad als derjenige gehören sollte, der das Projekt garantiert und Fördermittel für die Instandhaltung der Langlaufstrecken zur Verfügung stellt sowie weiter der Gebirgsrettungsdienst der Tschechischen Republik als eine Einrichtung, die für die Sicherheit von organisierten Sportaktivitäten zuständig ist. Soll dieses Projekt langfristig lebensfähig und nachhaltig sein, sollte sich der Bezirk Karlsbad, der die Entwicklung von Tourismus unterstützt und die Förderpolitik in diesem Bereich beeinflusst, seiner Position und seiner unvertretbarer Koordinierungsrolle in einem so aufwendigen, die Gebirgsteile des gesamten Bezirkes Karlsbad betreffenden Projekts bewusst sein. Zugleich sollte er die Verantwortung und Garantie dafür übernehmen, dass der Umfang dieses Projektes realistisch sein wird und die an die einzelnen Seiten gestellten Anforderungen umsetzbar, physisch, technisch sowie wirtschaftlich zumutbar und zugleich einforderbar sein werden.*
  2. *Gleichzeitig sollte dieses Abkommen oder diese Erklärung auf dem grundlegenden Prinzip der Zusammenarbeit auf der Basis gegenseitiger Rücksichtnahme beruhen, in dem der staatliche Forstbetrieb Lesy České republiky als Verwalter des öffentlichen Eigentumes ohne einen rechtlichen Grund die Tätigkeiten der Einrichtung zur Sicherung, Organisation, bzw. Durchführung der Instandhaltung der Strecken nicht einschränken wird und umgekehrt, dass diese Einrichtung durch ihr Handeln und ihre Aktivität nicht die berechtigten Tätigkeiten des staatlichen Forstbetriebes Lesy České republiky einschränken wird und dass diese Handlungen und Aktivitäten nicht im Widerspruch zu den Anforderungen der Forstwirtschaft sowie der Ausübung des Jagdrechtes und den Gesetzen und Vorschriften stehen werden. In diesem Zusammenhang ist das Bewußtsein notwendig, dass die Hauptaufgabe des staatlichen Forstbetriebes Lesy České republiky die Bewirtschaftung des im Eigentum der Tschechischen Republik stehenden Forstes ist, wobei Grundlage der forstwirtschaftlichen Betriebsstrategie eine nachhaltige Forstwirtschaft ist, die auf einer höchstmöglichen Nutzung der schöpferischen Kräfte der Natur beruht und eine ununterbrochene sowie ausgewogene Erfüllung der produktiven sowie der außerproduktiven Waldfunktionen sicherstellt. Aus den festgelegten gesetzlichen Regelungen ergibt sich grundsätzlich, dass die für die Erfüllung der Waldfunktionen bestimmten Grundstücke zweckmäßig bewirtschaftet werden müssen und ihre Nutzung zu anderen Zwecken untersagt ist. Dies betrifft auch Waldwege und Holzrutschen, die vom Gesetz her für Tätigkeiten in der Forstwirtschaft bestimmt sind. Über eine Ausnahme kann die Behörde der staatlichen Forstverwaltung entscheiden. Damit wird offensichtlich, dass im Fall einer Zersplitterung der Betreiber, also ohne ihre Organisation in einer Partnereinrichtung, die ein Unterzeichner der gemeinsamen Erklärung und ein Vertragspartner des gemeinsamen Abkommens sein wird, es dem staatlichen Forstbetrieb Lesy ČR sowie dem Bezirk Karlsbad als koordinierender Stelle nicht möglich sein wird, einfach, wirksam und effektiv das Funktionieren des gesamten Projektes sicherzustellen. Der staatliche Forstbetrieb kann sich nicht pauschal zu einer ungestörten Streckenführung verpflichten, kann aber im Einklang mit abgestimmten und abgesprochenen grundlegenden Regeln im Sinne der einschlägigen Vorschriften und nach vorheriger Stellungnahme der betroffenen Behörden der Staatsverwaltung aus dem Bereich des Forstes, des Jagdwesens und des Naturschutzes ihre Umsetzung ermöglichen.*
  3. *Auf Grund des oben dargestellten Sachverhaltes und unter Voraussetzung des Abschlusses des vorgeschlagenen Abkommens oder der Erklärung ist der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR bereit, jährlich zu einem vorher abgestimmten Termin vor Beginn der Langlaufsaison die Streckenführung für die entsprechende Saison mit dem Betreiber zu präzisieren und nach Ende der Saison eine Auswertung einschließlich eines schriftlichen Vermerkes vorzunehmen bzw. zu erstellen, ob auf den Waldwegen, bzw. Waldbeständen Schäden entstanden sind und auf welche Art und Weise diese beseitigt werden. Ein Bestandteil der Auswertung wird auch eine Auswertung der Auswirkungen auf die Ausübung des Jagdrechtes und die Sicherstellung der Pflege des Wildbestandes sein. Der Vermerk aus der Auswertung der Langlaufsaison wird allen teilnehmenden Seiten zur Verfügung gestellt, um rechtzeitig entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel ergreifen zu können. Auf Basis der Erkenntnisse und Erfahrungen aus einer so durchgeführten Auswertung wird die folgende Langlaufsaison vorbereitet. Der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR wird hierbei dem Betreiber der Langlaufstrecken bei der Lösung von möglichen Konflikten mit den Benutzern der Jagdreviere behilflich sein. Bei Bedarf und plötzlicher Notwendigkeit, aus betrieblichen Gründen einen konkreten, als Langlaufstrecke verwendeten Weg räumen müssen zu lassen, wird der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR in einer ausreichenden Zeit vor der Aufnahme der Räumungsarbeiten den Betreiber über diese Tatsache informieren. Auf Basis einer berechtigten Anzahl von konkreten Anträgen erteilt der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR eine Ausnahme vom Fahrverbot für Motorfahrzeuge zum Zweck der Instandhaltung der Langlaufstrecken im Sinne der entsprechenden Festlegungen des Waldgesetzes. Der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR fordert, dass in den touristischen Karten, Wanderführern bzw. auf den Internetseiten des Betreibers sowie des Bezirks Karlsbad ausschließlich und nur die vorher abgestimmten und abgesprochenen Strecken eingetragen werden. Nach einer Absprache mit dem Betreiber wird der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR die Instandhaltung der Langlaufstrecken in einem vorher abgestimmten Umfang während der Sommerzeit ermöglichen, gegebenenfalls sicherstellen. Im Bedarfsfall kann der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR an vorher genau ausgewählten und abgesprochenen Standorten Rastplätze für Touristen errichten. Der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR erklärt, dass er bei der Klärung von strittigen Fragen mit dem Ziel eine Übereinstimmung zu erreichen und einen ungleichen Wettbewerb zu verhindern verfahren und den guten Namen anderer teilnehmender Seiten nicht verletzen wird. Dasselbe Prinzip der Zusammenarbeit erwartet der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR von den anderen teilnehmenden Seiten.*

*Mit freundlichem Gruß Ing. Miroslav Rozner - Direktor der Bezirksdirektion in Karlsbad am 15. August 2012*

In konkreten Fragen des Betriebes der Strecken vertritt der staatliche Forstbetrieb Lesy České republiky s.p. folgende Positionen:

1. Die Nutzung von Waldwegen für eine offizielle Festlegung von für Hundegespanne bestimmte Strecken, ist nicht akzeptabel. Eine eventuelle Änderung dieser Auffassung ist strikt an eine Zustimmung der Forstverwaltung der Bergstadt Platten (LS Horní Blatná) gebunden.
2. Die Nutzung von Waldwegen für die Streckenführung von Skilanglaufstrecken ist im in der Karte der breiteren Beziehungen (siehe Kartenteil des Konzeptes) festgelegten Umfang möglich, ansatzweise zwischen etwa dem 1.(15) Dezember und 15.(31.) März unter den Voraussetzungen, die jährlich in einem Abkommen mit dem Betreiber der Strecke abgestimmt werden.
3. Diese Ausweisung ist nur ein Ansatz und ist nicht übertragbar für Wege und Straßen, die in Zusammenhang mit der Ausübung der Jagd stehen oder bei einer Reaktion auf unerwartete Ereignisse genutzt werden müssen.
4. Bis spätestens zum 31.3. muss der Weg in einem Zustand sein, der den Zugang für die Holzernte sowie Anbauarbeiten ermöglicht.
5. In die Verträge mit den Betreibern der Strecken müssen Sanktionen für unerwünschte Tätigkeiten (zum Beispiel die Führung von Strecken durch Waldbestände außerhalb der Waldwege) aufgenommen werden.
6. In die Verträge mit den Pächtern der Jagdreviere können keine Sanktionen für eine eventuelle Beschädigung der präparierten Loipen, die ein Bestandteil des Abkommens mit dem Betreiber der Strecke sind, aufgenommen werden.
7. In die Verträge mit Betrieben, die Waldarbeiten durchführen, können keine Sanktionen für eine eventuelle Beschädigung der präparierten Loipen, die ein Bestandteil des Abkommens mit dem Betreiber der Strecke sind, aufgenommen werden.

Unter Beachtung dieser Anforderungen ist das größte Problem für die Betreiber der Strecken, dass es offensichtlich nicht möglich sein wird, eine ungestörte Nutzung der Wege in dem vereinbarten Zeitraum zu garantieren. Soweit es im Rahmen von weiteren Gesprächen auf lokaler Eben nicht möglich sein wird, dies für einzelne Strecken individuell anders zu regeln, ist auf dieser Grundlage eine weitere Verständigung scheinbar nicht möglich. Die Feststellung des Anteils der Wege und Strecken, die durch diese Unsicherheit betroffen sind, würde eine detaillierte Analyse der Nutzung des Wegenetzes und Gespräche mit den Mietern der Jagdreviere erfordern.

Der staatliche Forstbetrieb Lesy ČR ist bereit, einen gemeinsamen Termin der Vertreter der Betreiber der Strecken und Mieter der Jagdreviere zu initiieren, um die Möglichkeiten der Erzielung einer übereinstimmenden Auffassung zu dieser Thematik auszuloten.

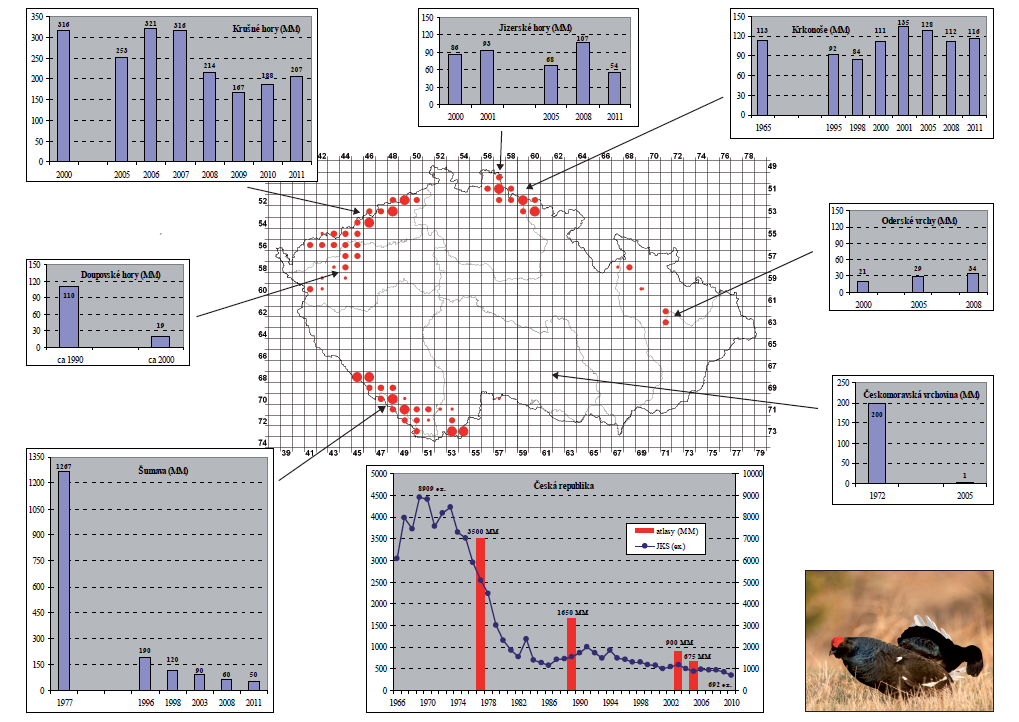
### 5.2.11 Naturschutz

Das vorrangige Interesse des Naturschutzes während der Winterzeit ist der Schutz von zwei Arten des Auerwildes. Im überwiegenden Teil des Gebietes handelt es sich um das Birkhuhn *Tetrao tetrix,* das eine besonders geschützte stark vom Aussterben bedroht Art ist. Im Osten des Untersuchungsraumes führen die Langlaufstrecken durch das Vogelschutzgebiet CZ0421004 „Novodomské rašeliniště - Kovářská“ (Moorgebiet um Seeheide und Schmiedeberg). Das Vogelschutzgebiet befindet sich in Nordwestböhmen auf dem Grenzkamm des Erzgebirges ab Gebirgsneudorf (Nová Ves v Horách) im Osten über den Raum von St. Sebastiansberg (Hora Sv. Šebestiána), die Pessnitzer Talsperre (Přísečnická přehrada) über Schmiedeberg bis zum Gipfel „Macecha“ im Westen. Das Gebiet ist sehr ausgedehnt. Es nimmt eine Länge von 40 km ein. An der breitesten Stelle ist es 7,5 km breit. Zum Untersuchungsgebiet gehört nur ein sehr kleiner Teil dieses Gebietes und zwar der Raum zwischen den Gipfeln „Macecha“ - „Kreuzberg“ Der Schutz des Birkhuhns ist in diesem Vogelschutzgebiet Gegenstand der internationalen Verpflichtungen der Tschechischen Republik im Rahmen von NATURA 2000. Die zuständige Naturschutzbehörde für dieses Vogelschutzgebiet ist das Bezirksamt des Bezirkes Ustí, Abteilung Umwelt (Krajský úřad Ústeckého kraje - odbor životního prostředí).

Im westlichen Teil, etwa im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde mit erweitertem Wirkungskreis Graslitz, kommt noch das Auerhuhn - *Tetrao urogallus* hinzu. Auch diese Art ist als eine besonders geschützte, kritisch vom Aussterben bedrohte Art eingestuft. Auf der tschechischen Seite wurde für den Schutz dieser Art kein besonders geschütztes Gebiet festgelegt. Auf der sächsischen Seite hingegen ist das Gebiet Bestandteil des sächsischen NATURA - 2000 - Netzes. Es befindet sich in der Nähe von Carlsfeld und wird bei der Streckenführung in Sachsen berücksichtigt. Beide Vogelarten sind im Winter in Folge von Störungen stark verletzbar. Mit Hinsicht darauf, dass die Vögel im Winter nur ein sehr geringes Nahrungsangebot zur Verfügung haben und lange und frostige Nächte überstehen müssen, stellt für sie jede Störung und der damit im Zusammenhang stehende Stress einen unerwünschten Energieverlust dar. Während der Überwinterung nutzen sie die dichten Bestände von jungen Fichten in vor Wind geschützten Lagen zum Übernachten und Bestände von unterschiedlichen Holzarten zum Auspicken von Knospen.

Die Populationen beider Arten haben in den 1970ger Jahren einen starken Bestandsrückgang erlebt. Seit dieser Zeit gehören sie aus Sicht der Jagdwirtschaft zu den ganzjährig gehegten Arten. Im Fall des Birkhuhns, das im Erzgebirge der Hauptgegenstand des Interesses ist, wurden noch zu Beginn der 1970ger Jahre die Frühjahrsbestände der balzenden Hähne mit etwa 4.000 – 4.500 Exemplaren angegeben. 2010 waren es nur noch 692 Exemplare, davon etwa 200 im Kammbereich des Erzgebirges. Zusammen mit dem Riesengebirge handelt es sich hier um die zwei letzten bisher eindeutig überlebensfähigen Populationen in der Tschechischen Republik. Dies erklärt die außergewöhnliche naturschutzfachliche Bedeutung und Aufmerksamkeit für diese Art im Erzgebirge.

**Trend der Entwicklung der Population des Birkhuhns in unseren Grenzgebirgen nach Flousek J., Volf O. (2012):**



Das Birkhuhn ist eine Art mit einer sehr starken Standortbindung. Auf Veränderung, Verkleinerung oder Zersplitterung seines Lebensraumes reagiert es sehr empfindlich. Im Unterschied zu anderen Vögeln ist diese Art nicht im erforderlichen Maße in der Lage, flexibel andere geeignete Standorte im Gebirge neu zu besiedeln. Die Vernichtung der natürlichen Lebensgrundlagen vor Ort bedeutet auch den Verlust der entsprechenden lokalen Population.

Das Birkhuhn ist im Erzgebirge gegenwärtig vielen negativen Beeinträchtigungen unterworfen, was bisher zu einem langsamen Rückgang der Population führen. Dabei handelt es sich insbesondere um das zunehmende Zuwachsen von Kahlschlägen durch Wirtschaftswald. Es handelt sich um eine großflächige Veränderung, die zum Teil durch die Revitalisierung der früher entwässerten Moore kompensiert werden konnte. Dagegen wehren sich aber die Grundstückeigentümer, wodurch diese Maßnahmen bisher nicht im gewünschten Maß umgesetzt wurden. Ein weiterer und absolut ungeeigneter und überflüssiger Druck entsteht durch die Einschleppung von Schwarzwild in die Höhenlagen des Erzgebirges. In Folge der jahrelangen Fütterung von Wildschweinen hält sich das Schwarzwild auch an Standorten auf, in die es eigentlich nur bei Gelegenheit migriert. Der Druck nimmt sehr stark zu und ist scheinbar eine weitere Ursache für den Rückgang des Bestandes des Birkhuhns. Die dritte ernsthafte Gefahr ist die Zersplitterung der Biotope des Birkhuhns in Folge des weiter fortschreitenden Ausbaus von frequentierten Wegen, von Wohn- und Erholungsgebieten, Wind- und Solarenergieanlagen und weiteren technischen Bauwerken. Aufgrund der mosaikartigen Anordnung dieser Bauwerke kann nicht genau festgestellt werden, wieviel Fläche von den für die Art überhaupt geeigneten Biotopen durch diese Bauwerke in Anspruch genommen wurden. In ihrer Gesamtheit stellen sie aber eine ernste Gefahr dar. In Bezug auf die Regulierung von Aktivitäten zum Schutz des Birkhuhns könnten insbesondere die Gemeinden behilflich sein. Eine stabile oder sogar steigende Population dieser Art wird mit Sicherheit auch eine bessere Basis für die Diskussion über die weitere Entwicklung des Tourismus darstellen.

Die oben dargestellten Tatsachen bedeuten natürlich nicht automatisch die Einstellung des Skilanglaufes im Erzgebirge. Die grundlegende Anforderung des Naturschutzes ist die Konzentration der Besucher des Gebirges im Winter auf stabile Strecken und Standorte. In Abhängigkeit von den oben dargestellten Anforderungen beider Arten wurden insgesamt vier Langlaufstrecken aus dem Netz gestrichen und geeignete sowie nicht geeignete Gebiete für den Betrieb von Strecken für die Hundegespanne in den Verwaltungsgebieten der Gemeinden Abertham, Breitenbach und Gottesgab festgelegt.

Für die Gebiete des nationalen NSG Rohlauer Hochmoore (Rolavská vrchoviště) und des nationalen NSG Gottesgaber Moore ist es notwendig, dass der Betreiber der Strecken bei der entsprechenden Naturschutzverwaltung eine Ausnahmegenehmigung für die entsprechenden Strecken stellt. Die Strecken führen auch durch mehrere FFH- und weitere besonders geschützte Gebiete. Aus der Sicht des Winterbetriebes gibt es seitens des Naturschutzes gegenwärtig keine weiteren Einwände.

Die Sommernutzung der Strecken als Rad- oder Wanderwege stellt aus der Sicht des Naturschutzes eine völlig andere und wesentlich kompliziertere Problematik dar, die einer gesonderten Betrachtung bedarf.

### 5.2.12 Markierung der Strecken und Informationssystem im Gelände

Die grundlegende Markierung der Strecken ist gem. der Tschechischen technischen Norm ČSN 01 8027 ed. 2 auszuführen, die mit der im Ausland verwendeten Markierung abgestimmt ist. Die Norm beinhaltet auch die meisten notwendigen Zeichen. Eine individuelle graphische Lösung muss dann nur für saisonale Sperrungen von Strecken und für Strecken für Hundegespanne sowie die Orientierungstafeln mit Karten gefunden werden. Die Markierung im Einklang mit diesen Normen wird in der Tschechischen Republik schrittweise eingeführt. Im Erzgebirge wurde diese Markierung schon durch den Verein Weiße Spur im Erzgebirge in seinem Zuständigkeitsbereich eingeführt. Auf ausgedehnten Offenlandbereichen ist es angebracht, die traditionelle Markierung mit Stangen zu erhalten bzw. neu zu errichten. Der Öffentlichkeit ist diese Markierung wohl bekannt und diese ist auch unter jeden Witterungsverhältnissen effektiv.

Als Farben für die Markierung können zur Unterscheidung der Hauptstrecken (rot), Nebenstrecken (blau) und Ergänzungsstrecken (grün) verwendet werden. Es ist angebracht, das System der Zeichen immer vor dem Winter aufzustellen und nach dem Winter wieder abzubauen. Dadurch wird erstens eine absichtliche Beschädigung oder Fremdnutzung verhindert und zugleich auch die Lebensfähigkeit der Markierung verlängert. Die intensiven Sonnenstrahlen bleichen Farbflächen sehr stark aus. In einigen Fällen werden die Winterstrecken auch durch Gebiete geführt, in denen eine Anwesenheit der Menschen im Sommer entweder aus Gründen des Naturschutzes oder der Sicherheit bei Waldarbeiten nicht erwünscht ist.

An Knotenpunkten ist die Markierung durch Karten in Maßstäben von 1:25-50.000 mit der Einzeichnung der Lage und den Möglichkeiten der Fortsetzung zu ergänzen. Eine passende Bezeichnung der Strecken trägt ebenfalls zur Orientierung bei. Mit Hinsicht zu den Bestrebungen, das Skifahren im Erzgebirge auch ausländischen Touristen anzubieten, ist es notwendig, die Informationen auch in einer deutschen Fassung zur Verfügung zu stellen. Eine englische Fassung der Texte sollte unter Beachtung der Übersichtlichkeit der Informationen abgewogen werden. Die Tafeln sollten neben der Ortsbezeichnung auch eine einmalige Nummer tragen. Auf ihnen sollten Telefonnummern für den Bedarf einer Evakuierung von Personen, Hinweise zum Internetportal und gegebenenfalls auch weitere notwendige Informationen angegeben werden.

Die graphische Gestaltung des gesamten Systems sollte für das gesamte Untersuchungsgebiet einschließlich eines passenden Logos einheitlich erfolgen. Das Informationssystem im Gelände muss auch auf den Internetseiten so präsentiert werden, dass die Besucher die Möglichkeiten haben, sich mit diesem System vertraut zu machen.

Die Entwicklung und der Betrieb eines, das gesamte Gebiet abdeckenden, einfachen und übersichtlichen Informationssystems stellt trotzt des finanziellen sowie organisatorischen Aufwandes eine prioritäre Aufgabe für die Unterstützung des Systems, und das nicht nur aufgrund der gegenwärtig mangelnden Markierung, dar. Wichtig ist diese Markierung auch für den Ausbau des Images als eines für Skiläufer und weitere Winterbesucher des Erzgebirges attraktiven Gebietes. Es ist zu beachten, dass die Internetseiten, der Parkplatz, das Restaurant etc. immer nur durch einen bestimmten Teil der Besucher des Gebirges besucht werden. Die Markierung und das Informationssystem im Gelände ist hingegen das einzige Element, dass jeder Besucher sieht.

### 5.2.13 Umleitungsstrecken und Vorschläge von mit befestigten Waldwegen parallel laufenden Strecken

**Streckenvarianten**

Das System der Strecken, die bei der Geländeerfassung im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes kartiert wurde, stellt scheinbar genügend Umleitungsstrecken und Streckenvarianten zum Beispiel für den Fall eines Windwurfes zur Verfügung. An Stellen, die in den Ergebnissen des Konzeptes aufgezählt werden, wäre es zweckmäßig aber nicht zwingend erforderlich, einige wenige Kilometer der Verbindungsstrecken auszuweisen. Notfalls könnten solche Maßnahmen auch erst im Fall einer umfangreicheren Störung des Systems organisiert werden. Diese Voraussetzung wird natürlich erst durch konkrete Ereignisse geprüft, die immer etwas Unerwartetes mit sich bringen.

**Mit befestigten Waldwegen oder auch parallel zu Straßen laufende Strecken**

Für die Sicherstellung eines problemlosen und sicheren Betriebes der Langlaufstrecken sind parallel laufende Strecken eine sehr attraktive Maßnahme. Als sehr wünschenswert erscheint eine parallele Streckenführung mit der Straße der III. Ordnung Nr. 21012 zwischen Trinkseifen und Frühbuß. Hier ist dies für den Nutzer die einzige komfortable Variante für eine Verbindung des Streckensystems in der Umgebung von Neudek und Neuhammer.

Obwohl parallel laufende Strecken aus der Sicht des Betriebes dieser eigentlich die beste Lösung des Konfliktes bei der Nutzung des Wegenetzes darstellt, ist ihr Ausbau sorgfältig zu erwägen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit können diese Maßnahmen jedoch aus nachfolgenden Gründen nicht den erforderlichen Umfang abdecken:

1. Die Eingriffe (Öffnung) der Waldränder durch die Entfernung von Bäumen senkt die Widerstandsfähigkeit des Waldes gegenüber Windwurf ab. Im Fall eines Fichtenwaldes kann dieser Schutz praktisch bis zum Ende der Umtriebszeit nicht erneuert werden.
2. Die betroffene Fläche wird aus der Produktion herausgenommen, die auf dem Markt umgesetzt werden könnte. Es handelt sich dabei also um einen reinen Betriebsverlust des Waldeigentümers.
3. Parallel laufende Flächen - Strecken müssten sorgfältig einschließlich der Baumstümpfe geräumt werden. Ansonsten wäre hier ein sicherer Betrieb und eine Präparierung der Loipen erst möglich, wenn sich eine untere Schneeschicht herausbildet hat. Das könnte die Nutzungsdauer der Strecke jedoch wesentlich verkürzen.
4. In gesamten Verlauf der Strecken müsste die Überbrückung von Fließgewässern, Beseitigung von großen Steinen oder Unebenheiten des Geländes sowie die Durchgängigkeit auch bei Einschnitten der parallel laufenden Straße im Gelände geregelt werden.

Idealerweise ist jede Strecke individuell in gegenseitiger Absprache mit dem Waldeigentümer und dem Betreiber (Verwalter) der Strecke zu regeln. Als Modellprojekt könnte der problematische Abschnitt bei Trinkseifen behandelt werden. Nach Abschluss des Modells und einer finanziellen Bilanzierung könnte über eine Fortführung der Verfahrensweise in weiteren Fällen nachgedacht werden.

### 5.2.14 Angebot von Strecken mit unterschiedlicher Art der Präparierung und für unterschiedliche Benutzergruppen (Hobbyskiläufer, Sportler, Mushing, Fußgänger)

Hier verbirgt sich möglicherweise ein inneres Entwicklungspotential des Systems. Bisher erscheint es so, dass die einzelnen Strecken und Gebiete wenig spezialisiert sind und wenig die besonderen natürlichen Bedingungen in ihrer Umgebung beachten. Aus Sicht der Instandhaltung der Strecken wird eindeutig die gleichzeitige Instandhaltung durch ein Schneemobil für Skating und den klassischen Stil bevorzugt. Dies ist zwar sehr angenehm, aber zugleich auch sehr teuer. Schon durch die Präparierung eines Teiles der Strecken nur für den klassischen Langlauf würden diese durch eine bestimmte Benutzergruppe bevorzugt.

Selbst die Werbematerialien einschließlich der Internetseiten betonen meistens nicht, ob die Strecke für unterschiedliche Langlaufaktivitäten geeignet ist oder auch nicht. Es fehlen auch Höhenprofile der Strecken, die heruntergeladen werden können sowie sog. Cartridges für GPS-Geräte. Hierbei handelt es sich um Dateien, die in ein touristisches Navigationsgerät geladen werden können. Hier werden auch Standorte von Imbisseinrichtungen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie weitere nützliche Informationen angegeben.

Gegenwärtig nutzt im Grunde genommen jeder alle Strecken und nur die Ortskundigen sind in der Lage, entsprechend der aktuellen Wetterlage und Schneebedingungen die richtige Strecke für sich zu wählen und die richtigen Lifte und Seilbahnen für die Überwindung von anspruchsvollen Steigungen zu benutzen. Eine speziell für Skiläufer mit Hunden oder für Fußgänger ausgebaute Strecke fehlt vollkommen.

Diese Situation ist unbefriedigend, insbesondere auf häufig genutzten Strecken, wo die Spuren durch Hunde sowie Fußgänger beschädigt werden und den trainierenden Sportlern Familien mit kleinen Kindern oder mit Hunden im Wege stehen. Solche Erlebnisse trüben nachhaltig den Eindruck einer schönen Fahrt durch die Winterlandschaft.

Gerade ein breites und vielfältiges Angebot von Ergänzungsstrecken und ergänzenden Wintersportarten stellt eine große Chance für die Steigerung des gesamten Images der Region dar. Dies könnte ein Alleinstellungsmerkmal des Erzgebirges gegenüber anderen touristischen Regionen in der Tschechischen Republik sein. Ein großer Vorteil ist der für die unterschiedlichen Aktivitäten oder Arten von Langlaufstrecken ausreichend zur Verfügung stehende Raum. Im Vergleich mit der dichteren Besiedlung auf der sächsischen Seite und einem dichteren Netz der Loipen ist die Situation auf der böhmischen Seite wesentlich besser. Nach Aussagen der sächsischen Kollegen besteht und bleibt in Sachsen die Priorität beim Skilanglauf und aufgrund der räumlichen Situation ist eine umfangreichere Entwicklung von anderen Aktivitäten gegenwärtig kein Gegenstand von Überlegungen mehr.

**Fahrt von Hundegespannen**

Für die Fahrt mit Hundegespanne wäre es äußerst wünschenswert, diese Strecken von den Langlaufstrecken völlig abzutrennen und den Kontakt auf die Kreuzbereiche der Strecken zu begrenzen. Um Kollisionen der Fahrer vorzubeugen, müssen die Strecken für Hundegespanne als Einbahnstraßen betrieben werden. Durch die Separierung der Strecken steigen die Kosten für ihre Instandhaltung. Bisher wurden zum Teil auch die präparierten Langlaufloipen durch Hundegespanne benutzt. Die Strecken wurden bisher nur für die Vereinsaktivitäten geplant. Es hängt von der Erwägung möglicher Sponsoren (einschließlich des Bezirkes) ab, in welchem Maß sie die Vereinsaktivität dieser Sportart fördern und einen Beitrag für die Instandhaltung dieser Strecken leisten möchten. Durch die Umsetzung einiger Vorhaben könnte der Beitrag für die lokale Wirtschaft zukünftig zunehmen:

* Durchführung eines grenznahen Projektes mit einem sächsischen Partner und einem gemeinsamen Angebot von Streckensystemen und Basen
* bezahlte Fahrten für die Winterbesucher des Gebirges
* Ausbau einer neuen Basis mit einer größeren Kapazität für den ruhenden Verkehr und die Unterbringung von Hundegespannen

Für die weitere Entwicklung dieser Aktivitäten ist die Position des staatlichen Forstbetriebes Lesy ČR als des Verwalters der Waldwege in dem Gebiet, wo die Basis liegt, ausschlaggebend. Der staatliche Forstbetrieb ist bisher nicht bereit, vertraglich die Wege für diese Aktivitäten abzusichern. Zusammen mit einer negativen Stellungnahme der Agentur für Natur- und Landschaftsschutz (AOPK) zum Betrieb der Hundegespanne auf dem Gebiet des nationalen NSG Gottesgaber Moor und NSG Seifen beschränkt sich somit der Raum auf einem Teil der Offenlandbereiche und Straßen der III. Ordnung in der Umgebung von Seifen (Ryžovna). Das auf die Offenlandbereiche beschränkte Gebiet hat für eine Entwicklung im Sinne einer öffentlich zugänglichen und kommerziell nutzbaren Aktivität keine ausreichende Größe.

**Snowkiting**

Eine Erweiterung dieses Angebot wäre positiv. Aufgrund der hohen Waldbedeckung ist das Angebot von geeigneten Flächen jedoch eingeschränkt.

Ein möglicher Standort befindet sich an der Straße von Gottesgab nach Joachimstal. Im Unterschied zu den bestehenden Flächen in der Nähe des Skigeländes Novako handelt es sich hierbei um eine Fläche abseits der Pisten. Sie befindet sich in der Nähe offizieller Parkplätze und schließt an bebautes Gebiet mit Unterkunfts- und Verpflegungskapazitäten an. In dem Flächennutzungsplan ist auf dieser Fläche der Bau eines Golfplatzes vorgesehen. In absehbarer Zeit kann aus diesen Gründen nicht mit einer Entwicklung dieser Aktivität an diesem Standort gerechnet werden.

Die Offenlandbereiche in Seifen und in der Umgebung von Frühbuß sind aus der Sicht des Naturschutzes nicht geeignet.

Die Standorte bei Schindelwald und Schwaderbach müssen aus der Sicht der Windverhältnisse überprüft werden.

### 5.2.15 Festlegung der Regeln für Vorschläge von neuen Strecken und ihre Aufnahme in das System

Durch die Nutzung des Erzgebirges durch Touristen und Sportler im Winter gibt es immer wieder in einem bestimmtes Umfang Strecken (im Fall von Snowkiting Flächen), die mehr oder weniger spontan entstehen oder auch nicht mehr genutzt werden. Nachfolgende Regeln betreffen deshalb nur die in das System aufgenommenen Strecken (Flächen) aufgrund der durch den Bezirk, die Destinationsagentur oder eine gemeinnützige Einrichtung übernommenen Garantie.

Für die Prüfung der Aufnahme einer Strecke in das System müssen folgende Unterlagen vorgelegt werden:

* Karte im Maßstab 1:25.000 mit eingetragener Streckenführung und dem Vorschlag zur Aufstellung der Elemente des Informationssystems im Gelände
* kurze schriftliche Beschreibung der Strecke
* Vorschlag der Klasse der Strecke (optional Bezeichnung der Strecke)
* Kontakte: Betreiber, Verwalter, Verfasser des Entwurfes einschließlich Telefon und E-Mail
* schriftliche Zustimmung der Grundstückseigentümer (Übersicht/Tabelle mit Grundstücksnummern aus dem Grundbuch)
* schriftliche Zustimmung der Gemeindeverwaltung
* schriftliche Zustimmung der zuständigen Naturschutzbehörde
* in elektronischer Form eine Datei im Format gpx mit der Vermessung der Strecke mit einem GPS-Gerät

Wird der Entwurf der Strecke als ein Bestandteil des Systems bestätigt, wird er in das Internetportal sowie in offizielle Kartenunterlagen (die an Herausgeber von touristischen Karten übergeben werden) aufgenommen und es besteht die Möglichkeit, eine Förderung für die Instandhaltung der Strecke zu beantragen.

### 5.2.16 Vorschlag für die Betriebsordnung für die Benutzer

Die Betriebsregeln für die Endnutzer werden in Besucherordnungen für Snowkiting-Flächen und für Langlaufstrecken sowie Strecken für Hundegespanne zusammengefasst.

Eine detaillierte Fassung der verkürzten Besucherordnungen ist durch die Streckenbetreiber in gegenseitiger Abstimmung zu erarbeiten. Die Betreiber der Strecken sollten auch die Einhaltung dieser Besucherordnungen sicherstellen.

Aus gesetzlicher Sicht ist es wünschenswert, die in der Besucherordnung erfassten Regeln in den durch die Gemeinden- und Stadtverwaltungen erlassenen allgemeinen Satzungen widerzuspiegeln und ihre Einhaltung auch zum Beispiel mit Hilfe der Stadtpolizei zu kontrollieren. Das Hauptziel ist es, die Besucher vor den Folgen von Regelverstößen durch Einzelne zu schützen.

Besucherordnungen entstehen nicht im Selbstlauf. Für jede der oben dargestellten Aktivitäten gibt es bestimmte festgelegte Regeln, die ihre sichere Ausübung regeln soll. Grundsätzlich geht es darum, diese Regeln einheitlich für sämtliche Strecken und Flächen zu formulieren und bisher nicht abgedeckte Themen, insbesondere bei Unterschieden der einzelnen Strecken, zu ergänzen. Diese Regeln sind natürlich zu veröffentlichen.

Aus Sicht der Nutzer sind insbesondere folgende Konflikte zu nennen: Parken auf nicht geeigneten Flächen, Beschädigung der Loipen durch Fußgänger oder Skiläufer mit Hunden und die Entsorgung von Abfällen. Ein eigenständiges Thema ist Hundekot. Insbesondere auf stark benutzten Strecken hat dieses Problem in den letzten Jahren erheblich zugenommen.

In der Nähe von Abfahrtsstrecken kommt es regelmäßig dazu, dass Skifahrer außerhalb der Pisten fahren und die Skilanglaufstrecken gefährlich kreuzen. Probleme mit der Einhaltung eines Sicherheitsabstandes zu den Strecken haben auch die Snowkiter.

Im Fall der Strecken für Hundegespanne ist die Notwendigkeit eines richtungsgebundenen Betriebes nur in eine Richtung und die Verhinderung des Kontaktes der Hundegespanne mit Skiläufern, die mit ihren Hunden unterwegs sind, von grundsätzlicher Bedeutung.

Eine Formulierung von zu untersagenden oder zuzulassenden Tätigkeiten ist relativ einfach. Wesentlich schwieriger ist die Einhaltung dieser Regelungen sicherzustellen und Verstöße dagegen zu ahnden. Die erfordert eine kontinuierliche Arbeit in vielen Bereichen. Der wesentliche Teil dieser Arbeit sollte durch die Betreiber der Strecken geleistet werden.

### 5.2.17 Begleitende Aktivitäten (Parken, Imbiss, Service, Ausleihe, …. )

**Park- und Abstellflächen für den ruhenden Verkehr**

Im Allgemeinen stellen die verkehrlichen Rahmenbedingungen den wichtigsten Parameter für ein- und halbtägige Besuche im Gebirge dar. Eine weitere Verdichtung des ÖPNV kann realistisch nicht unterstellt werden. Eine Verbesserung der Situation könnte zum Teil durch das schrittweise im Aufbau befindliche System der Skibusse in den Tallagen mit einer höheren Bevölkerungskonzentration und mit einem guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr oder Unterkünfte (Graslitz, Neudek, Joachimstal) erfolgen. Das grundsätzliche Problem beim Einsatz von Skibussen ist, dass sich die Nutzer daran gewöhnen und sie auch benutzen müssen. Dies erfordert eine gewisse Zeit und eine Finanzierung von leeren Minibussen ist nicht populär. Das Angebot einer solchen Form des Zubringerverkehrs aber aufzugeben, ist aus nachfolgenden Gründen ungünstig:

* Wenn das Erzgebirge zum Erholungszentrum für Prag und Pilsen bzw. auch für Sachsen werden will, wird die Kapazität der Parkplätze, wie viele auch immer zur Verfügung stehen werden, immer zu klein sein.
* Zu jedem leistungsfähigen Parkplatz muss eine ausreichend befahrbare und leistungsfähige Zufahrtsstraße führen
* Am Ende des Skilaufes ist es vorteilhaft, wenn man einen Grog oder ein Bier zu seinem Wohl gleich nach dem Abschnallen der Skier genießen kann.
* Ein erfahrener Kraftfahrer eines Skibusses fährt in das Gebirge auch den Touristen, der bei schwierigen Winterbedingungen nur ungern selbst fährt.
* Je weniger abgestellte Fahrzeuge, desto weniger Probleme mit Diebstahl oder dem Entwenden von ganzen Autos.

Ein ausreichend dichtes Netz von bekannten und zuverlässig verfügbaren Abstellflächen scheint gegenwärtig zwingend erforderlich zu sein. Allgemein kann der Bau von Parkplätzen und saisonalen Abstellflächen an den Rändern der Skiareale sowie der bebauten Gebiete von Gemeinden empfohlen werden. Diese Flächen sind aus der Sicht des Naturschutzes meist relativ konfliktfrei. Gleichzeitig kann auch die anschließende Infrastruktur der Imbisseinrichtungen etc. genutzt werden. Die Instandhaltung sowie der Betrieb der Parkplätze stellen eine gute Gelegenheit für die Schaffung von Arbeitsplätzen im Anschluss an die saisonalen Arbeiten in der Forst- und Landwirtschaft sowie im Bauwesen dar. Die Gebührenpflicht ist zugleich auch eine Möglichkeit der Unterstützung der lokalen Wirtschaft durch die Tagesbesucher. Eine Reihe von Parkflächen mit einer verhältnismäßig großen Kapazität sind als ein Bestandteil der neu gebauten Skiareale am Pleßberg (Plešivec), in Bärringen und am Keilberg geplant. Teilweise sind bzw. werden diese Parkflächen kurzfristig realisiert werden. Sie sind auch geeignete Ausgangspunkte zu den präparierten Loipen.

Für die Skiläufer wäre es gut, das bestehende Netz um mittelgroße Parkplätze (etwa 50 Stellplätze) an folgenden Standorten zu ergänzen:

* Schwaderbach - Ausgangspunkt der Erzgebirgischen Skimagistrale und Gebiet der geplanten Rundwege im sächsisch-tschechischen Grenzraum - kann durch eine saisonale Abstellfläche geregelt werden
* Graslitz - eine kleinere Fläche mit etwa 20 Stellplätzen am Standort Obere Vorstadt (Horní předměstí) wurde bisher nicht in den Flächennutzungsplan aufgenommen
* Frühbuß - Gemeinde - kann durch eine saisonale Abstellfläche geregelt werden
* Hirchenstand (Jelení) - Ansiedlung - im Flächennutzungsplan bestätigt
* Dürnberg (Suchá) – nur dann, wenn die Strecken am Südhang des Keilbergers auch weiterhin instand gehalten werden (\*die Ansiedlung hat gegenwärtig die Ausprägung eines Residentenviertels mit einer überwiegenden Anzahl von privaten Gebäuden zur individuellen Erholung, die Eigentümer dieser Immobilien könnten sich gegen einen Anstieg der Anzahl der Besucher an diesem Standort aussprechen)

Wenn das Netz der Parkplätze an den Skiarealen um diese vier Standorte ergänzt wird, könnte hier auch die zukünftig zu erwartende höhere Nachfrage befriedigt werden.

Zweckmäßig wäre es, an jedem Parkplatz eine Ausleihstation und einen Skiwachsservice mit einer entsprechenden Kapazität sowie einen Schnellimbiss mit warmen Getränken oder einer Suppe und eine gut vor Wind geschützte oder sogar noch besser eine beheizte Stelle vorzuhalten.

Ein grundlegender Beitrag wäre ein Netz von Umkleidemöglichkeiten mit Duschen und einer Möglichkeit, ein Abendbrot zu bekommen.

Der Ausbau von Parkplätzen und weiterer begleitender Infrastruktur im Raum von Schindlwald, Schönwald oder Warta ist nur langfristig zu realisieren. Bisher fehlt es hier an unternehmerischen Aktivitäten, die durch die Gemeinde und durch einen entsprechenden Flächennutzungsplan, die Verpachtung von Grundstücken oder in anderer Form unterstützt werden könnten.

Für die Parkplätze sowie die sich daran anschließende weitere Infrastruktur (Ausleihe, Imbiss etc.) gelten ähnliche Grundsätze, wie für die Strecken. Wichtig ist ihre Qualität. Darauf muss die langfristige Stabilität in dem Raum aufbauen. Nicht weniger wichtig ist eine gute Informationen zu den verfügbaren Infrastrukturen insbesondere auch zu ihrem aktuellen Zustand (bei Parkplätzen insbesondere zur deren allgemeiner Zugänglichkeit und den aktuell frei verfügbaren Kapazitäten).

Die kurzen, beleuchteten Rundwege für den Skilauf am Abend wurden der Infrastruktur zugeordnet. Ihr Ausbau wäre in der Nähe von ausreichend bestehenden Kapazitäten von Parkplätzen und Straßen mit einem zuverlässigen Winterdienst sinnvoll. Für die Nutzung auch unter schlechteren Witterungsbedingungen sind dafür deshalb die Offenlandbereiche auf dem Kamm nicht geeignet. Geeignete Standorte könnten hingegen zum Beispiel die Gelände Eduard, Neuhammer, Breitenbach, Neudek sein. Die damit verbundenen erheblichen Investitionen müssten aber detailliert vorbereitet werden.

### 5.2.18 Prinzipien, empfohlener Inhalt einer schneller Übertragung und Publizierung von aktuellen Informationen - ein Internetportal für Langlaufski

**Empfohlene Informationen für das Internetportal**

* **stabile Informationen über die Strecken:**
* Streckenprofile, Längen, problematische oder gefährliche Abschnitte, Informationen ob und wann die Strecke präpariert wird (Frequenz, Stil der Präparierung)
* Empfehlung, ob die Strecke für Skiläufer mit Hund vorgesehen ist oder nicht
* Standorte von Informationszentren, Stationen des Gebirgsrettungsdienstes, empfohlene Stellen für gebührenfreies Parken
* farbliche Markierung der Strecken einschließlich des Links zu Bildern, wie die Strecken markiert sind
* Informationen über Naturschutz, Sehenswürdigkeiten und eine Übersicht von Angaben über das gesamte System (natürliche Bedingungen, Statistik zur Länge der Strecken etc.).
* **Strecken im Format gpx zum Herunterladen für die GPS-Geräte**
* **variable Informationen über die Strecken:**
* letzte Präparierung, Schneedecke (für das Gebiet der Instandhaltung), Lufttemperatur, Wind
* Schneeart (auf einer ca. vierstufigen Skala) mit Hinweis zu Empfehlungen zum Skiwachsen unter den aktuellen Bedingungen
* Informationen über Probleme hinsichtlich der Befahrbarkeit oder der Durchgängigkeit (zum Beispiel bei Kalamitäten, zeitbegrenzten Wegesperrungen in Folge von Holzernte etc.).
* Link zu Webcams in der Umgebung, zum Portal des tschechischen hydrometeorologischen Amt und zu deutschen Portalen mit Wetterbericht
* **Informationen über die Zugänglichkeit der einzelnen Teile des Untersuchungsgebietes**
* Angabe zum Straßenzustand der Bezirksstraßen sowie ausgewählter Gemeindestraßen ohne Winterdienst
* Links zu Fahrplänen von Bus- und Eisenbahnverbindungen an den Haltestellen
* **bezahlte Links zu Internetseiten oder Profilen sozialer Netzwerke kommerzieller Einrichtungen**
* Skiareale, Hotels, Pensionen, Ausleihen, Restaurants, Imbiss, gebührenpflichtige Parkplätze
* Veranstalter von Sport-, Kultur- und gesellschaftlichen Veranstaltungen
* **Beratung, Diskussionsforum, Anzahl der Besucher, Abstimmung (sollte es Bedarf geben, sind Diskussionsforen zu den einzelnen Teilen des Portals zu schalten)**

Gegenwärtig gibt es eine Reihe von Internetseiten, die sich mit dem Wintersport im Erzgebirge als Haupt- oder Nebenthema befassen. Keine von diesen Seiten kann aber bisher eine aktuelle und umfassende Information über das gesamte Gebiet anbieten. Manche verhältnismäßig hochwertige Seiten sind räumlich begrenzt, andere mit einem größeren räumlichen Umgriff leiden unter einer unzureichenden Aktualisierung und unzureichenden Dateninhalten. Das ist ein Beleg dafür, dass eine umfassende Internetseite für das gesamte Gebiet die Kapazitäten der bestehenden Einrichtungen übersteigt und dies eine Aufgabe für eine neue, starke Einrichtung ist.

**Aus Sicht der Besucher können die Zielgruppen für die Internetseiten in folgende Kategorien aufgeteilt werden:**

* Besucher aus der nahen Umgebung, die gerade einen Tages- oder Halbtagesausflug ins Gebirge unternehmen möchten und nach den besten Bedingungen für den heutigen Tag suchen
* Besucher, die eine touristische Region für einen Wochenendaufenthalt mit Skilanglauf suchen
* Besucher, die ihren Urlaub (vielleicht auch mit Familie) mit einem abwechslungsreichen Programm gestalten wollen, aber nur ansatzweise eine Vorstellung über den Anteil der Skipisten oder andere im Gebiet mögliche Aktivitäten haben

**Weitere Zielgruppe für die Nutzung der Internetseiten, die wiederum (aus unterschiedlichen Gründen) die Besucher ansprechen wollen, könnten in folgende Kategorien aufgeteilt werden:**

* gewerblich nicht aktive Einrichtungen - Gemeinden, Straßenverwaltung, Naturschutz
* Unternehmer, die von den Besuchern des Gebirges profitieren
* primär - Anbieter bezahlter Dienstleistungen vor Ort
* sekundär - Verkäufer und Hersteller der Sportausrüstung
* Einrichtungen, für die die Wintertouristik in Konflikt mit ihrer eigenen Tätigkeit/Interessen steht - Einrichtungen der Forstwirtschaft, Jagdpächter

**Zielgruppen von weiteren wichtigen Nutzern der im Internetportal veröffentlichten Informationen**

* Mitarbeiter der Medien - Printmedien, Netzmedien, gesendete Medien
* Mitglieder und Mitarbeiter von Einrichtungen, die als eine ihren Beitrag leistende Einrichtung angegeben werden- im Rahmen der Regulierung und Planung ihrer eigener Aktivitäten ist es für sie nützlich, Informationen aus dem System zu erhalten

**Datenquellen für das Portal**

**Primär festgestellte und publizierte Informationen**

Diese Informationen sind für das Portal am wichtigsten, denn dank dieser kann es sich von ähnlichen Internetseiten unterscheiden und zu einer stabil aufgesuchten Seite unter den Favoriten der Benutzer werden.

Daten über die Schneebedingungen, die Präparierung der Strecken, das empfohlene Wachsen, über die aktuelle Befahrbarkeit der Strecken etc. können nur mit Hilfe von Mitarbeitern der Informationszentren, des Gebirgsrettungsdienstes sowie erfahrener Skifahrer sowie Mitarbeiter, die für die Instandhaltung der Strecken zuständig sind, gewonnen werden. Diese direkt aus dem Gelände über ein Telefon oder eine E-Mail erhaltene Information sollte weiter durch einen Redakteur in einem einheitlichen Format im Internet publiziert werden. Billiger wäre es, wenn die Mitarbeiter die Möglichkeit hätten, die Informationen direkt ins Internet einzuspeisen. Für den Fahrer eines Schneemobils, der sich direkt im Gelände bewegt, ist diese Möglichkeit aber kompliziert. Zu warten, ehe für diesen die Möglichkeit der Publikation der Information besteht, bedeutet einen vermeidbaren Verlust an Aktualität der Information.

Um das Gebiet abdecken zu können, wären schätzungsweise etwa 11 Berichterstatter im Gelände und 2 Redakteure für die Bearbeitung der Informationen aus dem Gelände und ihre Publizierung im Internet notwendig. Das System der Mitarbeiter im Gelände und eines zentralen Redakteurs der Berichte wird auch durch die Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. genutzt. Ihren Erfahrungen nach sind die Informationen über die Schneedecke und die Schneequalität auf den Strecken die am meisten nachgefragten Information auf ihren Internetseiten.

Zum System gehört auch der Einsatz von eigenen Webcams. Die Neuaufstellung dieser und die Einbindung in das System sollte unter Beachtung der schon bestehenden Quellen des Tschechischen hydrometeorologischen Amtes, der Skiareale etc. geplant werden. Die neu aufgestellten Webcams sollten insbesondere den Skiläufern nutzen. Ihr Standort und ihre Sichtbeziehungen sollten gut durchdacht werden.

**Primäre Publikation von durch andere Ressourcen erfassten Informationen**

Es handelt sich dabei um Informationen, die zwar vorhanden aber bisher nicht zugänglich waren und nicht für die Benutzer publiziert worden sind. Typischerweise handelt es sich hierbei um Informationen über den Winterdienst auf den Straßen, die aktuelle Befahrbarkeit von Straßen, über die Pläne der Holzernte in Waldbeständen oder über geplante Jagdvorhaben in der Zeit bis zum 15. Januar eines Jahres.

**Hinweise zu anderen Internetseiten**

In Form von Links können weitere hochwertige Quellen von Informationen erschlossen werden, die für den Besucher von Relevanz sind. Zu den wichtigsten gehören hier die Wetterberichtserver des Tschechischen hydrometeorologischen Amtes und entsprechende bundesdeutsche Quellen, hier insbesondere die Animation des meteorologischen Radars. Diese öffentlich zugänglichen Informationsquellen sollten auf dem Portal insbesondere als Service für die Nutzer platziert werden.

**Die Form der Mitteilung der Informationen auf dem Portal**

Für die Inhalte des Internetportals sind insbesondere die Glaubwürdigkeit und Aktualität der Angaben wichtig. Weiterhin entscheiden die ausreichende Aussagefähigkeit und eine ansprechende Visualisierung der Daten über den Erfolg des Portals. Diese Anforderungen sind eine komplexe Aufgabe für gute Profis in Zusammenarbeit mit Ortskundigen. Insbesondere die Kartendaten müssen an das System der Markierung im Gelände anknüpfen, so dass verlässliche Karten gedruckt werden können. Viele Skiläufer sind es schon gegenwärtig gewohnt, am Vorabend oder am frühen Morgen vor dem Ausflug im Internet ihre Route zu planen, auszudrucken und auch an einen weit abgelegenen Ort zu fahren.

Im Rahmen eines Testbetriebes ist es gelungen, wertvolle Hinweise der üblichen Benutzer zu erfassen. Diese konzentrieren sich insbesondere auf die Aussagefähigkeit der Hintergrundkarten mit einer kleinen Anzahl von guten Orientierungspunkten, die für Leute ohne Ortskenntnis bestimmt sind. Tatsächlich handelt es sich um eine anspruchsvolle Aufgabe, Vektordaten in der gesamten Skala der für den Endbenutzer notwendigen Maßstäbe optimal abzubilden. Für die Lösung dieser Aufgabe müssen Kartographen und Graphiker mit Erfahrung im Bereich der Präsentation von Daten im Internet mit einbezogen werden. Des Weiteren wird es notwendig sein, die Wirksamkeit der Darstellung in Zusammenarbeit mit den Nutzern der Daten, den Skiläufern, auch weiterhin zu testen.

Das Problem der Visualisierung der Daten kann teilweise mit Hilfe von gpx-Dateien zum Herunterladen in GPS-Geräte oder Smartphones gelöst werden. Auch hier gibt es noch einen hohen Anteil an hoch qualifizierter Arbeit, die im Rahmen der Aufbereitung der Daten geleistet werden muss.

Eine Teillösung ist die Datenbereitstellung für gedruckte Rasterdateien, die für den entsprechenden Maßstab gut generalisiert sind.

Die auf dem Internetportal veröffentlichten Informationen (einschließlich der nicht so üblichen Sportarten) sollten optimalerweise durchgängig in Deutsch, Tschechisch und Englisch publiziert werden.

Ausgesprochen positiv wäre eine Synchronisierung der Darstellung der einzelnen Elemente mit Kartenanwendungen in Sachsen sowie mit dem Bezirk Ustí, so dass für das gesamte Erzgebirge eine einheitliche Darstellungsmethode verwendet wird. In Sachsen besteht ein Interesse an dieser Koordinierung. Insbesondere im Fall von Anschlussstrecken wäre es gut, das gesamte anschließende System in Sachsen einschließlich der begleitenden Infrastruktur neu zu erfassen.

Ein so aufgestelltes und betriebenes Portal würde ein neues und besseres Niveau an Informationen über das Gebiet bereitstellen und wäre zugleich eine grundlegende Voraussetzung für mehr Besucher in der Region und würde somit eine wesentliche Unterstützung der lokalen Wirtschaft darstellen.

**Finanzierung, Betrieb, weitere Chancen und Risiken des Portals**

Der Start des Portals wäre ein geeignetes Thema für ein grenzübergreifendes Projekt. Soweit das Portal erfolgreich ist, sollte es sich innerhalb von 2 - 3 Jahren selbst tragen. Die Haupteinnahmequelle, durch die der Betrieb des Portals gesichert werden sollte, sind die finanziellen Beiträge von Unternehmen.

Eine Voraussetzung für die Publizierung in diesem Portal sollte die Bereitschaft sein, die Preisliste der durch die Unternehmen angebotenen Dienstleistungen entweder im Rahmen des Portals oder auf den eigenen Internetseiten zu veröffentlichen. Weiterhin muss die Bereitschaft vorhanden sein, sich einer Qualitätskontrolle der angebotenen Dienstleistungen zu unterziehen.

Die wesentlichste Kostenposition des Betriebes des Portals sind die Kosten der Redaktion mit mindestens zwei Personen, die zumindest während der Hochsaison im Winter 7 Tage in der Woche Informationen zur Verfügung stellen müssen. Diese sollte durch etwa 11 - 20 Teilzeitredakteure ergänzt werden, die jedoch nicht aus dem Budget des Portals bezahlt werden. Die Teilzeitredakteure arbeiten mit dem Portal entweder im Ehrenamt oder im Rahmen ihrer anderweitig schon bestehenden Arbeitsverpflichtungen zusammenarbeiten (Mitarbeiter der Informationszentren, Dispatcher des Straßendienstes, Fahrer von Schneemobilen, die die Strecken instand halten etc.). Nach einer Qualifizierung dieser Mitarbeiter sollten diese auch die Möglichkeit haben, bestimmte Daten im Portal zu bearbeiten. Somit wäre ein hohes Maß an Flexibilität der aktuellen Informationen gesichert. Trotzdem wird es aber notwendig sein, Korrekturen, laufende Weiterbildung und weitere redaktionelle Tätigkeiten durchzuführen. Dafür ist es erforderlich, professionelle Vollzeitarbeitskräfte einzustellen.

Eine strategische Frage ist es, ob dieses Portal als ein Portal für Sport und Tourismus im Bezirk Karlsbad konzipiert werden soll. In diesem Fall würde sich während der Winterzeit eine Ergänzung des Portals um Karten der Skigebiete einschließlich der Skilifte und ihrer Kapazität sowie um weitere wichtige Informationen für Abfahrtski anbieten.

Die unter Skiläufern beliebteste Sommersportart ist Radfahren. In manchen Fällen könnten auch weitere Standorte des Wintersports in ein ganzjähriges Portal eingebunden werden. Manche Skigebiete werden zur Abfahrt mit Fahrrädern genutzt. Das Kiten wird auch in einer Sommervariante betrieben. Die beste Gelegenheit, die lokale Natur und Denkmale kennen zu lernen, besteht durch das Wandern.

Aus Sicht der Abfolge der verschiedenen Saisons bietet es sich an, Skilanglauf, Radwandern und weitere in dem Gebiet betriebene Sportarten in einem gemeinsamen Portal zusammenzufassen.

Ein unstrittiger Vorteil eines solchen gemeinsamen Portals wären höhere Besucherzahlen und somit auch eine höhere Attraktivität des Portals für kommerzielle Einrichtungen. Die professionelle Redaktion wäre zudem das ganze Jahr ausgelastet. Das wesentliche Risiko solch einer Lösung beruht in der Überschaubarkeit der angebotenen Informationen. Die Gebirgssportarten sind auf 10 - 15% der Fläche des Bezirkes beschränkt, das Radwandern wird außerhalb des Truppenübungsplatzes auf dem gesamten Gebiet des Bezirkes Karlsbad und im Flachland fast das ganze Jahr hindurch betrieben. Die offenbar beste Lösung wäre ein saisonaler Wechsel der Informationen unter einem Sommer- und einem Winterlayout. In dem entsprechenden Layout würden dann nur die für die entsprechende Saison relevanten Informationen dargestellt. Fraglich ist hier die Entwicklung und Finanzierung. Im Fall einer saisonalen Aktivität bestünde die Möglichkeit, außerhalb der Saison an den Finanzressourcen, der Entwicklung von neuen Ideen und weiteren Angelegenheiten zu arbeiten.

### 5.2.19 Marketing und Förderung seitens des Bezirkes

Die Förderung seitens des Bezirks Karlsbad beträgt gegenwärtig zwischen einem Viertel und der Hälfte der für die Instandhaltung der Strecken eingesetzten Mittel. Es wäre wünschenswert, diesen Anteil beizubehalten, da er auf eine geeignete Art und Weise das Netz stabilisiert. Das Problem ist die Unterfinanzierung des gesamten Systems. Für viele wichtige Tätigkeiten sind keine Finanzmittel übrig. Aus diesem Grund wäre es notwendig, das Volumen der Finanzmittel für das System zu erhöhen. Um mindestens ein Viertel des Anteiles beizubehalten, müsste auch die Förderung des Bezirks Karlsbad erhöht werden.

Neben der gesamten Höhe der Förderung durch den Bezirk Karlsbad ist auch die Form der Verteilung der Fördergelder wichtig. Durch eine geeignete Ausrichtung der Förderbedingungen kann die Zusammenarbeit der einzelnen Zentren bei der Koordinierung der Aktivitäten unterstützt werden, die so bisher noch nicht abgedeckt war. Dadurch kann auch eine höhere Effizienz der eingesetzten Finanzmittel erreicht werden.

Gerade die Zusammenführung der Zentren in eine Kooperationsform mit selbstständigen Einheiten stellt für das Marketing des Gebietes ein wichtiges Element dar - eine Voraussetzung für die Ansprache von weiteren, bisher nicht genutzten Quellen. Die eigentliche Ansprache potentieller Sponsoren ist dann die Aufgabe insbesondere für die gemeinnützige Einrichtung, die nach außen hin sämtliche teilnehmende Zentren vertreten wird.

Von nachfolgenden Gruppen von Einrichtungen könnten wahrscheinlich Finanzmittel für die Instandhaltung der Strecken oder für andere mit dem Betrieb des Systems verbundenen Aktivitäten zu erwarten sein:

* Unternehmer, die von den Besuchern des Gebirges profitieren
* Primär - Anbieter bezahlter Dienstleistungen vor Ort
* Sekundär - Verkäufer und Hersteller von Sportausrüstung
* Städte, die das Erzgebirge als ein Naherholungszentrum für ihre Bevölkerung nutzen
* große Betriebe in dem Gebiet, die sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst sind
* Krankenkassen

Um alle diese Einrichtungen erfolgreich ansprechen zu können, muss vorher sehr viel Arbeit im Bereich der Entwicklung der Beziehungen zu der Öffentlichkeit sowie dem notwendigen Image für das gesamte Gebiet mit Hilfe von allen in dem Konzept dargestellten Instrumenten geleistet werden. Des Weiteren ist es notwendig, ein wirkungsvolles System für eine vertrauenswürdige Verteilung der Beiträge im Inneren des Streckensystems zu entwickeln, einschließlich unliebsamer Maßnahmen, wie das eines Kontrollmechanismus.

**Unternehmen - Anbieter bezahlter Dienstleistungen vor Ort**

Eine grundsätzliche Voraussetzung für eine wirksame Ansprache dieser Unternehmergruppe ist das Angebot einer bezahlten Leistung, mit einem entsprechenden Nutzen für das Unternehmen, das zugleich von der Steuer absetzbar ist. Eine Schlüsselfrage für die Schaltung einer Werbung ist ein starkes Webportal mit hohen Besucherzahlen. Zukünftig sollten die Unternehmen die Haupteinnahmequelle für die Finanzierung des Portals als eines Schlüsselelementes der Public Relations sein.

An Standorten, in denen es Sinn macht, können im Rahmen der Präparierung als Ergänzung auch weitere zusätzliche Leistungen angeboten werden - zum Beispiel die Führung der präparierten Spur direkt zum Betrieb, die Aufnahme von Angaben über die Lage des Betriebes in das Informationssystem u.ä..

**Verkäufer und Hersteller von Sportausrüstung**

Die Arbeit mit dieser Gruppe kann komplizierter sein, denn ihre Werbekampagnen sind nur in wenigen Fällen regional ausgerichtet. In einem längeren Zeithorizont und im Fall von größeren sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen ist aber auch mit dieser Gruppe zu arbeiten.

**Städte am Fuße des Erzgebirges**

Hier handelt es sich um eine geduldige und langfristige Arbeit, in die die Bevölkerung - die Wähler in der entsprechenden Stadt - eingebunden werden müssen. Eine weitere Gruppe, die die Bereitschaft des Stadtparlamentes oder des Stadtrates, einen Beitrag zur Instandhaltung der Strecken zu leisten, unterstützen könnte, sind Sportvereine, Jugendvereine und Schulen.

Wichtig ist, dass eine mögliche Förderung aus dem Haushalt der Stadt an einen konkreten Zweck gebunden wird, zum Beispiel einen Rundweg mit dem Namen der Stadt, die die Instandhaltung bezahlt. Der Vertrag muss klar festgelegte Parameter hinsichtlich des Umfanges und der Qualität der Präparierung der Spuren bzw. der Bevorzugung des Parkens beinhalten.

**vorhandene Großbetriebe im Gebiet**

Die Erfahrungen des Vereins Krušnohorská bílá stopa o.s. zeigen, dass diese Sponsorengruppe ebenfalls einen bedeutenden Beitrag für die Finanzierung der Instandhaltung leisten kann.

**Krankenkassen**

Mit dieser Gruppe gibt es bisher keine großen Erfahrungen. Die Entwicklung von Motivationsprogrammen für einen gesunden Lebensstil ihrer Kunden nimmt aber bei den Krankenkassen in den letzten Jahren zu. Regelmäßiger Skilanglauf hat in dieser Hinsicht eine gute Ausgangsposition. Aus der Sicht der Anzahl der Unfälle gehört diese Sportart zu den wenig risikobehafteten Arten und belastet gut sämtliche Teile des Organismus. Schon gegenwärtig erstatten manche Krankenkassen zum Beispiel die Kosten fürs Schwimmen. Ein mit der Krankenkasse abgestimmtes geeignetes Modell könnte so aussehen, dass der Beitrag für die Instandhaltung der Strecken sowie die Parkgebühren primär durch den Kunden in Form einer Tageskarte (zum Beispiel für die Werktage) bezahlt würde. Die Krankenkasse könnte dann diese Tageskarte rückerstatten.

### 5.2.20 Risiken des Projektes

Für das gesamte Untersuchungsgebiet und das gesamte System der Sportarten in der freien Winterlandschaft wurde im einleitenden Teil des Konzeptes eine SWOT-Analyse erarbeitet.

Die Risiken der einzelnen Untersysteme wurden in den entsprechenden Kapiteln einschließlich der Maßnahmen zur möglichen Vermeidung der Risiken dargestellt und kommentiert.

Eines der wesentlichen Risiken des Projektes, auf die noch einmal zurückzukommen ist, ist das Fehlen von zwei sehr notwendigen Einrichtungen. Es handelt sich um eine Destinationsagentur und einen gemeinnützigen Verein der erzgebirgischen Langlaufzentren. Für beide Einrichtungen bestehen im Gebiet eine Reihe von aktuellen sowie von strategischen Aufgaben. Wie die Erfahrungen des Vereins Weiße Spur im Erzgebirge (Krušnohorská bílá stopa o.s), der Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. sowie aus dem Isergebirge zeigen, kann ein bestimmtes Niveau der angebotenen Dienstleistungen nur mit Hilfe von gemeinsamen, mit hochqualifiziertem Personal besetzten Plattformen überschritten werden. Nur auf dieser Basis ist es möglich, eine Marke der Region aufzubauen und diese folgend für die Vermarktung der Region anzuwenden.

Das größte Risiko für dieses Konzept stellt die bisher nicht erfolgte Regelung dar, wer das Konzept realisieren und weiterentwickeln soll. Zudem ist festzulegen, aus welchen Mitteln es finanziert werden soll und es ist ein Zeitplan für die Umsetzung der notwendigen Schritte zu vereinbaren.

Sollte die Destinationsagentur und die gemeinnützige Einrichtung nicht entstehen, stellt dies keine völlige Katastrophe dar, denn das System für die Sportarten in der freien Landschaft würde es auch weiterhin geben, allerdings mit der langsamen Entwicklung auf Basis einer praktischen Zusammenarbeit zwischen den bestehenden Einrichtungen. In diesem Fall würde das Erzgebirge ein Paradies für Ortskundige und relativ unbekannt und unattraktiv für Touristen aus größeren Entfernungen bleiben. Das Streckensystem wird dann in Bezug auf den Umfang und die Qualität der Instandhaltung der Strecken je nach dem Volumen der zur Verfügung stehenden Mittel entwickelt. Das hat eine geringere Attraktivität des Gebietes für Wochenend- und Urlaubsaufenthalte zur Folge. Die Anzahl von Halbtagsbesuchern aus den nahe liegenden Städten Böhmens sowie Sachsens wird hingegen zunehmen.

# 6 Zusammenfassung

Zum Abschluss erlaubt sich der Verfasser an mehrere Themen zu erinnern, mit denen man sich auch ohne die Entstehung einer Dacheinrichtung für die Loipen befassen muss.

**1. Imbiss und Aufwärmungsmöglichkeiten auf der Strecke**

Diese Art von Dienstleistungen ist in dem Untersuchungsgebiet tatsächlich noch nicht ausreichend vorhanden. Sehr gut geeignete Standorte scheinen Försterhäuser und Seifen sowie weiter dann Irrgang (Bludná) und Stolzenhain (Háj) zu sein, die an Straßen und Wegen mit Winterdienst liegen. Hier befinden sich geeignete Immobilien und der Betrieb von Skilanglaufstrecken wird hier schon praktiziert. Der Transport der Waren muss mit Hilfe eines Schneemobils oder eines Schneeschlittens abgesichert werden.

**2. Saisonale Straßensperren**

Im Zusammenhang mit dem Angebot an Imbissstellen und Stellen zum Aufwärmen sind die saisonalen Straßensperrungen zwischen den Gemeinden Abertham, Bergstadt Platten, Breitenbach und Gottesgab abzustimmen. Dabei handelt es sich um die Nutzung der Straßen der 3. Ordnung Nr. 2196 (Gottesgab - Seifen - Breitenbach), 2193 (Abertham – Seifen), 22141 (Bergstadt Platten - Seifen). Für die Entwicklung der Langlaufstrecken sowie der Strecken für Hundegespanne wäre es sehr gut, wenn diese Gemeinden ein System der saisonalen Sperrung dieser Straßen abstimmen würden. Ansatzweise könnte es sich um die Zeit zwischen dem 1.12 - 31.3. handeln, wobei von einer Richtung aus der Winterdienst in Richtung Seifen beibehalten würde. Soweit dies erfolgt würde die Möglichkeit bestehen, diese Straßen für eine systematische und sichere Führung der Strecken für Skiläufer und Hundegespanne unter Nutzung der bestehenden Kapazitäten der Imbisseinrichtungen in Seifen bzw. für den Ausbau einer neuen Einrichtung in Forsthäuser oder an den weiteren zwei erwähnten Standorten zu nutzen. Solch eine Lösung würde das Angebot im Kerngebiet wesentlich verbessern und wäre aus der Sicht des Naturschutzes konfliktlos.

Im Bezirk Karlsbad gibt es eine Reihe von weiteren Straßen, auf denen kein Winterdienst gesichert wird. Ein gerader Untergrund, eine breite Straße, keine Konflikte mit dem Naturschutz sowie dem Eigentümer der Straße stellen ein großes Potenzial für die Streckenführung dar. Zumindest manche dieser Straßen könnten auf diese Art und Weise genutzt werden. Neben den oben erwähnten Straßen sind diesbezüglich insbesondere auch nachfolgende Straßen interessant:

- 21012 von Raiza (Rájce) nach Sauersack (Rolava)

- 2189 von Sauersack nach Hirschenstand

- 2209 von Neuhammer nach Bergstadt Platten

**3. Informationssystem im Gelände**

In Bezug auf den Umfang und den Bedarf, die gesamte Region abzudecken, wäre es angebracht, mit den Vorbereitungsarbeiten so schnell wie möglich zu beginnen. Es wäre sehr gut, wenn die Koordinierung dazu der Bezirk Karlsbad übernehmen würde.

**4. Informationssystem im Internet**

Für die Saison 2012/2013 ist die „scharfe“ Version mindestens für den Kartenbrowser vorzubereiten. Es müssen kritische Hinweise zur Visualisierung der Daten so eingearbeitet werden, dass die dargestellten Informationen lesbar sind. Es wäre sehr gut, die Visualisierung der Daten mit dem Verein Krušnohorská bíla stopa o.s. und mit der Arbeitsgemeinschaft Kammloipe Erzgebirge/Vogtland e.V. abzustimmen. Während dieser Saison sollte ebenfalls der Testbetrieb des Systems der Datenerfassung und die Veröffentlichung weiterer Daten über die Mächtigkeit und Qualität der Schneedecke auf den einzelnen Strecken aufgenommen werden.

**5. Hoch problematische Streckenabschnitte**

5.1 Es handelt sich um einen wirksamen Anschluss des Streckensystems zwischen Neudek und Hochofen an die Strecken zwischen Hochofen und Neuhammer im Raum Trinkseifen. Dabei muss gegenwärtig auf etwa 1,2 km Länge eine Straße der dritten Ordnung mit Winterdienst überwunden werden. Für Skiläufer ist dieser Abschnitt gefährlich und für das Schneemobil ist er ein unüberwindbares Hindernis. Im Anschluss daran sind noch die Möglichkeiten eines Anschlusses von Neudek an das Streckensystem zu prüfen. Der in der Karte eingetragene Weg ist zwar potenziell geeignet und wurde mit dem Verwalter des Weges abgestimmt, ist aber bisher noch nicht durch einen Schneemobilfahrer in Bezug auf seine Tauglichkeit für ein Schneemobil geprüft worden. Neudek ist die größte Stadt in diesem Raum mit einem großen Potenzial an Skiläufern. Zugleich stellt die Stadt auch eine gute Verbindung in das Vorland des Erzgebirges dar. Es wäre sehr wünschenswert, dieses Gebiet direkt an das Streckensystem anzuschließen.

5.2 Kleine Brücke bei Frühbuß Eine statische Störung verhindert hier eine direkte Anbindung von Frühbuß an das durch das Schneemobil aus Neuhammer instand gehaltene Streckensystem.

5.3 Im Raum des Bromenbergs (Zadní ostružiník) auf 958 m NN muss ein etwa 550 m langer, zerfahrener Waldweg geebnet werden, der eine wichtige Verbindung zwischen der Erzgebirgischen Skilanglaufmagistrale und der Kammloipe darstellt. Der Zustand dieses Weges macht die Durchfahrt eines Schneemobiles gegenwärtig unmöglich und die Strecke wird gegenwärtig als Ergänzungsstrecke genutzt.

**6. Fortschreibung der Kartenunterlagen und Optimierung der Langlaufstrecken in Gebieten mit einem unvollständigen Loipennetz**

Jede Karte wird älter. Im Raum Abertham, Pleßberg, Bärringen, Joachimstal, Keilberg werden gegenwärtig große Investitionen durchgeführt, in deren Folge sich der bisherige Zustand in diesen Gebieten wesentlich verändern wird. Sollte es nicht gelingen, die Streckenführung zwischen dem Staatsbetrieb Lesy České republiky s.p. und den Betreibern der Strecken jährlich abzustimmen, wird es mit Sicherheit zu kleineren Veränderungen des Netzes kommen. Diese Veränderungen müssen operativ in die GIS-Umgebung übertragen werden.

Insbesondere zwischen Neudek, Neuhammer und Bärringen ist das Streckennetz für die Skiläufer nicht vollständig. Vom Streckensystem entfernt bleiben die beliebten Eisenbahnhaltestellen Eibenberk (Tisová u Nejdku), Seifen (Sejfy) und Ullersloh (Oldřichov u Nejdku). Unvollständig ist auch der Anschluss an den Rundweg bei Ullersgrün (Oldříš). Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes konnten für dieses Gebiet mit dem erforderlichen Detailierungsgrad keine Kartenunterlagen mehr erstellt werden. Hier besteht die Möglichkeit für die Betreiber der Strecken, an die lokale Situation angepasste Lösungen zu besprechen und vertraglich zu regeln.

Als optimal für die Aktualisierung der Karten erscheint die Zeitspanne ab Ende September bis November. In dieser Zeit entstehen schon sehr konkrete Planungen für die folgende Saison. Ein jährlich wiederkehrender großer Bedarf besteht darin, mit den einzelnen Zentren abzustimmen, wie die Instandhaltung der Strecken in der folgenden Saison stattfinden wird.

Im oben dargestellten Raum, in dem gegenwärtig erhebliche Investitionen für den Neubau und die Ertüchtigung von Anlagen für Ski-Alpin gebaut werden, ist die detaillierte Streckenführung der Loipen in naher Zukunft insbesondere mit Hinsicht auf die Sicherheit aller Besucher abzustimmen. Diese Strecken müssen übersichtlich im Gelände markiert werden und in die gedruckten Kartenunterlagen übertragen werden.

Es ist wünschenswert, in Zusammenarbeit mit den sächsischen Kollegen eine gemeinsame Karte des gesamten Gebietes mit einer einheitlichen Technologie vorzubereiten.

**7. Optimierung des Systems der Strecken für die Hundegespanne**

Im Rahmen dieser Optimierung müssen die übrigen mit den Skilanglaufstrecken parallel laufenden Strecken minimiert werden, wobei diese auch den Anforderungen des Verwalters der Waldwege, dem staatlichen Forstbetrieb Lesy České republiky s.p. entsprechen müssen. Das Streckensystem wie es im Rahmen des analytischen Teiles kartiert und zur weiteren Abstimmungen vorgeschlagen wurde, kann so nicht betrieben werden. Der Verein hat schon die in der Vergangenheit südlich von der Basis in Hengstererben benutzten Strecken zugunsten der Streckenführung der Loipen aufgegeben. Weiterhin wurden durch den Verein auch die Strecken östlich sowie westlich von der Basis aus Gründen des Schutzes des Auerwildes verlassen. Der Raum nördlich von der Straße 2196 ist somit der einzige für den Betrieb mit Hundegespannen geeignete Raum. Die Nutzung der Waldwege in diesem Raum kann derzeit vertraglich aber nicht sichergestellt werden. Das Gelände in den Offenlandbereichen wurde hinsichtlich seiner Eignung für den Betrieb der Hundegespanne nicht geprüft. Sollte sich die Position des staatlichen Forstbetriebes nicht ändern, müsste das Streckensystem völlig neu geplant werden. In Abhängigkeit vom Ausbau des Streckensystems muss ihre Aufteilung in die entsprechenden Klassen korrigiert werden.

# 7 Bemerkungen zum Inhalt der Karten

Bestandteil des Konzeptes sind insgesamt drei Karten:

**Problemkarte 1:25.000**

**Hauptkarte 1:25.000**

**Karte der breiteren Beziehungen 1: 50.000**

Als Hintergrundkarte wurde in allen Karten die Grundkarte der Tschechischen Republik 1:50.000 des Tschechischen Landesvermessungs- und Katasteramtes verwendet.

In allen Karten wird in der Legende auf die Schutzgebiete NATURA 2000 hingewiesen. In den Karten wird jedoch nur das Vogelschutzgebiet CZ0421004 Seeheide - Schmiedeberg dargestellt. Der Schutzgegenstand - das Birkhuhn - ist hinsichtlich des Wintersports in der freien Landschaft sensibel. Das muss bei der Streckenführung sowie Aufstellung der Infrastruktur in Betracht gezogen werden. Die FFH-Gebiete werden absichtlich nicht dargestellt. Ihre Schutzgegenstände stehen nicht im Konflikt mit dem Betrieb der Loipen. Im Untersuchungsgebiet nehmen sie mehr als die Hälfte der Fläche ein. Ihre Darstellung in den Karten würde nur die Darstellung weiterer Inhalte komplizieren, die aus der Sicht des Betriebes der Strecken eine wesentlich höhere Bedeutung haben.

Des Weiteren werden sämtliche Naturschutzgebiete sowie nationalen Naturschutzgebiete dargestellt. Der Betrieb von Loipen oder Strecken für die Hundegespanne oder der begleitenden Infrastruktur ist hier nur aufgrund einer Ausnahmegenehmigung möglich. Es ist erforderlich, dass die Öffentlichkeit darüber und über die Lage der Strecke in den Gebieten informiert wird. Die Symbole stimmen mit den Kartenuterlagen der Raumanalytischen Unterlagen des Bezirks Karlsbad überein. Aus diesen Kartenunterlagen wurden die Grenzen dieser Gebiete übernommen. In allen Karten wurden folgende einheitliche Symbole verwendet:

* tatsächlich bestehende Strecken - volle Linie
* geplante Strecken - gestrichelte Linie
* geplante Veränderung der Strecke - Unterlage eine volle, der bestehenden Klasse der Strecke entsprechende Linie + gestrichelte Linie der geplanten Klasse der Strecke
* parallel laufende Strecken - Unterlage ist die Strecke für Hundegespanne + Linie der Klasse der Strecke der Loipe
* tatsächlich bestehende punktuelle Elemente - blaue Farbe
* geplante punktuelle Elemente - graue Farbe
* Fahne der Bundesrepublik Deutschland an der Grenze - Punkt einer direkten Verbindung der tschechischen Strecken mit dem sächsischen Streckensystem
* Symbole von Parkplätzen, Unterkunftskapazitäten werden durch eine Ziffer ergänzt, die ihre Kapazität angibt.
* Größe und Art des Symbols der Gemeinde sind je nach der Anzahl der ständigen Einwohner abgestuft, die Ziffer im Inneren des Symbols gibt die Einwohnerzahl zum 01.01.2012 an.

**Problemkarte 1:25.000**

Steht im engen Zusammenhang mit dem analytischen Teil und stellt die Ausgangslage für die Entwürfe dar.

Zeichen für die Bus- und Eisenbahnhaltestellen, Informationszentren, Stationen des Gebirgsrettungsdienstes und Umkleidemöglichkeiten, Rast- und Imbissplätze werden wenn möglich entsprechend der tatsächlichen Lage im Gelände dargestellt

Es wird der Zustand der Strecken und weiterer Attribute im ursprünglichen Zustand bis 2011/2012 für ihre Optimierung dargestellt:

* Es werden die Strecken einschließlich der zur Auflösung geplanten Strecken und der parallel laufenden Loipen mit Strecken für Hundegespanne dargestellt
* Im Fall einer geplanten Änderung der Nutzung oder der Klasse der Strecke wird die ursprüngliche Strecke in dem ursprünglichen Zustand angeben
* Es werden nur die tatsächlich bestehenden Park- und Abstellflächen dargestellt einschließlich kleiner Flächen mit einer geringen Kapazität
* Geplante Parkplätze werden nicht dargestellt

Die zur Auflösung vorgeschlagenen Strecken werden so unterschieden, dass ersichtlich ist, ob der Entwurf durch die Agentur für Landschaft- und Naturschutz (AOPK ČR) oder den Staatsbetrieb Lesy ČR vorgelegt wurde.

Die Karte soll zukünftig die Betreiber bei der Planung der Strecken unterstützen. Die Karte beinhaltet Informationen, welche Strecken betrieben oder geplant wurden, ob und mit welchem Ergebnis sie besprochen wurden.

**Hauptkarte 1:25.000**

Entspricht den Vorschlägen des Konzeptes und entspricht dem Stand des Umfangs der Strecken nach den Anmerkungen seitens der Naturschutzbehörden sowie des staatlichen Forstbetriebes Lesy ČR.

Von Abstellflächen sowie Parkplätzen werden nur die mit einer höheren Kapazität dargestellt. Dargestellt werden auch die geplanten Flächen.

Zeichen für die Bus- und Eisenbahnhaltestellen, Informationszentren, Stationen des Gebirgsrettungsdienstes und Umkleidemöglichkeiten, Rast- und Imbissplätze werden wenn möglich nur in der tatsächlichen Lage im Gelände dargestellt.

Die Karte beinhaltet Polygone folgender Gebiete:

* Vorbehaltsgebiet Forstwirtschaft - in diesem Raum ist die Planung von Strecken sowie begleitenden Einrichtungen nicht erwünscht.
* Gebiet mit einem bisher unvollständigen Loipennetz - in diesem Gebiet ist die gegenseitige Verbindung der Strecken mit wichtigen Zielen nicht funktionsfähig, die Situation bedarf perspektivisch einer Lösung
* Gebiet mit einem bisher unvollständigen Loipennetz - in diesem Gebiet ist die gegenseitige Verbindung der Strecken mit wichtigen Zielen nicht funktionsfähig
* Gebiet mit einem bisher unvollständigen Netz von Wegen für Hundegespanne - in diesem Gebiet befindet sich kein funktionierendes Gesamtsystem an Strecken

**Karte der breiteren Beziehungen**

Die Karte wurde im Maßstab 1:50.000 erarbeitet. Der Umfang des Streckennetzes entspricht der Hauptkarte. Die Langlaufstrecken sind entsprechend ihrer Bedeutung dargestellt: Kernstrecke (nur die Erzgebirgische Skimagistrale), Ergänzungsstrecke (Verbindungen von wichtigen Zentren mit Unterkunftseinrichtungen und die wichtigsten Verbindungen nach Sachsen) und sonstige (alle restlichen Loipen).

Die Wanderwege und Strecken für Hundegespanne werden in demselben Farbschema wie in den vorherigen Karten dargestellt.

In dieser Karte werden ebenfalls Symbole für die Kapazität einschließlich des geschätzten Volumens angegeben.

Zeichen für die Bus- und Eisenbahnhaltestellen, Informationszentren, Stationen des Gebirgsrettungsdienstes und Umkleidemöglichkeiten, Rast- und Imbissplätze werden nur dann dargestellt, wenn dies mit Hinsicht auf ihre Lesbarkeit möglich ist (typischerweise in freier Landschaft mit einer geringen Konzentration dieser Attribute).

Im Innenbereich bebauter Gebiete werden Symbole ohne Rücksicht zu ihrer tatsächlichen Lage dargestellt. Das wesentliche Kriterium ist hier ihre Lesbarkeit. Die Punkte der an das bebaute Gebiet, die Unterkunftseinrichtungen in den Gemeinden sowie die Parkplätze gebundenen Infrastruktur im bebauten Gebiet unterscheiden sich farblich von den Symbolen der Punkte in freier Landschaft. Sie sind zugleich zusammengefasst und ermöglichen somit eine bessere Übersicht über die Ausstattung der einzelnen Gemeinden.

Rastplätze auf den Strecken werden nicht dargestellt. Die Rastplätze sind für die Karte unwesentlich und nur eine ergänzende Information, die die Darstellungsmöglichkeiten in der Karte aber überfrachten würde.

Die Karte beinhaltet Polygone folgender Gebiete:

* Vorbehaltsgebiet Forstwirtschaft - in diesem Raum ist die Planung von Strecken sowie begleitenden Einrichtungen nicht erwünscht.
* Gebiet mit einem bisher unvollständigen Loipennetz - in diesem Gebiet ist die gegenseitige Verbindung der Strecken mit wichtigen Zielen nicht funktionsfähig, diese Situation bedarf perspektivisch einer Lösung
* Gebiet mit einem bisher unvollständigen Loipennetz - in diesem Gebiet ist die gegenseitige Verbindung der Strecken mit wichtigen Zielen nicht funktionsfähig
* Gebiet mit einem bisher unvollständigen Netz von Wegen für Hundegespanne - in diesem Gebiet befindet kein funktionierendes Gesamtsystem an Strecken