

Konzept

für den Ausbau der touristischen

Aufstiegshilfen im Montafon



Amt der Vorarlberger
Landesregierung

Konzept

für den Ausbau der touristischen

Aufstiegshilfen im Montafon

Amt der Vorarlberger Landesregierung

Vorwort

Die Mühe hat sich gelohnt: Die Talschaft Montafon hat bewiesen, was es heißt, Zusammenhalt und Verständnis für den Nachbarn bei bestmöglicher Vertretung der eigenen Interessen zu haben. Vor Ihnen liegt aber auch gleichzeitig ein Zeugnis beispielhafter Zusammenarbeit zwischen dem Land Vorarlberg und den Montafoner Gemeinden sowie dem Österreichischen Institut für Raumplanung in Wien.

Das vorliegende Konzept soll eine Richtschnur für den weiteren Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon sein. Auf die räumlichen Möglichkeiten und die Bedarfsverhältnisse der Talschaft abgestimmt soll es zu einer günstigen Gesamtentwicklung beitragen.

Von allem Anfang an wurde durch laufende Information, regen Gedankenaustausch und viele Diskussionen ein echter Meinungsbildungsprozeß auch in der Bevölkerung erreicht, welcher sich positiv in einem von den Gemeinden gemeinsam getragenen Erschließungskonzept niederschlug. Wie konstruktiv die Zusammenarbeit aller Beteiligten war, beweist nicht zuletzt die Tatsache, daß vom Stand Montafon bereits vor der Beschlußfassung der Landesregierung über das Konzept ein bedeutender weiterführender Schritt unternommen wurde: Alle Bürgermeister des Montafons beschlossen, einen regionalen Wirtschaftsentwicklungs- und Ausgleichsfonds einzurichten.

Allen, die am Zustandekommen des vorliegenden Konzeptes mitgewirkt und sich dafür eingesetzt haben, sei Dank und Anerkennung ausgesprochen.



Bregenz, Mai 1980

Dipl.-Ing. Karl-Werner Rüsç
Landesrat

Inhalt

	Seite
A. Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegs- hilfen im Montafon	
1. Grundsätze und Ziele	11
2. Maßnahmen	12
B. Erläuterungsbericht	
1. Zweck des Konzeptes	17
2. Vorgangsweise bei der Konzepterstellung	19
2.1 Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon	19
2.2 Anhörungsverfahren	25
2.3 Abschließende Bearbeitung	26
3. Auswirkungen bzw. Erfordernisse der zur Diskussion gestandenen Erschließungsprojekte in ihrer Gesamt- heit	27
4. Folgerungen aus der Bedarfs- und Engpaßabklärung	29
5. Vorschläge des Österreichischen Instituts für Raum- planung für ein Erschließungskonzept	30
5.1 Außerfratte	31
5.2 Innerfratte	32
5.3 Erfordernisse und Auswirkungen der vom ÖIR empfohlenen Ausbauten	33
5.4 Empfehlungen des ÖIR für flankierende Maß- nahmen	34
6. Empfehlungen des Standes Montafon	34
7. Begründungen und Erläuterungen für die im vor- liegenden Konzept enthaltenen Erschließungsmaß- nahmen	38

	Seite
7.1 Ausbauten in der Außerfratte	38
7.2 Ausbauten in der Innerfratte	43
7.3 Ausbauprojekte, die im vorliegenden Konzept nicht enthalten sind	45
8. Auswirkungen der Realisierung der nach dem Kon- zept vorgesehenen Erweiterungen	51
9. Flankierende Maßnahmen	53
9.1 Landschaftspflegemaßnahmen	53
9.2 Straßenbau	53
9.3 Schibusverkehr	54
9.4 Innerregionaler Ausgleich	55
10. Anwendung des Konzeptes	57

**A. Konzept
für den Ausbau der touristischen
Aufstiegshilfen im Montafon**

1. Grundsätze und Ziele

Für eine auf die räumlichen Verhältnisse bestmöglichst abgestimmte Entwicklung des Fremdenverkehrs im Montafon sind - insbesondere im Zusammenhang mit dem Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen - folgende Grundsätze und Ziele maßgebend:

- o Das Montafon ist in erster Linie Lebensraum der heimischen Bevölkerung, zugleich auch Erholungsraum für die Bevölkerung des Landes und für seine Gäste. Bei Zielkonflikten haben die Interessen der heimischen Bevölkerung Vorrang.
- o Fremdenverkehrsentwicklung so weit, wie sie dem Gesamtwohl der heimischen Bevölkerung und der Erhaltung günstiger Voraussetzungen für Erholung und Erlebnis der Gäste am besten entspricht.
- o Vorrang des Ferientourismus mit zwei Saisonen.
- o Bewahrung der Erholungslandschaft vor schädigenden Eingriffen bzw. Überbeanspruchung; Freihaltung möglichst großer Gebiete von Intensiverschließungen.
- o Erhaltung bzw. Verbesserung des Erholungs- und Erlebniswertes der Fremdenverkehrsorte.
- o Organische Fremdenverkehrsentwicklung. Vorrang von qualitativen Verbesserungen vor Kapazitätserweiterungen.
- o Möglichst vielseitige Angebotsgestaltung in regionaler Koordination.
- o Eigenbestimmte Angebotsgestaltung.
Großinvestitionen durch Talfremde nur soweit, als im unmittelbaren Interesse der heimischen Bevölkerung gelegen.

- o Ausführung von Großprojekten nur dann, wenn nach einer Gegenüberstellung von Kosten (einschließlich der räumlichen und sonstigen Belastungen) und Nutzen die Vorteile auch im Hinblick auf die öffentlichen Interessen eindeutig überwiegen.
- o Auf- und Ausbau von Anziehungspunkten des Ausflugsverkehrs mit ausreichender Berücksichtigung der räumlichen Belastbarkeit sowie der Aufnahmefähigkeit der Zufahrtsstraßen und des Parkraumes.

2. Maßnahmen

Eine diesen Grundsätzen und Zielen entsprechende Entwicklung des Fremdenverkehrs im Montafon ist unter anderem nur bei einer zurückhaltenden Erweiterung des Angebotes an touristischen Aufstiegshilfen erreichbar. Die Erweiterungen sollen deshalb in den nächsten fünf bis sieben Jahren auf folgende Maßnahmen beschränkt bleiben:

Außerfratte:

a) Golm – Außergolm

Verbesserung der Schisportmöglichkeiten im Bereich Schandang - Hüttenkopf und Ausbau der Schiabfahrt nach Vandans.

b) Grabs

Verbesserung bzw. Ergänzung der bestehenden Erschließung.

c) Kristberg

Errichtung einer ausreichend leistungsfähigen Zubringerbahn von Silbertal zum Kristberg und Erweiterung der Schisportmöglichkeiten am Kristberghang sowie Ausbau einer Schiabfahrt nach Silbertal.

d) Hochjoch – Kreuzjoch – Grasjoch

Errichtung einer leistungsfähigen Zubringerbahn von Schruns-Gamprätz ins Kapellgebiet. Errichtung einer Verbindungsbahn Senigrat - Kreuzjoch und Erweiterung der Schisportmöglichkeiten im Gebiet Kreuzjoch - Grasjoch (bis Fredakopf).

Bei entsprechenden Voraussetzungen Herstellung einer Zubringerbahn von Silbertal ins Kapellgebiet.

Innerfratte:

a) Silvretta Nova

Errichtung einer Zubringerbahn von Galgenul zum Gampapinger Berg; keine Erweiterungen des Sportbahnenangebotes mit Ausnahme einer Sportbahn im Bereich des Garfrescha Älpeles.

b) Gargellner Schafberg

Abrundung des Sportbahnenangebotes innerhalb des bereits erschlossenen Schigebietes.

Dem vorliegenden Konzept liegt eine Untersuchung und Beurteilung der Voraussetzungen aus regionaler Sicht zugrunde. Die aus dieser Sicht für vertretbar angesehenen Erweiterungsmaßnahmen sind deshalb jeweils auch auf die im einzelnen erforderlichen Voraussetzungen hin zu prüfen.

Die grundsätzliche Anerkennung der Ausbaumöglichkeit greift den im Einzelfall erforderlichen behördlichen Genehmigungen und Bewilligungen sowie einer Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Förderungswürdigkeit nicht vor und ersetzt auch nicht verwaltungsrechtlich oder privatrechtlich erforderliche Zustimmungen und Vereinbarungen.

Verbesserungen zur Erhaltung bestehender Aufstiegshilfen, soweit dadurch die Förderleistung nicht wesentlich erhöht wird, und Veränderungen im Angebot an Kleinanlagen, wie z.B. Übungsliften, in anderen als den genannten Bereichen des Montafons werden durch dieses Konzept nicht berührt.

B. Erläuterungsbericht

1. Zweck des Konzeptes

In den vergangenen Jahren wurden im Montafon von mehreren Interessentengruppen Aufstiegshilfenprojekte zur Erschließung weiterer Schigebiete erarbeitet. Diese Projekte hatten - zum Teil einzeln, vor allem aber gesamthaft - Ausmaße angenommen, die zur Feststellung ihrer tatsächlichen Realisierungswürdigkeit eine sehr eingehende regionale Untersuchung erforderlich machten. Die Beurteilung der Projekte setzte für die gesamte Talschaft eingehendere Kenntnisse der tatsächlichen Bedarfsverhältnisse, räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten und Probleme und klarere Vorstellungen von der allgemein erstrebenswerten Gesamtentwicklung voraus. Angesichts des beachtlichen Umfangs der zur Diskussion gestellten Erschließungsprojekte war auch die Notwendigkeit gegeben, in regionaler Betrachtungsweise ein Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon zu erstellen.

Zur Gewinnung einer fundierten Entscheidungsgrundlage hat die Landesregierung am 26. Juli 1977 das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) in Wien mit einer "Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon" beauftragt. Diese Untersuchung wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Amt der Landesregierung sowie mit den Gemeinden und anderen berührten Stellen des Montafons durchgeführt. Der Schlußbericht der Untersuchung wurde im Juli 1979 veröffentlicht und in den darauffolgenden Monaten einem Anhörungsverfahren unterzogen.

Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse, des Anhörungsverfahrens und der abschließenden Stellungnahme des Standes Montafon erstellte das Amt der Landesregierung das vorliegende Konzept, das von der Landesregierung in ihrer Sitzung vom 20. Mai 1980 beschlossen wurde.

Im Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon werden für die Talschaft in weitgehender Überein-

stimmung mit den Empfehlungen des Standes Montafon die allgemeinen Grundsätze und Ziele einer auf die räumlichen Voraussetzungen bestmöglich abgestimmten Fremdenverkehrsentwicklung und die zum Erreichen der Ziele für geeignet erachteten Maßnahmen zur Erweiterung des Angebotes an Aufstiegshilfen aufgezeigt. Das Konzept steckt die Ausbaumöglichkeiten bzw. Ausbauerfordernisse für die nächsten Jahre rahmenartig ab. Damit wird zugleich die notwendige Zurückhaltung beim weiteren Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen betont.

Das Konzept ist für die Landesregierung und die zuständigen Stellen des Amtes der Landesregierung Richtschnur in den die weitere touristische Erschließung im Montafon betreffenden Fragen und Entscheidungen. Den Dienststellen des Bundes, den Gemeinden, allen sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechtes sowie privaten Fremdenverkehrsinteressenten wird von der Landesregierung die Beachtung des Konzeptes empfohlen (siehe Pkt. 10).

2. Vorgangsweise bei der Konzepterstellung

2.1 Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon

Hauptfragen der Untersuchung

Die Beurteilung der Realisierungswürdigkeit der in beachtlichem Umfang zur Diskussion stehenden touristischen Erschließungsprojekte machte es notwendig, zunächst umfassendere Fragen nach den Voraussetzungen der weiteren Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon zu stellen. Für die Untersuchung standen daher zunächst folgende Fragen im Vordergrund:

- . Inwieweit sind die Arbeits- und Einkommensverhältnisse im Montafon unbefriedigend und welche Probleme sind in dieser Hinsicht in Zukunft zu erwarten?
- . Wo und inwiefern ist der Fremdenverkehr für eine hinreichende Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der einheimischen Bevölkerung entwicklungsbedürftig?
- . Worin bestehen die Stärken und Schwächen der bisherigen Fremdenverkehrsentwicklung, und wie können die Stärken gesichert und die Schwächen überwunden oder zumindest gemildert werden?
- . Worin bestehen die Mängel des touristischen Erschließungssystems?

Nach der Beantwortung dieser Fragen sollte die Untersuchung zu möglichst konkreten Aussagen zu folgenden Fragen kommen:

- . Wo und in welcher Art sind räumliche Möglichkeiten ungenutzt oder zu wenig genutzt, um den Fremdenverkehr dem

echten Bedarf und den Zielen entsprechend weiter zu entwickeln?

- . Wo ist es für eine bedarfsgerechte Fremdenverkehrsentwicklung zielführend, weitere Aufstiegshilfen herzustellen?
- . Welche Gebiete sollten von touristischen Erschließungen (insbesondere von Aufstiegshilfen) freigehalten werden?

Erste Arbeitsphase

Die Vorarlberger Landesregierung beauftragte am 26. Juli 1977 das **Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR)** in Wien, die "Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon" durchzuführen. Dabei wurde von Anfang an eine enge und arbeitsteilige Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Amtes der Landesregierung sowie ein intensives Zusammenwirken mit den Gemeinden und anderen berührten Stellen des Montafons angestrebt. Die Gesamtkoordination oblag der Raumplanungsstelle im Amt der Landesregierung.

Bereits vor der Auftragsvergabe sind wiederholt Gespräche zwischen Vertretern der Landesregierung, der Gemeinden und der Fremdenverkehrswirtschaft des Montafons geführt worden. Dabei konnten als Vorgabe für die Untersuchung auch bereits gemeinsam vorläufige Ziele für die Wirtschaft und insbesondere für die Fremdenverkehrsentwicklung des Tales erarbeitet werden. Als Vorarbeit wurden zudem Unterlagen über das Montafon gesammelt sowie die wichtigsten statistischen Entwicklungsdaten über Bevölkerung und Fremdenverkehr zusammengestellt.

Im Sinne einer rationellen Arbeitsteilung wurden die erforderlichen **U n t e r l a g e n** vorwiegend durch das Amt der Landesregierung beschafft. In der ersten Arbeitsphase hatte

das ÖIR hauptsächlich die Aufgabe, mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Unterlagen und mit ergänzenden Erhebungen zuerst einen allgemeinen Überblick zu gewinnen. Gleichzeitig war der Frage nachzugehen: Was würde geschehen, wenn sämtliche im Montafon aktuellen Erschließungsprojekte realisiert würden?

Um nähere Informationen über den Ausflugsverkehr an Winterwochenenden zu erhalten, wurde Mag. Peter Haimayer vom Institut für Geographie der Universität Innsbruck mit einer **S e i l b a h n b e n ü t z e r -** und **S o n n t a g s -**
v e r k e h r s e r h e b u n g beauftragt, die an den Sonntagen 12. und 19. März 1978 durchgeführt wurde.

Die wichtigsten Ergebnisse der einleitenden Arbeitsphase wurden in einem ersten **Z w i s c h e n b e r i c h t** zusammengefaßt und im Mai 1978 allen berührten bzw. interessierten Stellen mit der Einladung zu Stellungnahmen ausgefolgt. Zuvor waren die ersten Ergebnisse der Landesregierung und dem Raumplanungsbeirat sowie im Rahmen einer Informationsveranstaltung in Schruns auch der Öffentlichkeit vorgetragen und zur Diskussion gestellt worden.

Auch bei zahlreichen anderen Gelegenheiten im Laufe der Untersuchung wurde großer Wert auf einen ausreichenden Informationsaustausch mit den Bürgermeistern, dem Fremdenverkehrsverband Montafon und mit den verschiedenen Erschließungsinteressenten gelegt. Vor allem die wiederholt mit allen Montafoner Bürgermeistern gemeinsam geführten **G e -**
s p r ä c h e erwiesen sich zur Absicherung der einzelnen Arbeitsschritte als sehr wertvoll.

Erster Zwischenbericht

Im ersten Zwischenbericht wurden die im Montafon zur Diskussion stehenden touristischen Ausbau- und Erschließungsprojekte in ihrem Gesamtumfang dargestellt. Im selben Zusam-

menhang wurde anhand von Grobschätzungen aufgezeigt, welche Erfordernisse bzw. Folgewirkungen (z.B. Investitions- und Umsatzerfordernis, der Seilbahnkapazität entsprechende Beherbergungskapazität, erforderliche Bau- und Verkehrsflächen, touristische Nachfrage, Arbeitskräftebedarf) bei einer Verwirklichung aller Projekte zu erwarten wären.

Damit wurde deutlich, daß bei Realisierung sämtlicher von Anfang an vorgetragenen Erschließungsabsichten die Transportkapazität der Montafoner Aufstiegshilfen 3,7mal so hoch wäre wie die derzeitige. Zum Erreichen des von den Seilbahnen zur Vollkostendeckung benötigten Umsatzes müßte der Bettenstand (1977/78 : 15.800) auf insgesamt 61.000 bis 65.000 erhöht werden. Damit würde sich z.B. allein für die Schaffung der zusätzlichen Gästeunterkünfte ein zusätzlicher Baulandbedarf von 220 bis 245 Hektar ergeben. Das Angebot an Arbeitsplätzen im Hotel-, Gast- und Schankgewerbe würde auf 8.900 bis 9.700 ansteigen und damit sehr weit über den Bedarf der ansässigen Bevölkerung hinausgehen.

Mit Grobermittlungen dieser und ähnlicher Art konnte die weitgehende Unvereinbarkeit der Auswirkungen mit den als vorläufige Ziele vorgegebenen Vorstellungen von der wünschenswerten Gesamtentwicklung aufgezeigt werden. Damit wurde zugleich der Anstoß zum neuerlichen Überdenken der verschiedenen Erschließungsabsichten und zu einer Reihe größerer Projektänderungen gegeben. So mußte bei den in der zweiten Arbeitsphase projektbezogen vorgenommenen Untersuchungen wiederholt flexibel auf solche Änderungen eingegangen werden.

Zweite Arbeitsphase

Besondere Gründlichkeit erforderte die Prüfung der einzelnen Erschließungsprojekte bezüglich Eignung, Erfordernissen und Auswirkungen bzw. Engpässen. Bei dem sehr großen Umfang an kon-

kurrierenden Erschließungsprojekten war es angezeigt, das **K r i t e r i e n s y s t e m** für deren Prüfung so zu verbessern, daß ein möglichst hohes Maß an Objektivität und eine nachvollziehbare Beurteilung erreicht werden konnte. Die Analysen für jedes einzelne Projekt bestehen jeweils aus drei Hauptabschnitten (siehe Schlußbericht, Anhang 4):

- . Kurzcharakteristik der strukturellen Stärken und Probleme der betreffenden Gemeinde bzw. Ortschaft.
- . Beurteilung der erschließungstechnischen Eignungsvoraussetzungen.
- . Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen einer Projektrealisierung mit Feststellung wichtiger Engpässe.

Bei den Ergebnissen der zweiten Arbeitsphase wurde für jedes Projekt konkret aufgezeigt, welche Vor- und Nachteile nach verschiedensten Beurteilungsgesichtspunkten zu erwarten wären, wenn es realisiert würde. Damit wurden zunächst aber noch keine abschließenden Aussagen über die Realisierungswürdigkeit getroffen.

Dritte Arbeitsphase und Schlußbericht

In der dritten Arbeitsphase hatte das ÖIR die Aufgabe, abschliessend konkrete Empfehlungen für kurz- und mittelfristig zweckmäßige Maßnahmen beim weiteren Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen zu erarbeiten.

Hiezu war es notwendig, fürs erste für das Montafon gesamt-haft wie gesondert nach äußerem und innerem Talbereich (Außer- und Innerfratte) die wesentlichen strukturellen Stärken und Probleme zu verdeutlichen. Ausgegangen wurde von den räumlichen Voraussetzungen, vom Bedarf der ansässigen Bevölkerung an Erwerbsmöglichkeiten und dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage der Montafoner Fremden-

verkehrswirtschaft. Dabei wurden neben den gegenwärtigen Verhältnissen auch künftige Veränderungen mitberücksichtigt, soweit sie einigermaßen voraussehbar sind.

Durch die Abklärung der Bedarfsverhältnisse zur Sicherung vorhandener Stärken und Überwindung bzw. Milderung von Schwächen konnten die Entwicklungsvorstellungen konkretisiert sowie wichtige Engpässe (z.B. begrenzte Möglichkeiten für Siedlungsausweitung und Verkehrszunahmen) festgestellt werden. Damit konnte auch der struktur- und zielgerechte Höchstbedarf an zusätzlichen Kapazitäten im Beherbergungswesen und bei den Seilbahnen ermittelt werden. Die vorgegebenen vorläufigen Ziele für das Montafon erwiesen sich dabei zusammen mit den Grundsätzen und Zielen des Vorarlberger Fremdenverkehrskonzeptes als durchaus geeignete richtungsweisende Aussagen.

Ausgehend von den regionalen Entwicklungserfordernissen wurde im einzelnen geprüft, welche weiteren touristischen Erschließungen mit Aufstiegshilfen als geeignetste Maßnahmen in Frage kommen, um mit vertretbarem Aufwand die Ziele der allgemein wünschenswerten Gesamtentwicklung des Montafons zu erreichen.

Als Resultat der eingehenden Untersuchungen ergaben sich damit konkrete Empfehlungen des ÖIR, in denen mit entsprechenden Begründungen die kurz- und mittelfristig realisierungswürdigen Projekte ausgewählt wurden. Durch diese Auslese konnte allerdings ein größerer Teil der zur Diskussion stehenden Erschließungsabsichten zumindest für die nächsten zehn Jahre nicht als realisierungswürdig anerkannt werden.

Die Ergebnisse des Schlußberichtes wurden im Juli 1979 der Vorarlberger Landesregierung, den Bürgermeistern des Montafons und dem Raumplanungsbeirat vorgetragen und zur Diskussion gestellt. Außerdem fand im Montafon neuerlich eine öffentliche Informationsveranstaltung statt.

Der Schlußbericht wurde allen berührten oder interessierten Stellen mit der Einladung ausgefolgt, hiezu innerhalb von drei Monaten allfällige Stellungnahmen abzugeben.

2.2 Anhörungsverfahren

Das am 10. Juli 1979 mit der Aussendung des Schlußberichtes eingeleitete Anhörungsverfahren war zunächst bis zum 15. Oktober 1979 befristet. Über mehrseitigen Wunsch wurde die Anhörungsfrist bis Jahresende verlängert. Stellungnahmen wurden von allen Montafoner Gemeinden und fast allen Erschließungsinteressenten sowie von verschiedenen Landes- und Bundesdienststellen und Interessentenvertretungen abgegeben. Von den meisten berührten Stellen, die sich zu den Untersuchungsergebnissen geäußert haben, wurde der Schlußbericht mit Anerkennung aufgenommen. Ebenso fand er ein positives Echo in der Tagespresse wie in Besprechungen von in- und ausländischen Fachzeitschriften.

In den Stellungnahmen zu den projektbezogenen Untersuchungsergebnissen wurden von den Erschließungsinteressenten im allgemeinen die für sie günstigen Beurteilungen mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, die negativen Beurteilungen hingegen mit Gegenkritik an der Untersuchung in Frage gestellt. Dies war in den meisten Fällen auch zu erwarten.

Die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens wurden zu Jahresbeginn 1980 in einem Bericht zusammengefaßt und der Vorarlberger Landesregierung sowie den Bürgermeistern zur Kenntnis gebracht. Mit den Bürgermeistern wurde vereinbart, daß der **S t a n d M o n t a f o n** zu den Empfehlungen des Schlußberichtes unter Mitberücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens eine **g e m e i n s a m e S t e l l u n g n a h m e** erarbeiten wird. Diese von den Bürgermeistern gemeinsam beschlossene Stellungnahme wurde vom Stand Montafon am 19. März 1980 vorgelegt.

In der Stellungnahme des Standes wurde mitberücksichtigt, daß sich in den Realisierungsmöglichkeiten für die im Schlußbericht kurzfristig zur Ausführung vorgeschlagenen Projekte Änderungen ergeben haben (siehe unter Pkt. 6). Daher enthält die Stellungnahme trotz ihrer grundsätzlich weitgehenden Übereinstimmung mit den Untersuchungsergebnissen zum Teil Empfehlungen, die von den Vorschlägen des ÖIR abweichen.

2.3 Abschließende Bearbeitung

Im Hinblick auf die geänderten Verhältnisse, denen in der Stellungnahme des Standes Montafon Rechnung getragen wurde, bedurfte es für die abschließende Bearbeitung vor allem der Beantwortung der Frage: Entsprechen die vom Stand Montafon für eine kurzfristige Realisierung empfohlenen Projekte den Voraussetzungen und Zielsetzungen der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon auf der Grundlage der vorliegenden Untersuchungsergebnisse?

Diese Frage wurde vom Amt der Landesregierung in enger Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Institut für Raumplanung eingehend geprüft. Dabei wurde festgestellt, daß die vom Stand Montafon als kurzfristige Maßnahmen empfohlenen Erweiterungen angesichts der gegebenen Voraussetzungen als zielführend angesehen werden können. Im Anschluß an diese Überprüfung konnte somit vom Amt der Landesregierung auf der Grundlage der Ergebnisse des Schlußberichtes, des Anhörungsverfahrens und der Stellungnahme des Standes das vorliegende Konzept erarbeitet und von der Vorarlberger Landesregierung am 20. Mai 1980 beschlossen werden.

3. Auswirkungen bzw. Erfordernisse der zur Diskussion gestandenen Erschließungsprojekte in ihrer Gesamtheit

In dem im April 1978 vorgelegten ersten Zwischenbericht zur Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon wurde bereits ein erster Überblick vermittelt, mit welchen Auswirkungen bei Ausführung aller ursprünglich verfolgten Erschließungsabsichten zu rechnen wäre (Zusammenfassung im Schlußbericht, S. 63-65).

Nach der von den meisten Erschließungsinteressenten daraufhin selbst vorgenommenen Überarbeitung der Projekte und den vom ÖIR durchgeführten Projektanalysen wurden im Schlußbericht (S. 66-70) nach dem Stand von Ende 1978 neuerdings gesamthaft die wichtigsten Auswirkungen bzw. Erfordernisse aufgezeigt, die sich bei Realisierung aller Erschließungsvorhaben ergeben würden. Die Hauptergebnisse dieser Gesamtdarstellung sind im folgenden zusammengefaßt.

- . Bei Ausführung aller Erschließungsvorhaben würde sich im Montafon der Bestand an touristischen Aufstiegshilfen von derzeit 52 auf insgesamt 106 Anlagen erhöhen und sich damit mehr als verdoppeln.
- . Die Sportbahnen-transportkapazität würde sich in der ersten Ausbauphase um 11,3 Mio. Personenhöhenmeter pro Stunde (PersHm/h), im Vollausbau um insgesamt 20 Mio. PersHm/h erhöhen. Die vorhandene Sportbahnen-transportkapazität (1977/78 insgesamt 9,5 Mio. PersHm/h) würde sich in der ersten Ausbauphase mehr als verdoppeln, im Vollausbau mehr als verdreifachen.
- . Das Investitionserfordernis würde sich in der ersten Ausbauphase auf etwa 835 bis 900 Mio. Schilling belaufen. Weitere 320 bis 330 Mio. Schilling wären für die Realisierung der Projekte in den späteren Ausbauabschnitten erforderlich.

- . Für die geplanten Seilbahnen und Lifte der ersten Ausbaustufe wäre für die Vollkostendeckung ein Winterumsatz von 160 bis 180 Mio. Schilling zusätzlich erforderlich. Weitere 60 Mio. Schilling Umsatz pro Wintersaison wären nach Vollausbau der Erschließungsvorhaben notwendig.
Zum Vergleich: Im Winter 1978/79 erreichten die Montafoner Seilbahnen zusammen rund 105 Mio. Schilling Umsatz.
- . Um den nach wenigen Anlaufjahren erforderlichen Winterumsatz bei den Seilbahnen zu erzielen, wären nach Realisierung der ersten Ausbaustufen im Montafon 8.400 bis 12.000 Gästebetten, nach Vollausbau sogar um 12.700 bis 17.000 Gästebetten mehr als im Winter 1977/78 anzubieten. Dies würde gegenüber 1977/78 (insgesamt 15.800 Winterbetten) eine Kapazitätserhöhung um 80 bis 110 % bedeuten.
- . Die Zahl der Winternächtigungen im Tal müßte sich nach voller Realisierung aller Projekte um 1,0 bis 1,1 Millionen erhöht haben; die der Sommernächtigungen um 600.000 bis 700.000, um etwa die gleiche Auslastungsquote wie im Sommer 1977 zu erreichen.
- . Für einen rentablen Betrieb der Aufstiegshilfen würden nach Vollausbau täglich etwa 14.500 bis 15.000 Schifahrer zusätzlich benötigt. Zur Deckung der Kosten der bestehenden und der geplanten Anlagen wären im Saisonschnitt täglich insgesamt 21.600 bis 22.100 Schifahrer erforderlich.
- . Der aus der erforderlichen Tourismusedwicklung resultierende Flächenbedarf (Bruttobauland für zusätzliche Gästeunterkünfte, Verkehrsflächen sowie diverse Folgeeinrichtungen) würde nach Vollausbau der Projekte im Montafon zwischen 130 und 175 Hektar (davon 80 bis 115 Hektar für die erste Ausbauphase) betragen.
Zum Vergleich: Im gesamten Tal sind für Tourismuszwecke mittelfristig höchstens 50 bis 60 Hektar Baufläche vorhanden.

Darstellung 1

BESTEHENDE UND PROJEKTIERTE SEILBAHNEN IN DER AUSSERFRATTE STAND ENDE 1977

Bestand Projekte

		Standseilbahn / Flachbahn
		Pendelseilbahn
		Pendelseilbahn-Variante
		Einseilumlaufbahn
		Einseilumlaufbahn-Variante
		Dreisesselbahn ("Triplechair")
		Doppelsesselbahn
		Doppelsesselbahn-Variante
		Einsessellift
		Einsessellift-Variante
		Schlepplift-Zwillingsanlage
		Schlepplift

89.2

78 E

laufende Nummer nach dem von der Abt. VIIC des
Amtes der Vorarlberger Landesregierung angelegten
Verzeichnis der Vorarlberger Seilbahnen



Schigelände, Schipisten bzw.-abfahrten



Grenze des Untersuchungsraumes



Gemeindegrenzen

Maßstab 1:50.000

Darstellung 2

BESTEHENDE UND PROJEKTIERTE SEILBAHNEN IN DER INNERFRATTE STAND ENDE 1977

Bestand

Projekte



Standseilbahn



Pendelseilbahn



bestehende Werks-Pendelseilbahn - Konzession für beschränkt öffentlichen Personenverkehr



Einseilumlaufbahn



Doppelsesselbahn



Einsessellift



Schleplift-Zwillingsanlage

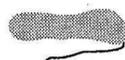


Schleplift

70.2

31b

laufende Nummer nach dem von der Abt. VIIC des Amtes der Vorarlberger Landesregierung angelegten Verzeichnis der Vorarlberger Seilbahnen



Schigelände, Schipisten bzw.-abfahrten

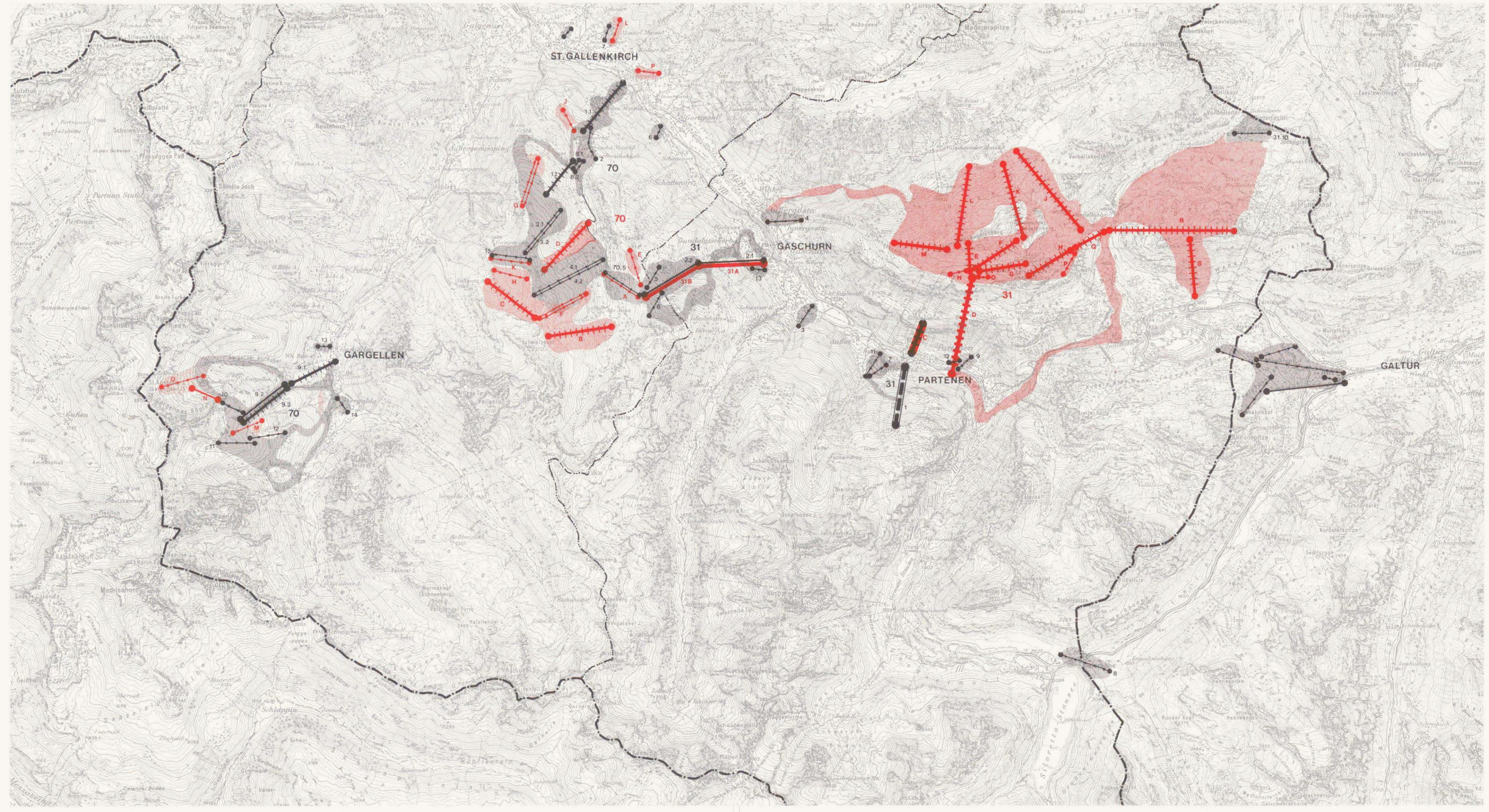


Grenze des Untersuchungsraumes



Gemeindegrenzen

Maßstab 1:50.000



- Für die Besetzung der zusätzlichen Arbeitsplätze im Beherbergungs- und Gaststättenwesen sowie in den übrigen fremdenverkehrsbezogenen Einrichtungen (Seilbahnen, Schischulen u.dgl.) wären nach Vollausbau zusätzlich 3.100 bis 4.600 Arbeitskräfte erforderlich.

4. Folgerungen aus der Bedarfs- und Engpaßabklärung (Vgl. Schlußbericht, S. 70-86)

Die weitgehende Realisierung der zur Diskussion gestellten Erschließungsvorhaben würde nicht nur unmittelbar, sondern auch durch verschiedenste Folgewirkungen sehr erhebliche Raumbeanspruchungen nach sich ziehen. Sie würde überhaupt umwälzende Veränderungen der Gesamtstruktur des Tales mit sich bringen.

- o Eine von einem derartigen Umfang an Kapazitätserweiterungen bei den Aufstiegshilfen ausgelöste touristische Entwicklung mit ihren Folgewirkungen würde nicht mehr mit den allgemeinen Grundsätzen und Zielen der Montafoner Fremdenverkehrsentwicklung übereinstimmen (z.B. in bezug auf die angestrebte organische Entwicklung und die Bewahrung der Erholungslandschaft vor schädigenden Eingriffen und Überbeanspruchung).
- o Sie würde weit über den Bedarf hinausgehen, der zur Verbesserung der Erwerbsverhältnisse der einheimischen Bevölkerung, durch Mängel im touristischen Angebot sowie im Hinblick auf die realistischerweise zu erwartende Nachfrageentwicklung gegeben oder anzunehmen ist.
- o Sie würde sehr weitreichende Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand erfordern (u.a. großzügiger Straßenausbau).
- o Sie würde keine ausreichende Wirtschaftlichkeit erwarten lassen.

- o Sie würde auf Grund verschiedener Engpaßfaktoren - insbesondere durch nur mehr beschränkt verfügbare Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke sowie im Hinblick auf das Arbeitskräfteangebot - auch nicht in vollem Umfang möglich sein.

Es ist daher unbedingt notwendig, das vorgesehene Erschließungsvolumen in Ausrichtung auf den tatsächlichen Bedarf erheblich zu reduzieren. Hierbei ist den Grundsätzen einer zurückhaltenden, möglichst auch Reserven für die längerfristigen Entwicklungserfordernisse belassenden Raumbeanspruchung und einer möglichst hohen Wirtschaftlichkeit besonders Rechnung zu tragen.

Bei einem weiteren Ausbau der Aufstiegshilfen ist vor allem Bedacht zu nehmen

- o auf den großen Fehlbestand sowohl an Zubringerförderleistung als auch an Sportbahnentransportkapazität in der Außerfratte und auf die damit verbundenen Struktur- und Entwicklungsprobleme des Fremdenverkehrs;
- o auf den Abbau von Zubringerengpässen bzw. auf qualitätsverbessernde Maßnahme in der Innerfratte.

5. Vorschläge des Österreichischen Instituts für Raumplanung für ein Erschließungskonzept

Auf Grund der Erhebungen über Bedarfsverhältnisse und Engpässe und der Ergebnisse der eingehenden Projektanalysen legte das Österreichische Institut für Raumplanung in seinem Schlußbericht (S. 103-120) die nachstehend zusammengefaßten Vorschläge für ein kurz- und mittelfristiges Erschließungskonzept vor:

5.1 Außerfratte

Für den Ausbau in den nächsten Jahren wurde vom ÖIR die Nutzung folgender Möglichkeiten empfohlen:

- . Erweiterung der Golmerschließung unter Einbeziehung der Platzisalpe (Tschagguns-Vandans).
- . Verbesserungen bzw. Ergänzungen im Bereich der bestehenden Hochjochbahnen (Schruns).
- . Verbesserung bzw. Ergänzung der Kristbergerschließung (Silbortal).
- . Verbesserung bzw. Ergänzung der Grabserschließung (Tschagguns).

Als Projekte, die nur unter besonderen Voraussetzungen (u.a. Zurückstellung von kurzfristig empfohlenen Erschließungen, Finanzierungshilfen, starke Nachfrageentwicklung) in Frage kommen, wurden eingestuft:

- . Erweiterung der Hochjocherschließung ins Kreuzjoch-Grasjoch-Gebiet (Schruns).
- . Verbindung von Silbortal mit dem Hochjoch- und Kreuzjoch-Grasjochgebiet.
- . Erweiterung der Kristbergerschließung bis zum Muttjöchle und Zusammenschluß mit dem Sonnenkopfgebiet (Silbortal).
- . Einbeziehung der Latschätzalpe in die Golm-Platzis-Erschließung (Tschagguns-Vandans).

Für folgende Erschließungsvorhaben wurde die Empfehlung

abgegeben, sie zumindest in absehbarer Zeit nicht zu realisieren:

- . Monteneuerschließung (Bartholomäberg).
- . Erschließung der Gretschalpe (Silbertal).

5.2 Innerfratte

Für den Ausbau in den nächsten Jahren wurde vom Österreichischen Institut für Raumplanung die Nutzung folgender Möglichkeiten vorgeschlagen:

- . Ausbau von Silvretta Nova (St. Gallenkirch - Gaschurn). Zur Behebung des Zubringerengpasses kurzfristig Errichtung einer neuen, Witterungsschutz bietenden Zubringerbahn von Gaschurn aus; dazu Ergänzung des Schisportangebotes durch eine zusätzliche Sportbahn.
- . Errichtung einer kleinen Ergänzungsanlage am Schafberg (Gargellen).

Als Projekte, die nur unter bestimmten Voraussetzungen realisiert werden können bzw. sollen, wurden eingestuft:

- . Weiterer Ausbau von Silvretta Nova mit neuer Zubringerbahn ab Galgenul.
- . Erweiterungsvorhaben Obertromenier (Partenen)
- . Verbindung Schafberg - Madrisa (Gargellen).

Folgende Ausbauvorhaben können bzw. sollen in absehbarer Zeit nicht realisiert werden:

- . Erschließung des Alptobelkessels (Erweiterung der Schafbergerschließung Gargellen).
- . Erschließung des Versalgebietes (Partenen)
- . Vollausbau im Silvretta-Nova-Gebiet (maximale Ausbauvorstellungen des Seilbahnunternehmens).

5.3 Erfordernisse und Auswirkungen der vom ÖIR empfohlenen Ausbauten

(Schlußbericht, S. 118-119)

- . Das Schwergewicht wurde auf die vorrangige Beseitigung vorhandener Mängel bzw. auf die Abdeckung akuter Fehlbestände gelegt.
- . Das Gesamtvolumen ist so bemessen, daß es dem aktuellen und dem in den nächsten Jahren noch zu erwartenden Bedarf zu entsprechen vermag.
- . Investitions- und zusätzliches Umsatzerfordernis (ohne Berücksichtigung von Verbesserungen bei den Hochjochbahnen) : 220 bis 250 Mio. Schilling bzw. 40 bis 44 Mio. Schilling (abzüglich der möglichen Selbstfinanzierung im Rahmen der Reinvestition von Gewinnen).
- . Ausrichtung in erster Linie auf Verbesserungen der Auslastung der vorhandenen Beherbergungskapazitäten. Vermeidung stärkerer Anreize für die Erweiterung des Bettenangebotes (zusätzlich insgesamt 650 - 1.450 Winterbetten), einer raschen Inanspruchnahme der beschränkten Flächenreserven im Dauersiedlungsraum (zusätzlicher Flächenbedarf 6,5 - 14,5 ha), Vermeidung eines zu großzügigen Ausbaues der Talstraße sowie eines ausgesprochenen Überangebotes an Arbeitsplätzen in der Fremdenverkehrswirtschaft.

5.4 Empfehlungen des ÖIR für flankierende Maßnahmen

(Schlußbericht, S 119-120)

- . Fortführung und Förderung des Fremdenverkehrsausbaues in Bartholomäberg und Silbertal in der Form, daß eine zielstrebige Nutzung der besonderen Voraussetzungen als Erholungsgebiet erfolgt.
- . Möglichst großzügiger Ausbau des Schibusverkehrs.
- . Sicherstellung einer landschaftsschonenden Vornahme von Eingriffen beim Seilbahn- und besonders beim Schipistenbau.
- . Einführung eines Landschaftspflegebeitrages des Fremdenverkehrs auf regionaler Ebene, der der Berglandwirtschaft des Tales zugute kommen soll.

6. Empfehlungen des Standes Montafon

Zu den Ergebnissen des Schlußberichtes und des Anhörungsverfahrens über die Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon wurde vom Stand Montafon am 19. März 1980 folgende gemeinsame Stellungnahme der Bürgermeister abgegeben:

"Die Bürgermeister des Tales Montafon befaßten sich in der Sitzung vom 14.3.1980 mit dem Schlußbericht der Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon und mit den von den einzelnen Gemeinden und Interessenten abgegebenen Stellungnahmen.

Dabei haben die Bürgermeister übereinstimmend festgestellt, daß ein weiterer Investitionsstopp in unserem Tale nicht verantwortet werden kann, und daß gewisse Projekte einer zügigen Verwirklichung zugeführt werden müssen. Ausschlaggebend für die Stellungnahme des Standes Montafon ist die Berücksichtigung einer vernünftigen Raumentwicklung und eine gezielte Qualitätsverbesserung in den angebotenen Schiregionen und bei den Zubringeranlagen. Andererseits sind auch verkehrsmäßige Gesichtspunkte zu berücksichtigen und

eine optimale Verkehrsentflechtung anzustreben. Nicht unberücksichtigt sollen auch die mit der Verwirklichung dieser Investitionen zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätze für die Talbevölkerung bleiben. Die Landesvertretung vertritt die Meinung, daß das anstehende Hüttenkopfprojekt der Vorarlberger Illwerke AG. einer möglichst raschen Realisierung zugeführt werden soll, um den in diesem Raum vorhandenen Engpaß bei der Abwicklung des Sportbetriebes zu bereinigen. Eng in diesem Zusammenhang steht auch die Überlegung bezüglich der Erstellung einer Zubringerbahn von Vandans auf Platzis, wobei in diesem Falle die nötigen Voraussetzungen noch nicht geklärt sind und sicherlich die Frage der Verwirklichung dieses Projektes zu einem späteren Zeitpunkt anstehen wird. Die Verwirklichung dieses Projektes zu einem späteren Zeitpunkt hat auch insofern eine Bedeutung, weil es dazu dienen soll, den heutigen Durchzugsverkehr durch Tschagguns auf ein erträgliches Maß zu reduzieren und dadurch zu einer Qualitätsverbesserung in Tschagguns für die ortsansässige Bevölkerung und auch für die Gäste beizutragen.

Das von der Montafoner Hochjochbahnen GmbH in Schruns vorgesehene Projekt zur Erweiterung der Schiffläse und der Anlagen im Kapell-Grasjochgebiet, erscheint sinnvoll und notwendig. Es geht hier darum, qualitätsmäßig eine Verbesserung des Angebotes zu erreichen, sowie eine optimale Abwicklung des Sportbetriebes zu gewährleisten, wobei außer Zweifel steht, daß die Erstellung einer Zubringerbahn für notwendig erachtet wird, um das Ortszentrum von Schruns vom übermäßigen Durchzugsverkehr zu entlasten, um Schruns jenen Qualitätsstandard zu geben, der ihm als Kurort zukommt.

Das vorgelegte und baureife Projekte der Valiserabahn in St. Gallenkirch, wird gleichfalls befürwortet, weil es nach Ansicht der Landesvertreter dazu beiträgt, vor allem den Pendelverkehr an einer relativ günstigen Stelle abzufangen und in das Schigebiet Nova zu bringen, um damit die Gemeinden Gaschurn, St. Gallenkirch und den Ortsteil Gargellen vom derzeitigen unzumutbaren Verkehrsstrom zu befreien.

Die Gemeinde Gaschurn mit ihrem Ortsteil Partenen verfügt über ein qualitativ hochwertiges Bettenangebot, was auch rechtfertigt, ihm in Zukunft eine günstige Entwicklungschance zu bieten. Die Landesvertretung geht dabei von der Überlegung aus, daß selbstverständlich in angemessener Frist auch die Qualitätsverbesserung der Zubringer von Gaschurn zu den Schigebieten wünschenswert ist, wobei bei einer Verbesserung dieser Zubringer auch eine Berücksichtigung von Partenen erreicht werden kann. Es muß in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob in weiterer Folge die Realisierung eines Projektes in Partenen in einem zumutbaren Ausmaß vertretbar erscheint, zumal in diesem Ortsteil berechnete diesbezügliche Wünsche schon lange bestehen.

Die Realisierungsmöglichkeit von Erschließungsprojekten in Silbertal wurden einer eingehenden und gründlichen Diskussion unterzogen, wobei unbestreitbar ist, daß das Kristbergprojekt einer Verwirklichung zugeführt werden soll, da es für

den Ballungsraum Schruns - Tschagguns - Außerfratte als eines der schönsten Wandergebiete eine besondere Bedeutung hat. Dessen ungeachtet ist die Landesvertretung der Meinung, daß Vorstellungen über Projekte, die eine baldige Einbeziehung in die bestehenden Anlagen der Montafoner Hochjochbahnen zum Ziele haben, auch entsprechende Unterstützung finden könnten. Die Bürgermeister sind der Meinung, daß die vorliegenden Projekte in Silbertal, innerhalb der Ortschaft selbst einer gründlichen Diskussion unterzogen werden sollten, um mit reellen Vorstellungen an die zuständigen Stellen herantreten zu können.

Die Landesvertretung nimmt mit dieser Stellungnahme weitgehend darauf Rücksicht, daß in der Talschaft dem Grundsatz der Qualitätsverbesserung Rechnung getragen werden muß, und daß das Montafon nicht nur Erholungsgebiet für die ansäßige Bevölkerung oder etwa im Tale weilende Gäste ist, sondern auch Erholungslandschaft für die übrige Bevölkerung unseres Landes sowie für den angrenzenden schweizerischen und süddeutschen Raum eine besondere Bedeutung hat.

Mit der Verwirklichung der anstehenden Projekte muß die Frage einer optimalen Zubringerstraße eng verknüpft sein, da auch die an der derzeitigen Straße wohnende Bevölkerung ein Anrecht auf einen gesunden Lebensraum und eine entsprechende Wohnqualität hat.

Grundsätzlich soll die Realisierung der einzelnen Projekte, unter größtmöglicher Schonung der Landschaft und des Erholungsraumes im Montafon, zu einer kontinuierlichen Entwicklung in diesem Tal führen.

Die Stellungnahme zum Schlußbericht der Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon wurde mit 9 Stimmen angenommen. Eine Stimmenthaltung erfolgte durch Bürgermeister Ernst Pfeifer, der derzeit keine arbeitsfähige Gemeindevertretung hinter sich hat."

Als kurzfristige Maßnahmen werden in der Stellungnahme des Landes Montafon in erster Linie folgende Erweiterungsprojekte zur Ausführung empfohlen:

- o Hüttenkopfbahn im Gebiet Golm.

- o Erweiterung der Hochjocherschließung ins Kreuzjoch-Grasjochgebiet; möglichst mit zusätzlicher Zubringerbahn ab Silbertal.

- o Neue Zubringerbahn ("Valiserabahn") ab Galgenul ins Gebiet Silvretta Nova.
- o Verbesserte Kristbergerschließung.

Diese Empfehlungen weichen von den Realisierungsvorschlägen des ÖIR vor allem insofern ab, als nach Auffassung des Standes anstelle der vorgeschlagenen Erschließung der Platzisalpe und der Herstellung einer neuen Zubringerbahn Gaschurn - Versettla das Projekt einer Erweiterung der Hochjocherschließung ins Kreuzjoch-Grasjochgebiet und die Errichtung einer neuen Zubringerbahn von Galgenul in das bestehende Schigebiet Silvretta Nova kurzfristig ausgeführt werden sollten.

Damit wurde den aktuellen Realisierungsmöglichkeiten Rechnung getragen. Nach der Veröffentlichung des Schlußberichtes im Juli 1979 hatte es sich nämlich gezeigt, daß sich die Vorarlberger Illwerke AG. auf Grund ihres umfangreichen Bauprogrammes (Bau des Walgaukraftwerkes) in den nächsten Jahren nicht in der Lage sehen werden, neben der Errichtung der Hüttenkopfbahn im bereits erschlossenen Schigebiet Golm-Außergolm zusätzlich das Platzisgebiet zu erschließen. Die Errichtung der angestrebten Einseilumlaufbahn Gaschurn-Versettla wird in den nächsten Jahren vor allem deshalb nicht möglich sein, da die für diese Bahn unerläßlichen Lawinverbauungen voraussichtlich nicht vor 1985 fertiggestellt werden können.

7. Begründungen und Erläuterungen für die im vorliegenden Konzept enthaltenen Erschließungsmaßnahmen

Das Konzept baut vor allem auf der 1979 abgeschlossenen "Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrs-entwicklung im Montafon" auf. Dies erlaubt eine geraffte Zusammenfassung von Begründungen und Erläuterungen mit Hinweisen auf die im Schlußbericht oder deren Anhang wiedergegebenen Untersuchungsergebnisse.

7.1 Ausbauten in der Außerfratte

Das vorliegende Ausbaukonzept basiert in der Außerfratte im wesentlichen auf folgender Ausgangslage (vgl. Schlußbericht, S 30-44, 74-86, 103-104):

- o Im Verhältnis zur vorhandenen Beherbergungskapazität besteht hier ein erheblicher Fehlbestand an Sportbahnen-transportkapazität und erschlossenem Schigelände, der durch den Angebotsüberhang in der Innerfratte nur zum Teil ausgeglichen wird.
- o Bereits beim bestehenden unzureichenden Sportbahnenangebot ist die Leistungsfähigkeit der Zubringerbahnen nicht ausreichend.
- o Die Struktur- und Entwicklungsprobleme des Fremdenverkehrs (z.T. deutliches Überwiegen der Sommersaison, Tendenz zur Abwanderung von Schiurlaubsgästen, unbefriedigende Bettenauslastung besonders in der Wintersaison) können durch die Verbesserung des Angebotes an Aufstiegshilfen und Schigelände abgebaut werden.
- o Eine kurzfristige Realisierung der im Schlußbericht empfohlenen Erschließung der Platzisalpe ist nicht zu erwarten. Gegen die Erschließung der Bereiche Platzis und

Darstellung 3

ERSCHLIESSUNGSBEREICHE IN DER AUSSERFRATTE NACH DEM VORLIEGENDEN KONZEPT

Bestand

Ausbau



Standseilbahn



Pendelseilbahn



Einseilumlaufbahn



Zubringerbahn, mitberücksichtigt ohne vorliegende Projektunterlagen



Vorsorge für spätere Verbesserung der Zubringungsverhältnisse



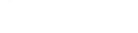
Doppelsesselbahn



Einsessellift



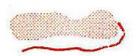
Einsessellift/Erhöhung der Förderleistung



Schleplift-Zwillingsanlage



Schleplift



Schigelände, Schipisten bzw.-abfahrten

89.2

laufende Nummer nach dem von der Abt. VIIC des Amtes der Vorarlberger Landesregierung angelegten Verzeichnis der Vorarlberger Seilbahnen



Grenze des Untersuchungsraumes

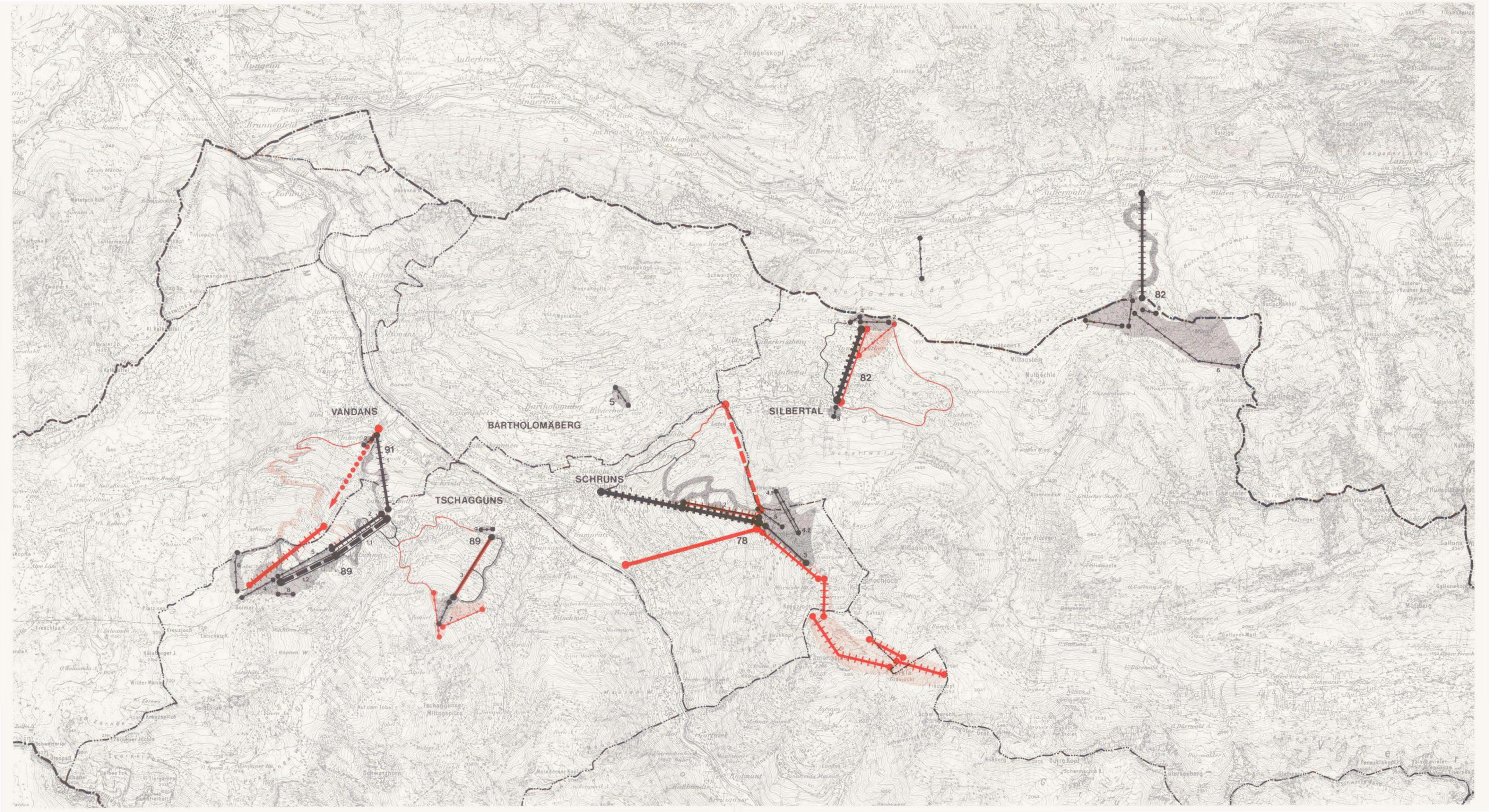


Gemeindegrenzen

Maßstab 1:50.000

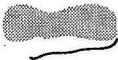
Zur Beachtung:

Das Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon nennt zwar konkret Ausbaubereiche, es beinhaltet jedoch keine detaillierten Empfehlungen hinsichtlich der genauen Lage der einzelnen Anlagen, der technischen Systeme und besonderen Erfordernisse. Die in der Karte als Ausbaumaßnahmen dargestellten Anlagen sind somit nicht als Festlegungen im einzelnen zu verstehen. Die Darstellung dient lediglich als vorläufiger Überblick über die für diese Bereiche vorliegenden Projekte bzw. Projektideen nach dem Stand vom Mai 1980.



Darstellung 4

ERSCHLIESSUNGSBEREICHE IN DER INNERFRATTE NACH DEM VORLIEGENDEN KONZEPT

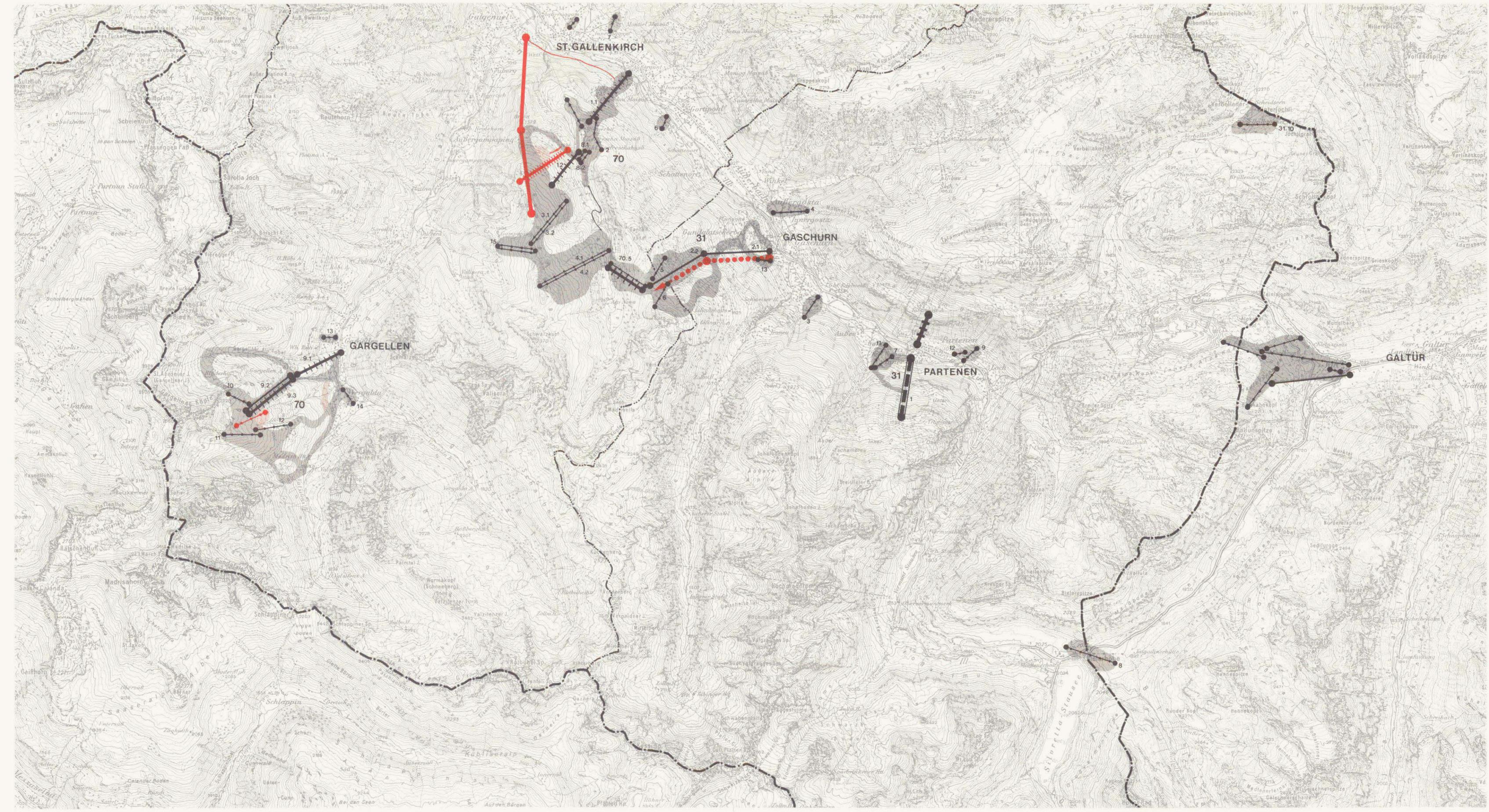
Bestand	Ausbau	
		Standseilbahn
		Pendelseilbahn (öffentlicher Sommerbetrieb vorgesehen)
		Einseilumlaufbahn
		Vorsorge für spätere Verbesserung der Zubringungsverhältnisse
		Dreisesselbahn ("Triplechair")
		Doppelsesselbahn
		Einsessellift
		Schlepplift-Zwillingsanlage
		Schlepplift
		Schigelände, Schipisten bzw.-abfahrten
70.2		laufende Nummer nach dem von der Abt. VIIfc des Amtes der Vorarlberger Landesregierung angelegten Verzeichnis der Vorarlberger Seilbahnen

	Grenze des Untersuchungsraumes
	Gemeindegrenzen

Maßstab 1:50.000

Zur Beachtung:

Das Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon nennt zwar konkret Ausbaubereiche, es beinhaltet jedoch keine detaillierten Empfehlungen hinsichtlich der genauen Lage der einzelnen Anlagen, der technischen Systeme und besonderen Erfordernisse. Die in der Karte als Ausbaumaßnahmen dargestellten Anlagen sind somit nicht als Festlegungen im einzelnen zu verstehen. Die Darstellung dient lediglich als vorläufiger Überblick über die für diese Bereiche vorliegenden Projekte bzw. Projektideen nach dem Stand vom Mai 1980.



Latschätz wurden überdies im Anhörungsverfahren besonders aus der Sicht von Natur- und Landschaftsschutz verstärkte Bedenken angemeldet. Für den in der Außerfratte kurzfristig für zweckmäßig erachteten Ausbau des touristischen Aufstiegshilfenangebotes ist daher in weitgehender Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Standes Montafon eine Änderung des vom Österreichischen Institut für Raumplanung vorgeschlagenen Erschließungskonzeptes erforderlich.

Das Konzept sieht für die Außerfratte folgende Ausbaumaßnahmen vor:

a) Golm-Außergolm

Durch die Verbesserung der Schisportmöglichkeiten im Bereich Schandang-Hüttenkopf durch die Errichtung einer leistungsfähigen Sesselbahn, die immerhin 660 Höhenmeter überwindet und durch den Ausbau der Talabfahrt von Schandang über Ganeu nach Vandans kann eine spürbare Ausweitung der Sportbahnen-transportkapazität (bei Doppelsesselbahn um ca. 800.000 PersHm/h) und des erschlossenen Schigelandes (+ 17 Hektar ohne Talabfahrt) erreicht werden. Zugleich wird dadurch der Zubringungsengpaß in Matschwitz behoben, wo bisher häufig empfindliche Stauungen auftraten.

Die geplante Doppelsesselbahn Hüttenkopf wird eine der leistungsfähigsten Sportbahnen des Montafons sein und einen entsprechenden Nachfrageimpuls auslösen. Dadurch wird sich aber das derzeit günstige Verhältnis zwischen dem Sportbahnenangebot und der Zubringerförderleistung verändern und dürfte eine Anhebung der Zubringerförderleistung ab Latschau erforderlich machen. Diese könnte zunächst durch Ausnützung der bei den bestehenden Anlagen vermutlich noch vorhandenen Kapazitätsreserven mit relativ geringem Aufwand angehoben werden. Bei stärkerer Nachfrage könnten sich beim Talstationsbereich

Latschau auch Parkierungsprobleme ergeben. Diesen kann z.T. dadurch entgegengewirkt werden, daß die Talabfahrt Schandang-Ganeu-Vandans ausgebaut wird und in der Folge die bestehende Zubringerbahn von Vandans nach Latschau verstärkt beansprucht wird, sofern die Schneelage eine durchgehende Talabfahrt nach Vandans ermöglicht. Erforderlichenfalls könnte zu einem späteren Zeitpunkt auch die Herstellung eines direkten Zubringers von Vandans-Innerbach nach Schandang in Erwägung gezogen werden.

b) Grabs

Das bestehende Erschließungssystem weist Mängel auf, die jedoch mit angemessenem Aufwand behoben werden könnten (vgl. Schlußbericht, S. 95-96, 107-108). Es wird jedenfalls für zweckmäßig erachtet, dieses für Tschagguns nächstgelegene "Hausschigebiet" hinreichend attraktiv zu erhalten. In der warmen Jahreszeit bietet die Grabserschließung zudem einen bequemen Zugang zu einem beliebten Wandergebiet.

c) Silbortal-Kristberg

Eine leistungsfähigere Zubringerbahn von Silbortal zum Kristberg - möglichst als Ersatz für die bestehende Klein-kabinenbahn - ist bereits in Anbetracht der starken Nachfrage in der warmen Jahreszeit erforderlich. Sie erschließt eines der beliebtesten Ausflugs- und Wandergebiete des Montafons.

Bei Errichtung einer ausreichend leistungsfähigen Sesselbahn (möglichst mit Zusteigstelle in ca. 1.300 m Höhe), eines zusätzlichen Schleppliftes im oberen Hangbereich und bei Ausbau einer Talabfahrt vom Kristberg über Buchen nach Silbortal wird der Kristberg für die Gäste von Silbortal zugleich als leicht erreichbares Wintersportgebiet aufgewertet (vgl. Schlußbericht, S 106-107). Eine Erweite-

zung der Kristbergerschließung bis zum Muttjöchle und ein Zusammenschluß mit dem Schigebiet Sonnenkopf erscheint allerdings angesichts der hierzu erforderlichen umfangreichen Eingriffe in die Kammlandschaft durch großflächige Schlägerungen und Geländekorrekturen zwischen Kristbergsattel und Muttjöchle nicht vertretbar. Die Erweiterung würde eine der schönsten Kammlandschaften des Landes zerstören, schwerwiegende Eingriffe in den Naturhaushalt nach sich ziehen und für ein in der warmen Jahreszeit sehr beliebtes Wandergebiet einen hohen Attraktivitätsverlust mit sich bringen.

d) Hochjoch-Kreuzjoch-Grasjoch

Der große Fehlbestand an Sportbahnen-transportkapazität, Zubringerförderleistung und erschlossenem Schigelände ist nicht nur für Schruns als Hauptort, Betten- und Übernachtungsschwerpunkt des Tales, sondern auch für die gesamte Außerfratte gravierend und erfordert daher eine rasche Abdeckung zumindest eines Teiles der Fehlbestände.

Da andere größere Erschließungsvorhaben im Bereich der Außerfratte in absehbarer Zeit nicht durchgeführt werden können oder nicht als realisierungswürdig anzusehen sind, wird das für die Außerfratte erforderliche Angebot an Aufstiegshilfen am ehesten durch eine Erweiterung der Schisportmöglichkeiten im Gebiet Hochjoch-Kreuzjoch-Grasjoch bereitgestellt werden können. Dazu bedarf es der Errichtung einer zusätzlichen leistungsfähigen Zubringeranlage ab Schruns (Gamprätz) ins bereits erschlossene Schigebiet (Kapellalpe) sowie einer Seilbahnverbindung zum Kreuzjoch.

Mit diesem Ausbau könnte für die nächsten Jahre ein wesentlicher Beitrag zur Gewährleistung einer einigermaßen ausgewogenen Struktur und Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Außerfratte geleistet werden. Das vorliegende Erweiterungsprojekt weist allerdings auch eine Reihe von Nachteilen auf, die dessen Realisierung sehr risikoreich

erscheinen lassen (vgl. Schlußbericht, S. 88-89, 108-111).

Durch eine neuerliche Umplanung wurde zwar das Investitionsvolumen von ursprünglich rd. 230 Mio. Schilling um etwa 45 Mio. Schilling verringert, dafür aber die durchgehende Umlaufseilbahn von Gamprätz bis zum Kreuzjoch ab Kapell durch zwei Sesselbahnen ersetzt.

Bei der von den Montafoner Hochjochbahnen projektierten Einseilumlaufbahn von Schruns-Gamprätz zum Kapell wäre noch zu prüfen, wie hier für eine spätere Erhöhung der Förderleistung vorgesorgt werden kann. Nach dem derzeit vorliegenden Projekt würde zwar die Zubringerförderleistung ins bereits erschlossene Schigebiet um über 800 Personen pro Stunde erhöht und damit mehr als verdoppelt; diese wird im Hinblick auf die beachtliche Vergrößerung des Schisportangebotes letztlich nicht ausreichend sein.

Trotz der Reduzierung der Gesamtkosten ist das Verhältnis zwischen Investitionssumme und zusätzlicher Sportbahnen-transportkapazität noch immer ungünstig. Die vorgesehene Erweiterung ins Kreuzjoch-Grasjoch erfordert zur annähernden Vollkostendeckung (ohne Kapitalverzinsung) einen zusätzlichen Winterumsatz von mindestens 32 Mio. Schilling (zum Vergleich: derzeitiger Jahresumsatz der Montafoner Hochjochbahnen rund 22 Mio. Schilling).

Verbindung von Silbertal mit dem Hochjoch- und Kreuzjoch-Grasjochgebiet

Für die Errichtung einer Zubringerbahn vom Silbertal aus ins Kapellgebiet liegt derzeit noch kein konkretes Projekt vor. Die Möglichkeiten für die Herstellung einer solchen Direktverbindung sollten jedoch eingehend geprüft werden. Zugleich wäre der Frage nachzugehen, wie in diesem Bereich eine Schiabfahrt ins Tal angelegt werden könnte.

Wenn hierfür geeignete Voraussetzungen gegeben wären, könnte den Gästen von Silbertal und Bartholomäberg-Innenberg das nächstgelegene größere Schigebiet leichter erreichbar gemacht werden.

7.2 Ausbauten in der Innerfratte

Für das Ausbaukonzept war vor allem folgende Ausgangslage bestimmend:

- o Im Schigebiet Silvretta Nova besteht derzeit ein empfindlicher Mangel an Zubringer- bzw. Rückbringerkapazität (Wartezeiten bei Versettla- und Garfreschabahn).
- o Es besteht ein Bedarf an witterungsgeschützten Zubringern, vor allem im Bereich des Betten- und Übernachtungsschwerpunktes Gaschurn.
- o In der Innerfratte besteht derzeit und in absehbarer Zeit kaum ein Bedarf an zusätzlicher Sportbahnentransportkapazität, daher ist besondere Zurückhaltung bei Erweiterungen angezeigt.

Das Konzept sieht für die Innerfratte folgende Ausbaumaßnahmen vor:

a) Silvretta Nova

Die beiden bestehenden Zubringeranlagen in St. Gallenkirch und Gaschurn benötigen derzeit mehr als drei Stunden, um die für die Vollausslastung der Sportbahnen erforderlichen Schifahrer ins Schigebiet zu befördern. Obwohl infolge der Ausweitung des Sportbahnenangebotes in jüngster Zeit die rechnerische Vollausslastung nur an relativ wenigen Tagen erreicht wird, müssen vor allem in Gaschurn oft lange Wartezeiten in Kauf genommen werden. Vor allem beim Rücktransport von Versettla nach Gaschurn kommt es häufig zu empfindlichen Stauungen.

In den vom Österreichischen Institut für Raumplanung ausgearbeiteten Vorschlägen für ein kurz- und mittelfristiges Erschließungskonzept (vgl. Schlußbericht, S. 113-114) wurde die Behebung des Zubringerengpasses

in Gaschurn (Einsesselbahn Gaschurn-Versettla mit nur ca. 870 Pers./h Förderleistung) als vordringliche Maßnahme hervorgehoben. Für diese Schwerpunktsetzung sind allerdings die Verbauung der Ziggiamlawine sowie die unbehinderte Benützbarkeit der Talabfahrt unabdingbare Voraussetzungen. Da mit der Fertigstellung der erforderlichen Lawinenverbauung nicht vor Mitte der achtziger Jahre gerechnet werden kann und eine ausreichende Sicherung der Benützungrechte für die Schiabfahrt noch nicht erfolgt ist, kann für die nächsten Jahre auch nicht die Realisierung der vorgeschlagenen Einseilumlaufbahn in Gaschurn erwartet werden. Eine rasche Abdeckung des Bedarfs an Zubringerkapazität kann hingegen durch die Errichtung einer Zubringerbahn von Galgenul zum Gampapinger Berg erreicht werden.

Die von den Montafoner Silvretta Bergbahnen projektierte witterungsgeschützte und leistungsfähige Zubringerbahn von Galgenul zum Gampapinger Berg (Förderleistung 1.200 Pers./h) würde das derzeitige Manko an Zubringerförderleistung (Fehlbestand rund 1.500 Pers./h) größtenteils beseitigen und die Stellung von Silvretta Nova als eines der führenden Schigebiete Vorarlbergs vor allem in qualitativer Hinsicht festigen. Der Zubringerengpaß im Bereich des Bettenschwerpunktes Gaschurn wird damit aber vorerst nur teilweise und nicht am Ort behoben. Dies wirkt sich auch auf Partenen aus.

Die Situierung der neuen Zubringerbahn in Galgenul wird aber die von auswärts kommenden Tagesgäste größtenteils bereits am Eingang der Innerfratte auffangen und dadurch vor allem für die Ferienorte St. Gallenkirch, Gortipohl und Gaschurn, in abgeschwächtem Maße auch für Gargellen eine Entlastung vom starken Ausflugsverkehr bringen.

Die Errichtung weiterer leistungsfähiger Sportbahnen ist im Schigebiet Silvretta Nova mit Ausnahme einer Sportbahn im Gebiet des Garfrescha Älpeles kurzfristig nicht vertretbar,

da sonst wiederum ein ungünstiges Verhältnis zwischen Zubringerkapazität und Sportbahnenangebot entstehen würde. Außerdem ist die zweite Sektion der neuen Zubringerbahn (Mittelstation Gampapinger Berg; 400 m Höhenunterschied; waldfreies, schichttechnisch sehr gut geeignetes Gelände) für den Sportbetrieb zusätzlich nutzbar. Im übrigen sollte getrachtet werden, in der Innerfratte eine zu starke Abhängigkeit von Tagesgästen zu vermeiden.

Die Frage nach der Herstellung eines leistungsfähigen und Witterungsschutz bietenden Zubringers ab Gaschurn wird bei gegebenen Voraussetzungen neuerlich zu prüfen sein. Eine solche Verbesserung würde auch im Interesse der Fremdenverkehrsentwicklung von Partenen liegen.

b) Gargellen – Schafberg

Am Schafberg ist zur Abrundung des Sportbahnenangebotes innerhalb des bereits erschlossenen Schigebietes die Errichtung einer zusätzlichen Anlage durchaus vertretbar. Eine darüber hinausgehende Erweiterung des Sportbahnenangebotes - sofern sie von den räumlichen Voraussetzungen her realisierbar wäre - würde die Erhöhung der Förderleistung der ersten Sektion der Doppelsesselbahn voraussetzen. Ein Ausbau mit Einbeziehung des Alptobelkessels wird im Hinblick auf die lawinentechnische Beurteilung derzeit nicht als durchführbar erachtet.

7.3 Ausbauprojekte, die im Konzept nicht enthalten sind

Die nachstehend angeführten Projekte für touristische Erschließungen mit Aufstiegshilfen sind in Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Standes Montafon nicht als kurzfristig auszuführende Erschließungsmaßnahmen in das vorliegende Konzept aufgenommen. Im folgenden werden mit Bezug auf den Schlußbericht der Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon in kurzer Zusam-

menfassung die wesentlichen Gründe genannt, weshalb diese Projekte in den nächsten Jahren nicht realisiert werden können bzw. sollen.

Außerfratte

a) Bartholomäberg Monteneu

(Schlußbericht S. 87-88, 112; Anhang S. 61-86)

- . Gesamteignung des in Betracht gezogenen Gebietes durch Gelände- und Schneeverhältnisse stark gemindert.
- . Ungünstige Erreichbarkeit, im besonderen für den Winterausflugsverkehr, bei gleichzeitiger starker Konkurrenz der umliegenden Schigebiete.
- . Zahl der Winterbetten in Bartholomäberg sowie die Nächtigungszahl im Winter und im Sommer müßten sehr stark erhöht werden.
- . Sehr beschränktes Angebot an geeigneten Flächen für Bauzwecke und Verkehrsanlagen im Nahbereich des Standortes der Zubringer-Talstation.
- . Winterumsatzerfordernisse der Bahnen beläuft sich auf etwa 8,5 Mio. Schilling. Unter den gegebenen Voraussetzungen ist sohin nicht mit einer noch angemessenen Wirtschaftlichkeit zu rechnen.

b) Platzisalpe und Latschätzalpe (Erweiterung der Golmerschließung)

(Schlußbericht S. 94-95, 104; Anhang S. 181-222)

- . Kurzfristige Ausführung ist nicht zu erwarten, obwohl das Projekt in den Vorschlägen des Österreichischen Instituts für Raumplanung für eine Realisierung in den

nächsten Jahren enthalten war.

- . Ausführung der Erweiterung der Hochjocherschließung ins Kreuzjoch-Grasjoch-Gebiet erfordert im Hinblick auf Bedarf und Folgewirkungen vorerst Verzicht auf Erweiterungen der Golmerschließung in Richtung Platzisalpe und Latschätzalpe.
- . Verstärkte Einwände aus der Sicht von Natur- und Landschaftsschutz im Anhörungsverfahren (Vordringen in bestehendes Pflanzenschutzgebiet und in landschaftlich schutzwürdige Gebiete).

c) Alpguesalpe (Einbeziehung in Kreuzjoch-Grasjoch-Erschließung)

(Schlußbericht S. 88-89, 108-110; Anhang S. 87-119)

- . Ungünstige Erreichbarkeitsverhältnisse (ca. 1 Stunde Fahrzeit ab Gamprätz). Die Schifahrer kämen spät ins entlegene Gebiet und müßten es auch früh verlassen.
- . Vordringen der Erschließung in das in seiner Gesamtheit besonders schutzwürdige hintere Silbertal.

d) Kristberg-Muttjöchle (Zusammenschluß mit Sonnenkopfgelände)

(Schlußbericht S. 89-91, 110-111; Anhang S. 121-154)

- . Ungünstige Geländebedingungen für die Herstellung einer hinreichend attraktiven Schiabfahrt.
- . Erschließung würde außergewöhnlich umfangreiche Eingriffe in die Kammlandschaft durch großflächige Schlägerungen und Geländekorrekturen zwischen Kristbergsattel und Muttjöchle erforderlich machen. Die Erweiterung würde damit eine der schönsten Kammlandschaften des Landes zerstören, schwerwiegende Eingriffe in den Naturhaushalt mit sich bringen und ein in der warmen

Jahreszeit sehr beliebtes Wandergebiet stark abwerten.

e) Silbertal-Gretschalpe

(Schlußbericht S. 91-92, 112-113; Anhang S. 121-132 und 155-179)

- . Wesentliche Bereiche des bereits stark reduzierten Projektgebietes sind lawinengefährdet. Das Ausmaß der Gefährdung und die Möglichkeiten bzw. Kosten einer ausreichenden Sicherung sind noch nicht hinreichend abgeklärt.
- . Ungünstiges Verhältnis der hohen Investitionssumme zur bestenfalls noch installierbaren Sportbahnentransportkapazität.
- . Die erforderliche starke Steigerung der Betten- und Nächtigungsanzahl ist in Silbertal in absehbarer Zeit nicht erreichbar. Außerdem steht für einen umfangreichen Fremdenverkehrsausbau kein entsprechendes Flächenangebot zur Verfügung.
- . In Anbetracht der im Montafon zu erwartenden Konkurrenzverhältnisse und des ungelösten Problems der Ortsdurchfahrt Schruns kann nicht damit gerechnet werden, daß das Fehlen eines ausreichend großen Beherbergungsangebotes durch einen besonders starken Zustrom von Tagesgästen ausgeglichen wird.
- . Selbst wenn man reduzierte Wirtschaftlichkeitsanforderungen zugrunde legen würde, könnte keine noch einigermaßen hinreichende Wirtschaftlichkeit erwartet werden.
- . Angesichts dieser Sachlage ist für Silbertal neben der Verbesserung der Kristberg-Erschließung insbesondere eine bessere Erreichbarkeit der nächstgelegenen erschlossenen Schigebiete anzustreben. Falls die Erweiterung der Hochjocherschließung ins Kreuzjoch-Grasjoch-

gebiet realisiert wird, sind auch Möglichkeiten für die Herstellung einer direkten Zubringerbahn von Silbertal ins Kapellgebiet eingehend zu prüfen.

Innerfratte

a) Gargellen-Alptobelkessel und Verbindung Schafberg-Madrisa (Schlußbericht S. 101-102, 116; Anhang S. 305-314)

- . Die Erschließung des Alptobelkessels wird bereits auf Grund der lawinentechnischen Beurteilung als nicht vertretbar erachtet.
- . Die Realisierungswürdigkeit der Projektidee, eine Verbindung zwischen Gargellen und dem Madrisagebiet auf Schweizer Seite herzustellen, kann wegen des Fehlens von Projektunterlagen derzeit nicht beurteilt werden.

b) Partenen – Obertromenier

(Schlußbericht S. 98-99; Anhang S. 265-286)

- . Die Realisierung dieses Ausbauprojektes durch die Vorarlberger Illwerke AG. ist in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

c) Partenen – Versal

(Schlußbericht S. 99-101, 116-117; Anhang S. 265-274 und 287-304)

- . Ein derart umfangreiches zusätzliches Sportbahnenangebot, wie es mit der Verwirklichung des Versalprojektes entstünde, wird in der Innerfratte in absehbarer Zeit nicht benötigt.
- . Eine hinreichende Wirtschaftlichkeit ist nicht zu erwarten. Infolge des hohen Investitionserfordernisses von insgesamt mindestens 260 Mio. Schilling müßte für die Vollkostendeckung ein Winterumsatz von rund 65 Mio.

Schilling erzielt werden. Die erforderliche Besucherfrequenz (3.700 Schifahrer pro Betriebstag) liegt in einer Größenordnung, die angesichts der Erreichbarkeits- und Konkurrenzverhältnisse trotz des attraktiven Angebotes zumindest längere Zeit nicht realisiert werden könnte.

- . Das Flächenangebot im Nahbereich (im besonderen in Partenen, aber auch in der übrigen Innerfratte) reicht selbst unter Zugrundelegung sehr optimistischer Annahmen bezüglich des Tagesgästeanteiles bei weitem nicht aus, um die erforderliche Zahl zusätzlicher Betten (mindestens 2.500) und die anderen Folgeeinrichtungen aufzunehmen.
- . Das Verkehrsaufkommen würde im Montafon im Verlauf der gesamten Bundesstraße 188 zu erheblichen Verkehrsbelastungen führen. Es würde einen kurzfristigen und großzügigen Ausbau der gesamten Talstraße voraussetzen.

d) Vollausbau Silvretta Nova

(Schlußbericht S. 96-98, 117; Anhang S. 225-263)

Abgesehen vom Wirtschaftlichkeitsproblem treffen gegen einen Ausbau nach den Maximalvorstellungen des Seilbahnunternehmens dieselben Argumente zu wie gegen das Versalprojekt, nämlich:

- . Kein echter Bedarf an einem so großen zusätzlichen Sportbahnenangebot in absehbarer Zeit.
- . Unzureichendes Flächenangebot für Folgeeinrichtungen im Talbereich.
- . Sehr starke Belastungen durch großes zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Weiters würde sich bei der Volllastung der Sportbahnen die Schifahrerzahl im Schigebiet gegenüber heute etwa verdoppeln, womit es zu einer außerordentlich starken Massierung käme.

8. Auswirkungen der Realisierung der nach dem Konzept vorgesehenen Erweiterungen

Bezüglich der Erfordernisse und der möglichen Auswirkungen der in das Konzept im engeren Sinne aufgenommenen Erweiterungen (vorerst ohne neue Zubringerbahnen Silbertal-Kapell, Vandans-Schandang, Gaschurn-Versettla) ergibt sich folgender Überblick:

- . Falls die im Konzept angeführten Ausbaumaßnahmen ausgeführt werden, würde sich die Zubringerförderleistung in der Außerfratte um ca. 2.300 Pers./h, in der Innerfratte um 1.200 Pers./h erhöhen. Damit würde der Fehlbestand an Zubringerförderleistung weitgehend abgedeckt werden.

- . Die zusätzliche Sportbahnen-transportkapazität würde sich auf rund 4,7 Mio. Personenhöhenmeter pro Stunde belaufen. Davon entfallen ca. 4 Mio. PersHm/h auf die Außerfratte. Damit kann der derzeitige und in den nächsten Jahren zu erwartende Bedarf gedeckt werden.

- . Die Verwirklichung der angeführten Ausbauten ist mit einem Investitionserfordernis von insgesamt rund 330 Mio. Schilling und einem zusätzlichen Winterumsatz für die Vollkostendeckung von mindestens 40 Mio. Schilling verbunden. Das Umsatzerfordernis wäre allerdings wesentlich höher, wenn nicht zu erwarten wäre, daß die künftigen Investitionen zu einem wesentlichen Teil aus den Erträgen von bereits bestehenden Anlagen finanziert werden könnten. In der Außerfratte ist mehr als eine Verdoppelung des Winterumsatzes, in der Innerfratte hingegen nur eine verhältnismäßig geringe Steigerung erforderlich.

- . Bei Durchführung der Ausbauten sind zur Erzielung eines vollkostendeckenden Umsatzes in der Außerfratte durchschnittlich mindestens 2.200 bis 2.400 Schifahrer pro Winterbetriebstag zusätzlich erforderlich, in der Innerfratte mindestens 300 bis 600.
- . Unter Berücksichtigung der besseren Auslastung der vorhandenen Winterbetten würde die Erzielung eines vollkostendeckenden Umsatzes bei den Seilbahnen keine größeren Erweiterungen der Beherbergungskapazitäten erforderlich machen. Unter diesem Gesichtspunkt könnten Kapazitätserweiterungen in der Außerfratte auf insgesamt 900 bis 1.100, in der Innerfratte auf 200 bis 300 Winterbetten beschränkt bleiben.
- . Der Bedarf an Bruttobauland für zusätzliche Gästeunterkünfte, zugehörige Verkehrsflächen (ohne Parkplätze bei den Seilbahnen) und sonstige Folgeeinrichtungen, wird in der Außerfratte auf 10 bis 12 ha, in der Innerfratte auf 2,5 bis 3,5 ha geschätzt.
- . Falls es zu den angeführten Erweiterungen der Beherbergungskapazitäten sowie der Folgeeinrichtungen kommen sollte, würden sich die Beschäftigungsmöglichkeiten in der Fremdenverkehrswirtschaft im weitesten Sinne um insgesamt etwa 400 bis 600 Arbeitsplätze vergrößern.

Die vorgenannten Zahlenangaben beruhen auf Berechnungen und Schätzungen des Österreichischen Instituts für Raumplanung.

9. Flankierende Maßnahmen

9.1 Landschaftspflegemaßnahmen

Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Erweiterungen der Schisportmöglichkeiten bedarf es verstärkter Anstrengungen, Eingriffe in die naturnahe Landschaft auf den notwendigsten Umfang zu beschränken und diese in ihren Auswirkungen auch soweit wie möglich durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu mildern. Dies gilt nicht allein für die Herstellung der Aufstiegshilfen selbst, sondern vor allem auch für die Anlage von Schipisten, Lawinverbauungen, Zufahrtsstraßen, Parkplätzen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen und andere dazugehörige bauliche Maßnahmen.

Die landschaftsschonende Vorgangsweise bei Erschließungsmaßnahmen verlangt im allgemeinen auch landschaftspflegerische Auflagen bzw. Begleitplanungen und dabei eine sich oft über längere Zeit erstreckende Pflege von Wiederbegrünungen und Bepflanzungen. Vor allem die standortgemäße Wiederbegrünung der für Schipisten erforderlichen Geländekorrekturen erfordert zumeist über lange Zeit hinweg eine ständige intensive Nachbehandlung.

9.2 Straßenbau

Die in den nächsten Jahren zu erwartenden Zunahmen des touristischen Verkehrs werden sich wohl im äußeren Talbereich, nicht aber im inneren Talbereich ab St. Gallenkirch bemerkbar machen. Für die Ferienorte St. Gallenkirch, Gortipohl, Gaschurn und Gargellen darf in der Wintersaison überhaupt eine spürbare Entlastung vom Tagesausflugsverkehr erwartet werden.

Die im äußersten Talbereich an Wochenenden mit Schönwetter vorwiegend durch den Rückflutverkehr auf wenige Stunden

beschränkt auftretenden starken Verkehrsbelastungen werden nach Ausführung der hier ohnehin kurzfristig vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bundesstraße 188 verhältnismäßig gut bewältigt werden. Zur Vermeidung des an Spitzentagen auftretenden Rückstaus ab der Umfahrung Bludenz hat allerdings auch die Verbesserung der dortigen Einfahrt erhöhte Dringlichkeit.

9.3 Schibusverkehr

Die Ausführung der im vorliegenden Konzept enthaltenen Ausbaumaßnahmen bei den touristischen Aufstiegshilfen vergrößert im Montafon die Auswahl an Schisportmöglichkeiten auf kleinem Raum. Um diese reiche Auswahl als einen wesentlichen Vorzug des Montafoner Schisportangebots für den Urlaubsgast noch attraktiver zu machen, empfiehlt sich innerhalb des Tales allerdings nicht ein weitläufiges Zusammenschließen von einzelnen Schigebieten mit Seilbahnen. Die in den Auswahlmöglichkeiten liegende Attraktivität kann hier am zweckmäßigsten durch einen gut funktionierenden Schibusverkehr innerhalb des Tales noch weiter erhöht werden.

Einige Verbesserungen im Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln für Schifahrer wurden in den vergangenen Jahren besonders auf der Strecke Schruns-Partenen erreicht (mit Montafoner Schipaß Nulltarif bei Postautobussen und Montafonerbahn; zusätzlicher Pendelverkehr auf der Strecke Partenen - Gaschurn - St. Gallenkirch). Der Schibusverkehr ist aber noch auf etlichen Strecken dringend ausbaubedürftig. Dies gilt vor allem für die Außerfratte hinsichtlich der Einrichtung von mehr und fahrplanmäßig günstigeren Busverbindungen zwischen den Schwerpunkten Schruns-Tschagguns und den umliegenden Gemeinden sowie aus den Nachbarorten von Schruns zu den Schigebieten des inneren Montafons. Darüber hinaus könnten auch noch mehr Möglichkeiten für die mit Autobussen organisierte Zubringung von Tagesgästen von auswärts genutzt werden.

Der Ausbau des Schibusverkehrs trägt neben der Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse nicht zuletzt dazu bei, die Belastungen von Straßen und Parkplätzen durch den Individualverkehr in vertretbaren Grenzen zu halten.

9.4 Innerregionaler Ausgleich

Die räumlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des Fremdenverkehrs sind im Montafon von Ort zu Ort verschieden. Diese Unterschiede zeigen sich besonders bei der Frage nach den naturgegebenen Eignungsvoraussetzungen für die Erschließung von Wintersportgebieten. Diesen ungleichen Voraussetzungen mußte auch das Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen Rechnung tragen, obschon bei der Konzepterstellung von vorneherein eine räumlich möglichst ausgewogene Fremdenverkehrsentwicklung angestrebt wurde.

Die Unterschiede in den Eignungsvoraussetzungen erlauben für die Montafoner Fremdenverkehrswirtschaft aus regionaler Sicht eine sehr vielfältige Angebotsgestaltung im Sommer und im Winter. Neben touristisch intensiv erschlossenen Bereichen verfügt das Montafon noch über verhältnismäßig große Gebiete für ruhige Formen der Erholung. Insofern liegt in den vorgegebenen Eignungsunterschieden und einer danach ausgerichteten unterschiedlichen touristischen Angebotsgestaltung eine wesentliche Stärke der Talschaft.

Zur Sicherung dieser Stärke erscheint es zweckmäßig, bei der Gestaltung des touristischen Angebots soweit wie möglich von den vorgegebenen besonderen Vorzügen der einzelnen Orte auszugehen und die örtlichen Angebote innerhalb des Tales wechselseitig aufeinander abzustimmen. Wenn somit ein Ort von Natur aus z.B. weniger günstige Voraussetzungen für den alpinen Schilaf aufweist, ist es naheliegend, dort dafür andere spezielle Vorzüge stärker zu nutzen.

Dazu gehört u.a. als Ergänzung zu den Erschließungen für den alpinen Schilaf die Verbesserung der Möglichkeiten für S c h i w a n d e r n und L a n g l a u f sowie der S p a z i e r - und W a n d e r m ö g l i c h k e i - t e n für Nichtschifahrer. Der Schlußbericht der Montafonstudie (S. 119-120) enthält auch Vorschläge für die verstärkte Entwicklung des G e s u n d h e i t s t o u r i s m u s ; dies vor allem in den heilklimatisch begünstigten Hanglagen von Bartholomäberg und Silbertal.

Zur Förderung von Gemeinden, die nicht über ausreichende eigene seilbahntechnische Erschließungen verfügen, ergriff der S t a n d M o n t a f o n die Initiative zur kurzfristigen Einrichtung eines W i r t s c h a f t s e n t - w i c k l u n g s - u n d A u s g l e i c h s f o n d s . Vorbehaltlich der Zustimmung der einzelnen Gemeindevertretungen und Aufsichtsräte der Seilbahnunternehmen sprach sich der Stand Montafon im März 1980 einhellig für die Schaffung eines solchen Fonds aus.

Nach den derzeitigen Vorstellungen ist vorgesehen, daß die größeren Seilbahnunternehmen ein halbes Prozent ihres Umsatzes in den Fonds entrichten und daß diese Mittel von den Gemeinden in Beiträgen nach ihrem Steueraufkommen um etwa das Zweifache aufgestockt werden. Mit den damit gewonnenen Geldern sollen in den finanzschwachen Gemeinden Projekte gefördert werden, die für die Bevölkerung der betreffenden Gemeinden wichtig sind. Die Förderung soll somit nicht auf touristische Entwicklungsmaßnahmen beschränkt bleiben. Gegenwärtig ist allerdings hauptsächlich daran gedacht, den Orten mit ungenügendem Aufstiegshilfenangebot attraktive Schibusverbindungen zu den erschlossenen Wintersportgebieten des Tales zu bieten und auch andere touristische Infrastruktureinrichtungen (z.B. Wanderwege, Langlauf- und Schiwandermöglichkeiten) zu verbessern.

10. Anwendung des Konzeptes

10.1 Im Konzept für den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon, das von der Vorarlberger Landesregierung in der Sitzung am 20. Mai 1980 beschlossen wurde, legt diese ihre Vorstellungen für die anzustrebende Entwicklung des Fremdenverkehrs im Montafon, besonders aber für einen weiteren Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen dar.

Bei diesem Konzept handelt es sich nicht um einen allgemein verbindlichen Landesraumplan nach § 7 des Raumplanungsgesetzes, LGBl. Nr. 15/1973. Die Erlassung eines Landesraumplanes ist nur bei Angelegenheiten möglich, bei denen eine Landeszuständigkeit gegeben ist. Das vorliegende Konzept bezieht sich demgegenüber auch auf Angelegenheiten, für die der Bund zuständig ist. Dazu zählen in diesem Zusammenhang vor allem die Verleihung von Konzessionen für Seilbahnen nach dem Eisenbahngesetz, BGBl. Nr. 60/1957, bzw. für Schlepplifte nach der Gewerbeordnung, BGBl. Nr. 50/1974, sowie die Erteilung der nach diesen Vorschriften und anderen Bundesgesetzen (z.B. Wasserrechtsgesetz 1959 und Forstgesetz 1975) verlangten Bewilligungen für den Bau und Betrieb solcher Anlagen.

Dieses Konzept ist für die Landesregierung Richtschnur in den die weitere touristische Erschließung im Montafon betreffenden Fragen und Entscheidungen. Die Landesregierung bzw. der Landeshauptmann hat alle Landesdienststellen angewiesen, soweit dies gesetzlich zulässig ist, bei der Erlassung von Bescheiden sowie im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung auf das Konzept Bedacht zu nehmen. Besondere Bedeutung kommt dem Konzept in diesem Zusammenhang bei behördlichen Entscheidungen zu, bei denen nach den einschlägigen Gesetzen (z.B. Landschaftsschutzgesetz, LGBl. Nr. 33/1973, Grundverkehrsgesetz, LGBl. Nr. 18/1977, Forstgesetz 1975, Wasserrechtsgesetz 1959) Interessenabwägungen vorzunehmen sind.

Den Dienststellen des Bundes, den Gemeinden, allen sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechtes sowie privaten Fremdenverkehrsinteressenten wird von der Landesregierung die Beachtung des Konzeptes empfohlen.

Für die Bundesbehörden sollte das Konzept und die ihm zugrundeliegende "Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon" u.a. eine Entscheidungshilfe für die im Konzessionsverfahren nach § 17 des Eisenbahngesetzes zu prüfende Frage sein, ob eine geplante Seilbahn den öffentlichen Interessen dient. Auch für die Beurteilung der Förderungswürdigkeit von Erschließungsmaßnahmen lassen sich dem Konzept und der diesem zugrunde liegenden Untersuchung wichtige Anhaltspunkte entnehmen.

Von den Gemeinden sollten die Aussagen des Konzeptes vor allem im Zusammenhang mit der örtlichen Raumplanung, also der Flächenwidmungsplanung und der Bebauungsplanung, beachtet werden. Nicht weniger wichtig ist dessen Berücksichtigung bei der gemeindlichen Privatwirtschaftsverwaltung (Ausbau der Infrastruktur, Beteiligung an Seilbahngesellschaften, Bereitstellung von Grundstücken für die Errichtung von Seilbahnen bzw. Nebenanlagen usw.).

Den privaten Fremdenverkehrsinteressenten bietet das Konzept den nicht zu unterschätzenden Vorteil, die Vorstellungen der Landesregierung über die Fremdenverkehrsentwicklung und den Ausbau der touristischen Aufstiegshilfen im Montafon kennenzulernen. Dadurch soll eine möglichst gute Abstimmung der privaten Investitionstätigkeit mit den öffentlichen Interessen erreicht werden. Für Privatinvestoren bietet der Schlußbericht sowie die Anlage der "Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon" eine Fülle von Hinweisen zur Beurteilung der Eignung und Wirtschaftlichkeit und damit wichtige Unterlagen für Investitionsentscheidungen.

10.2 Das Konzept steckt die künftigen Ausbaumöglichkeiten bzw. Ausbauerfordernisse nur rahmenartig ab. Der maßgebende Gesichtspunkt bei der Prüfung und Beurteilung der einzelnen Erschließungsvorhaben war die Abstimmung auf die regionalen Erfordernisse.

Im Rahmen des Konzeptes war es deshalb nicht möglich, schlechthin alle Einzelheiten kleinräumlicher Art mitzuberücksichtigen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, vor Realisierung eines Projektes konkret zu prüfen, ob die Voraussetzungen hierfür auch im einzelnen gegeben sind. Insbesondere greift das Konzept, dem eine unmittelbare rechtliche Verbindlichkeit nicht zukommt, allfälligen behördlichen Genehmigungen und Bewilligungen, aber auch der Beurteilung von Wirtschaftlichkeit und Förderungswürdigkeit der jeweiligen Projekte nicht vor.

Um auch hinsichtlich konkreter Voraussetzungen möglichst frühzeitig und umfassend eine Abstimmung der verschiedenen Interessen zu erreichen, dürfte es für ein Unternehmen, das eine im Konzept vorgesehene Erschließungsmaßnahme tätigen will, zweckmäßig sein, sich möglichst frühzeitig an die Bezirkshauptmannschaft Bludenz mit der Bitte um Durchführung einer Vorprüfung zu wenden. Solche Vorprüfungen werden unter Beiziehung der einschlägigen Dienststellen und Sachverständigen durchgeführt; ihr Vorteil besteht vor allem darin, daß der Bewilligungswerber frühzeitig Informationen darüber erhält, ob sein Projekt den gesetzlichen Anforderungen entspricht bzw. wie das Projekt zu gestalten ist, damit es Aussicht auf Erlangung der erforderlichen behördlichen Genehmigungen und Bewilligungen hat. Da im Zuge der Untersuchungen des Österreichischen Instituts für Raumplanung auch die Voraussetzungen der einzelnen Erschließungsmaßnahmen in kleinräumlicher Hinsicht weitgehend untersucht und beurteilt wurden, sofern konkrete Ausbauabsichten bekanntgegeben worden waren, dürfte die Durchführung der Vorprüfungen im allgemeinen einen geringeren Aufwand erfordern, als dies sonst üblich ist.

