

5.2

Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls

Inhalt

1	Ausgangssituation	4
1.1	Erwartungshaltungen	4
1.2	Fehlende Impulse in Mellau	5
1.3	Dynamik in Damüls	6
1.4	Entwicklung des Tourismus in Mellau und Damüls	7
1.4.1	Entwicklung der Gästebetten	9
1.4.2	Entwicklung der Ankünfte	11
1.4.3	Entwicklung der Übernachtungen	14
2	Lage und Erreichbarkeit des Schigebietes	19
2.1	Kennzahlen zum Einzugsgebiet	19
2.1.1	Erreichbarkeit der Schigebiete	19
2.2	Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet	21
3	Ausgangssituation in den Schigebieten	24
3.1	Bausteine des gemeinsamen Schigebietes	26
3.1.1	Stärken des gemeinsamen Schigebietes Mellau Damüls	27
3.1.2	Perspektiven	28
4	Ausbauvorhaben im Schigebiet Mellau und Damüls	29
4.1	Verbindungsanlagen	29
4.1.1	Durchgehende Bahn von der Roßstelle zum Wannenkopf	33
4.1.2	Bettlerkopf	34
4.1.3	Anlagen im Bereich der Argenalpe	34
4.2	Ragazer Blanken	34
4.3	Weitere Ausbauvorhaben auf der Mellauer Seite	35
4.4	Änderungen in der Kapazität des Schigebietes	36

5	Wichtige interne Rahmenbedingungen.....	38
6	Natur- und Landschaftsschutz.....	40
6.1	Landschaftsformen.....	40
7	Schlussfolgerungen aus externer Sicht.....	42
7.1	Positive Effekte auf allen Ebenen	42
7.2	Zukunftssicherung.....	45
7.3	Verkehr.....	48
7.4	Natur und Landschaft.....	50
8	Auf den Punkt gebracht.....	55
8.1	Der Standpunkt der Bergbahnen Mellau	55
8.2	Der Standpunkt der Damölser Seilbahnen.....	56
8.3	Der Standpunkt der Gemeinde Mellau	57
8.4	Der Standpunkt der Gemeinde Damüls	58
8.5	Resümee der Haimayer Projektbegleitung	59

Vorbemerkung

Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse aus vielen Gesprächen sowie aus der Auswertung von Statistiken, der Analyse von Unterlagen und den Begehungen im Gelände zusammengeführt. Überall dort, wo es um die Beschreibung von Situationen oder die Darstellung von Fakten geht, wird nicht weiter darauf hingewiesen, von wem die Angaben stammen.

Darlegung bestimmter Standpunkte

Wo es für das Verständnis und die Bewertung der Inhalte sowie für die daraus abzuleitenden Schlussfolgerungen wichtig ist zu wissen, wer eine bestimmte Position vertritt, werden die Vertreter dieser Positionen genannt: Gemeinden, Bergbahnunternehmen, Naturschutz usw. Die entsprechenden Hinweise erfolgen entweder in Form einer eigenen Überschrift oder sie sind direkt in den Text eingebaut.

Erkenntnisse der Haimayer Projektbegleitung

Die Erkenntnisse, welche die Haimayer Projektbegleitung aus den umfangreichen Arbeiten zieht, sind in folgenden Abschnitten zusammengestellt bzw. pointiert wiedergegeben:

- ◆ Abschnitt 7: Schlussfolgerungen aus externer Sicht
- ◆ Abschnitt 8.5: Die Position der Haimayer Projektbegleitung

Definition des Projektes: Verbindung und Ragazer Blanken

Wenn in den folgenden Ausführungen vom Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls gesprochen wird, so ist damit stets die schitechnische Verbindung der beiden Schigebiete einschließlich der Erschließung des Ragazer Blanken gemeint.

1 Ausgangssituation

Unterschiedliche Entwicklungsdynamik

Mellau und Damüls sind zwei touristische Entwicklungspole im Bregenzerwald, die seit Jahren eine unterschiedliche Dynamik aufweisen. Während Mellau viel von seiner ursprünglichen touristischen Bedeutung eingebüßt hat, verzeichnet Damüls eine ständige Aufwärtsentwicklung. Als maßgebliche Ursache für die Gegensätze in der touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung der beiden Gemeinden gelten die Unterschiede in der Attraktivität und in der Entwicklungsdynamik der Schigebiete Mellau und Damüls.

Neue Qualität durch die Verknüpfung unterschiedlicher Stärken

Unabhängig von der derzeit unterschiedlichen Attraktivität der beiden Schigebiete besitzen die beiden Schiräume ihre ganz spezifischen Stärken. Ihr Zusammenschluss lässt ein Produkt entstehen, das die Stärken der beiden Teilräume in sich vereint und durch die Kombination dieser Stärken eine neue Produktqualität entstehen lässt. Damit ist das gemeinsame Schigebiet in der Lage, eine breite Palette von Erwartungshaltungen und Interessen der Gäste abzudecken. Die Bergbahnen und die Gemeinden Damüls und Mellau streben daher seit mehreren Jahren den Zusammenschluss der beiden Schigebiete an.

1.1 Erwartungshaltungen

Im Hinblick auf die zu erwartenden Effekte des Zusammenschlusses bestehen je nach Position des Betrachters unterschiedliche Erwartungen bzw. Einschätzungen:

Bergbahnunternehmen und Standortgemeinden

Die Bergbahnunternehmen und die Standortgemeinden erwarten vom Zusammenschluss der beiden Schigebiete

- ◆ die nachhaltige Steigerung der Attraktivität des touristischen Angebotes,
- ◆ die Verringerung des Abstandes bzw. das Aufschließen zu den Mitbewerbern,
- ◆ den Ausbau und die Festigung ihrer Marktposition,
- ◆ die Sicherung der Zukunft von Mellau als Tourismusgemeinde,
- ◆ die Aufwertung des Bregenzerwaldes als Wintersportdestination.

In den Standortgemeinden werden der Zusammenschluss und die damit zusammenhängenden Erweiterungen des Schigebietes positiv eingeschätzt. Abweichende Meinungen bestehen in Damüls, wo die Gruppe „Damüls zuerst“ dem Zusammenschluss mit Skepsis gegenübersteht (siehe Teilbericht 5.3: Auswirkungen des Zusammenschlusses der Schigebiete Mellau und Damüls auf die Gemeinde Damüls).

Vorgelagerte Gemeinden

Die vorgelagerten Gemeinden, darunter in erster Linie jene an den Durchzugsstraßen, hegen Befürchtungen, insbesondere im Hinblick auf:

- ◆ die zu erwartende Zunahme des Individualverkehrs,
- ◆ die Verträglichkeit des Ausbaus der Schigebiete mit der angestrebten Auszeichnung des Bregenzerwaldes als Weltkulturerbe,
- ◆ die Konkurrenzierung der vorgelagerten Schigebiete in den Gemeinden des Mittel- und Vorderwaldes.

1.2 Fehlende Impulse in Mellau

Mellau galt in den 1960er und 1970er Jahren als Zentrum des Tourismus im Bregenzerwald und war bis zur Mitte der 1980er Jahre touristisch erfolgreich. Dank der Erschließung des Schigebietes und des damit verbundenen Anstieges der Nächtigungen erreichte der Tourismus in dieser Zeit seine intensivste Entwicklung. Seither ist ein stetiger Rückgang zu verzeichnen, der mehrere Ursachen hat:

- ❑ Von Einzelmaßnahmen abgesehen hat in Mellau eine den modernen Anforderungen entsprechende Weiterentwicklung des Schigebietes nicht stattgefunden. Das war u.a. deshalb der Fall, weil im derzeitigen Schigebiet die Geländegegebenheiten eine wesentliche Verlängerung der bestehenden Aufstiegshilfen nicht zulassen.
- ❑ Die Tourismusunternehmen haben Modernisierungsschritte nicht oder nicht im erforderlichen Umfang vorgenommen. Angesichts der ungünstigen Rahmenbedingungen vor Ort fehlte ihnen die Motivation für Investitionen.
- ❑ Wegen des Ausbaues anderer Schigebiete sind die Gäste dorthin abgewandert oder wurden von vorne herein dorthin gelenkt.

- ❑ Die Gäste bevorzugen heute höher gelegene Schigebiete mit entsprechender Schneesicherheit und einem breiten Angebotsspektrum. Als nieder gelegenes Schigebiet hat Mellau trotz nordseitiger Lage und technischer Beschneigung einen Imagenachteil.
- ❑ Der Verlust an touristischer Nachfrage hat in der Wirtschaftsentwicklung des Ortes eine negative Spirale in Gang gesetzt, welche die Tourismusbetriebe sowie die vor- und nachgelagerten Branchen erfasst hat.

Der Rückgang der touristischen Nachfrage in Mellau ist wirtschaftlich u.a. deshalb so drastisch spürbar, weil die in der Boomphase des Tourismus abgelaufenen Strukturänderungen zum Rückgang von Landwirtschaft, Handwerk und Gewerbe und zur starken Forcierung des Tourismus mit Ansätzen zur Monokultur geführt haben.

Zielsetzungen für Mellau

Angesichts der vorhandenen Strukturmängel, des niedrigen Preisniveaus und der fehlenden Alternativen zum Schilauf ruhen die Hoffnungen der Touristiker und der Verantwortlichen in der Gemeinde auf der Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls. Im Hinblick auf die erhoffte Anbindung an das Schigebiet Damüls wurden folgende Ziele formuliert:

- ❑ Aufzeigen und Verwirklichen von Zukunftsperspektiven und damit Steigerung der Investitionsbereitschaft.
- ❑ Gewinnen neuer Gäste, die in Mellau nächtigen und zur Belebung der Hotellerie und Gastronomie sowie der übrigen Wirtschaft beitragen.
- ❑ Erhöhung der Aufenthaltsdauer der Gäste dank eines vielfältigen Schigebietes.
- ❑ Schaffung einer breiteren Palette von Wintersportangeboten parallel zum Ausbau des Schigebietes.
- ❑ Positive Effekte auf den Tourismus und die übrige Wirtschaft in den Nachbargemeinden.

1.3 Dynamik in Damüls

In Damüls haben in den 1990er Jahren Erweiterungen und Modernisierungen im Schigebiet stattgefunden. Diese Maßnahmen brachten eine über die Grenzen Vorarlbergs hinaus reichende Stärkung der Wettbewerbskraft des Schigebietes. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Anlagen ist heute größer als im Vorarlberger Durchschnitt.

Die positiven Auswirkungen auf die Nachfrage bei den Bergbahnen, in der Hotellerie und in der Gastronomie sind eine logische Folge davon. Das kommt nicht zuletzt auch in der Zunahme des Marktanteils im Vorarlberger Wintertourismus (gemessen an den Übernachtungen) zum Ausdruck.

Mit dem vorhandenen Angebot zählt Damüls heute zur Gruppe der mittelgroßen Schigebiete. Darüber hinaus besitzt Damüls dank seiner Voraussetzungen für den Wintersport (Höhenlage, Schneesicherheit, Vielfalt des Schigelandes, quantitative und qualitative Entwicklungsperspektiven der Aufstiegshilfen, hoher Anteil an Komfortbahnen, Struktur und Qualität des Beherbergungsangebotes) ausgezeichnete Voraussetzungen für den Ausbau und die langfristige Absicherung seiner Wettbewerbsfähigkeit als Wintersportort.

Die daraus resultierende wirtschaftliche Stärke gibt den Damülser Seilbahnen die Möglichkeit, nach der über zehn Jahre währenden Unterstützung für die Bergbahn Sonntag Stein die in Schwierigkeiten geratenen Bergbahnen Faschina in den kommenden Jahren durch einen jährlichen Beitrag zur Abdeckung des Defizits zu unterstützen. Diese Maßnahme trägt zur Absicherung des kleinen Schigebietes in Faschina bei und stützt gleichzeitig auch die Hotellerie in Faschina, deren Gäste in erheblichem Umfang das Schigebiet Damüls frequentieren. Die Gäste von Faschina erreichen das Schigebiet von Damüls mit dem eigenen Pkw oder mit dem Schibus. Eine schitechnische Verbindung der Schigebiete Faschina und Damüls ist wegen der naturräumlichen Gegebenheiten nicht möglich bzw. wäre im Hinblick auf die dadurch zu erreichenden Effekte viel zu aufwändig.

1.4 Entwicklung des Tourismus in Mellau und Damüls

Die unterschiedliche Entwicklung von Mellau und Damüls wird durch die statistischen Daten bestätigt. Dank des größeren Schigebietes und der um nahezu 30 % höheren Zahl an Gästebetten im Winter weist Damüls heute im Winter weit mehr Gästeankünfte und Übernachtungen auf als Mellau. Dazu kommen in Damüls noch 400 und in Mellau 300 Betten in Freizeitwohnsitzen.

War früher Mellau der stärkere Tourismusort, so hat Damüls inzwischen Mellau in allen Frequenzzahlen überholt. (Die entsprechenden Daten sind in den Tabellen mit fatter Schrift gekennzeichnet und mit einer Schraffur unterlegt.)

Im Winter 1991/92 hat Damüls Mellau bei den Übernachtungen überholt und seine Position seither ständig weiter ausgebaut. Seit 1991/92 ist in Mellau die Zahl der Übernachtungen im Winter von 89.000 auf 70.000 zurückgegangen, in Damüls hingegen von 93.000 auf 121.000 angestiegen.

- ❑ Im Sommer liegt Mellau jedoch nach wie vor deutlich vor Damüls.
- ❑ In der Jahresbilanz liegt Damüls seit 1998/99 sowohl bei den Ankünften und als auch bei den Übernachtungen vor Mellau.
- ❑ Seit dem Winter 1998/99 werden in Damüls mehr Gästebetten angeboten als in Mellau. In den vier Jahren von 1996/97 bis 2000/01 hat Mellau ein Drittel seines Bettenbestandes verloren. Demgegenüber ist in Damüls eine kontinuierliche Zunahme des Bettenbestandes zu verzeichnen. Diese Zahlen legen den Schluss nahe, dass in Mellau nun eine Schwelle erreicht ist, an welcher der Erosionsprozess des touristischen Angebotes voll einsetzt. Wenn keine Gegenmaßnahmen getroffen werden, besteht die Gefahr, dass die negative Entwicklung weiter anhält und an Geschwindigkeit noch zunimmt.

Aktuelle Kennzahlen im Überblick

	Mellau	Damüls	Gesamt
Einwohner 2001	1.281	326	1.607
Gästebetten Winter 2000/01	1.088	1.396	2.484
Gästebetten Sommer 2001	1.098	1.315	2.413
Betten in Freizeitwohnsitzen	300	400	700
Ankünfte Winter 2000/01	14.764	23.093	37.857
Ankünfte Sommer 2001	15.306	9.882	25.188
Ankünfte Jahr 2000/01	30.070	32.975	63.045
Nächtigungen Winter 2000/01	70.286	121.082	191.368
Nächtigungen Sommer 2001	77.961	44.790	122.751
Nächtigungen Jahr 2000/01	148.247	165.872	314.119

1.4.1 Entwicklung der Gästebetten

Gästebetten in Mellau

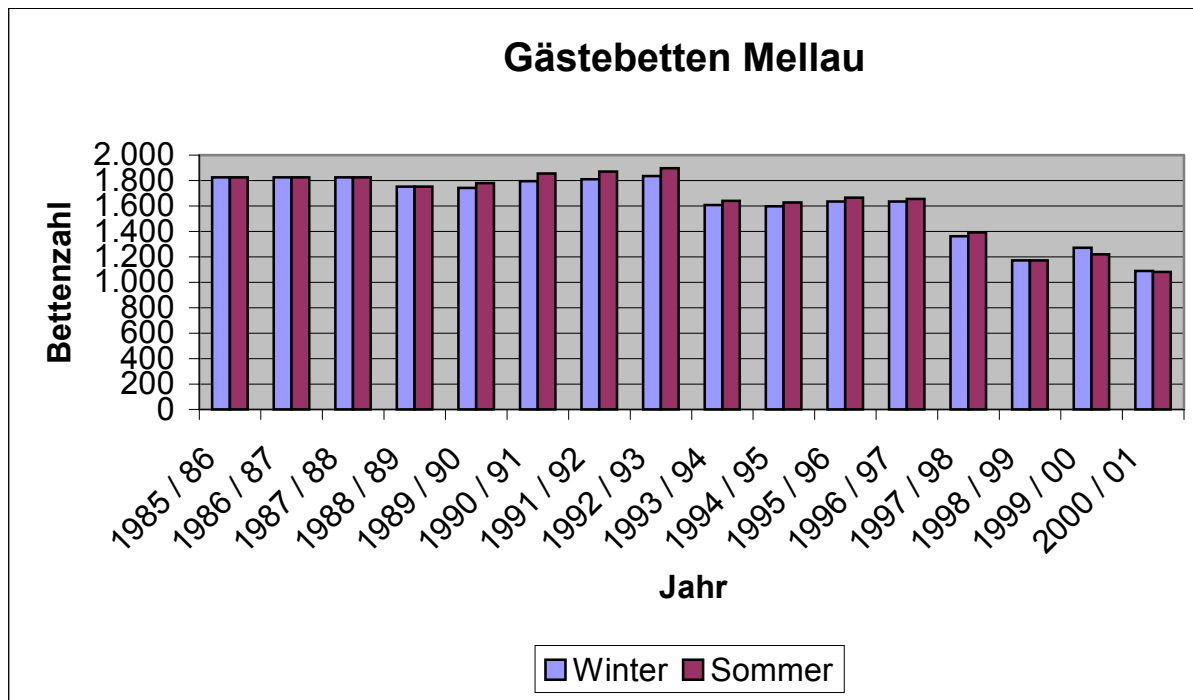
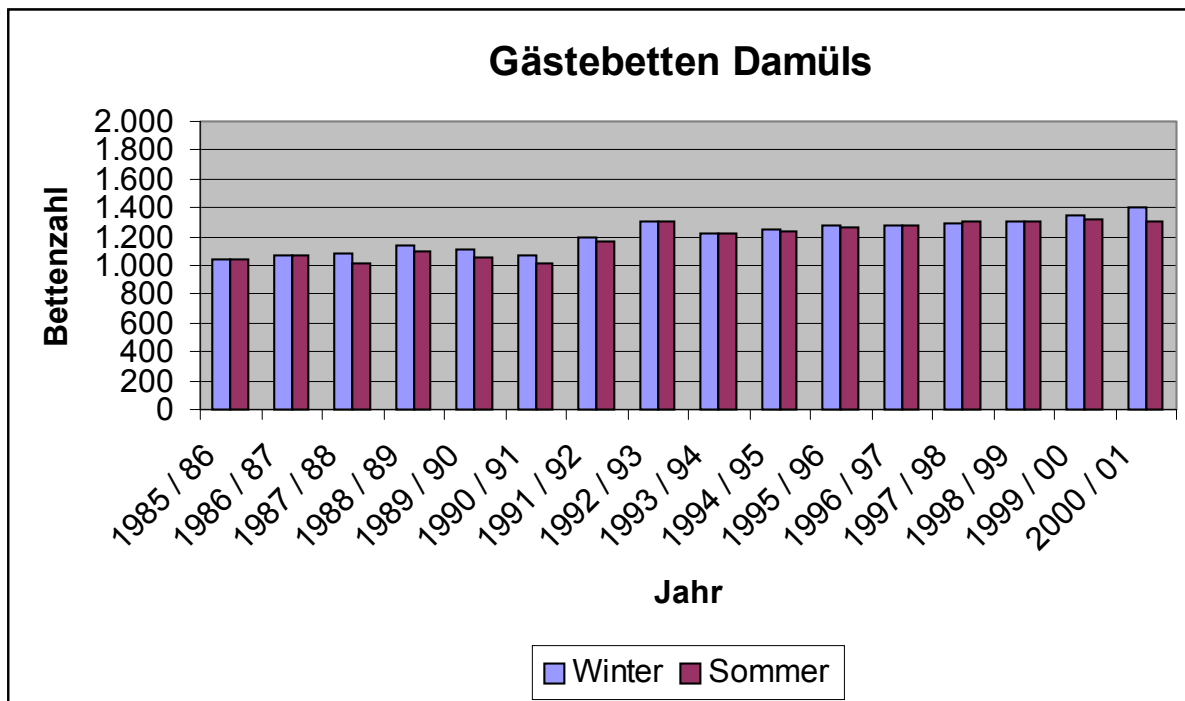
Jahr	Winter Bettenzahl	Sommer Bettenzahl	Winter Index Betten
1985 / 86	1.825	1.825	100
1986 / 87	1.825	1.825	100
1987 / 88	1.825	1.825	100
1988 / 89	1.753	1.753	96
1989 / 90	1.741	1.781	95
1990 / 91	1.795	1.855	98
1991 / 92	1.810	1.870	99
1992 / 93	1.836	1.896	101
1993 / 94	1.607	1.641	88
1994 / 95	1.597	1.627	87
1995 / 96	1.635	1.665	89
1996 / 97	1.635	1.655	89
1997 / 98	1.362	1.392	75
1998 / 99	1.171 *)	1.172	64
1999 / 00	1.270	1.220	69
2000 / 01	1.088	1.081	60

*) Damüls überholt Mellau

Gästebetten in Damüls

Jahr	Winter Bettenzahl	Sommer Bettenzahl	Winter Index Betten
1985 / 86	1.041	1.041	100
1986 / 87	1.065	1.065	102
1987 / 88	1.085	1.008	104
1988 / 89	1.143	1.094	110
1989 / 90	1.117	1.061	107
1990 / 91	1.074	1.014	103
1991 / 92	1.199	1.167	115
1992 / 93	1.302	1.302	125
1993 / 94	1.229	1.217	118
1994 / 95	1.251	1.239	120
1995 / 96	1.272	1.260	122
1996 / 97	1.281	1.271	123
1997 / 98	1.285	1.307	123
1998 / 99	1.308 *)	1.308	126
1999 / 00	1.342	1.317	129
2000 / 01	1.396	1.308	134

*) Damüls überholt Mellau

Gästebetten in Mellau**Gästebetten in Damüls**

1.4.2 Entwicklung der Ankünfte

Ankünfte in Mellau

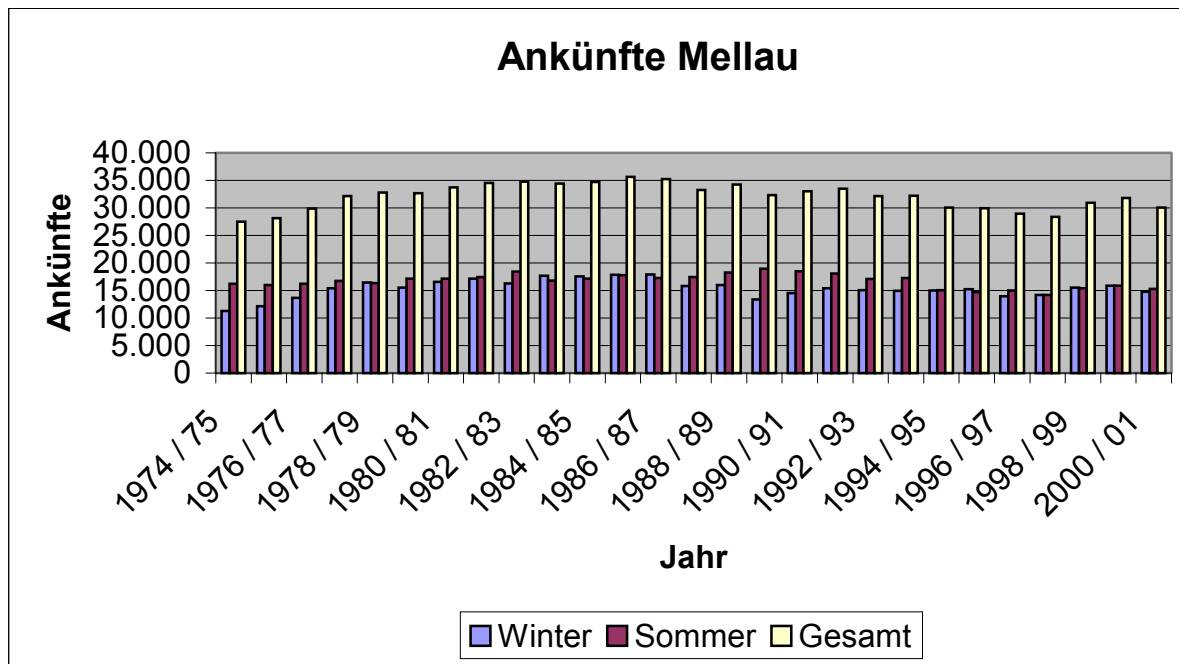
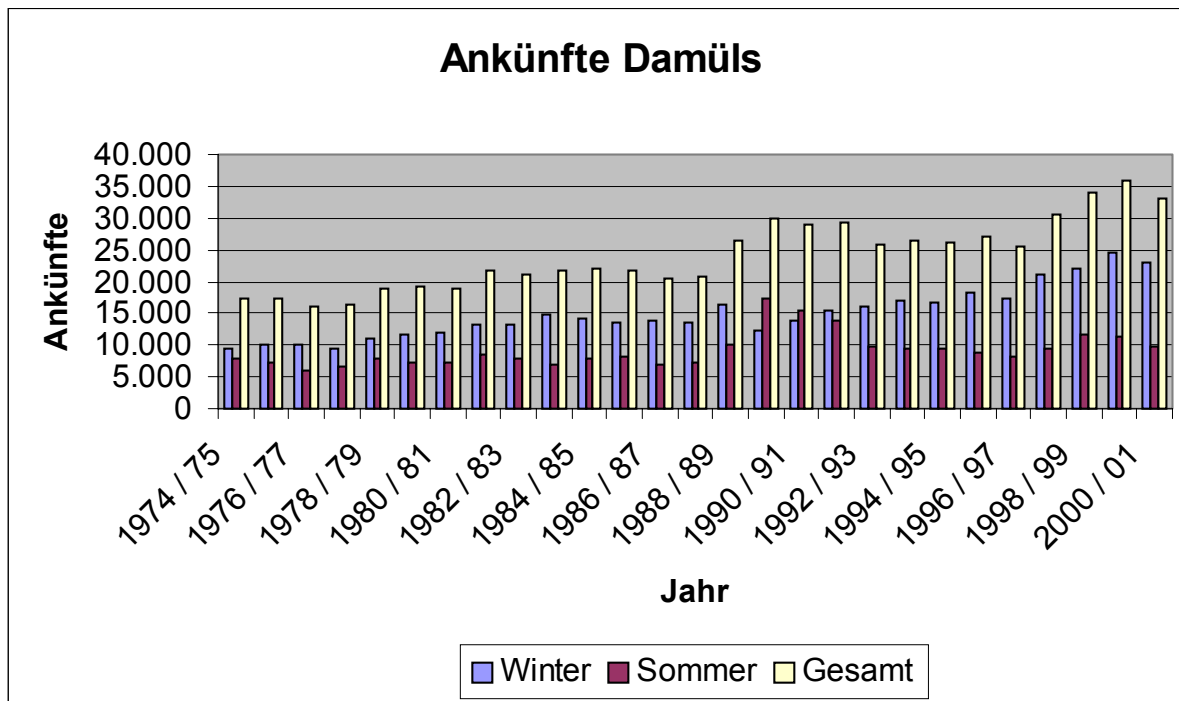
Jahr	Winter Ankünfte	Sommer Ankünfte	Gesamt Ankünfte
1974 / 75	11.269	16.205	27.474
1975 / 76	12.177	15.980	28.157
1976 / 77	13.666	16.213	29.879
1977 / 78	15.408	16.734	32.142
1978 / 79	16.433	16.338	32.771
1979 / 80	15.517	17.152	32.669
1980 / 81	16.555	17.159	33.714
1981 / 82	17.124	17.431	34.555
1982 / 83	16.290	18.449	34.739
1983 / 84	17.648	16.781	34.429
1984 / 85	17.561	17.147	34.708
1985 / 86	17.841	17.800	35.641
1986 / 87	17.930	17.292	35.222
1987 / 88	15.818	17.432	33.250
1988 / 89	16.008	18.238	34.246
1989 / 90	13.375	18.961	32.336
1990 / 91	14.511	18.505	33.016
1991 / 92	15.389 *)	18.093	33.482
1992 / 93	15.043	17.099	32.142
1993 / 94	14.915	17.288	32.203
1994 / 95	14.974	15.060	30.034
1995 / 96	15.215	14.705	29.920
1996 / 97	13.955	14.997	28.952
1997 / 98	14.163	14.182	28.345
1998 / 99	15.521	15.415	30.936 *)
1999 / 00	15.901	15.900	31.801
2000 / 01	14.764	15.306	30.070

*) Damüls überholt Mellau

Ankünfte in Damüls

Jahr	Winter Ankünfte	Sommer Ankünfte	Gesamt Ankünfte
1974 / 75	9.547	7.727	17.274
1975 / 76	10.102	7.210	17.312
1976 / 77	10.067	5.887	15.954
1977 / 78	9.600	6.749	16.349
1978 / 79	11.002	7.932	18.934
1979 / 80	11.761	7.338	19.099
1980 / 81	11.817	7.096	18.913
1981 / 82	13.167	8.477	21.644
1982 / 83	13.263	7.863	21.126
1983 / 84	14.672	6.998	21.670
1984 / 85	14.155	7.994	22.149
1985 / 86	13.588	8.134	21.722
1986 / 87	13.702	6.866	20.568
1987 / 88	13.493	7.212	20.705
1988 / 89	16.285	10.032	26.317
1989 / 90	12.354	17.458	29.812
1990 / 91	13.717	15.324	29.041
1991 / 92	15.429 *)	13.963	29.392
1992 / 93	15.981	9.898	25.879
1993 / 94	16.985	9.334	26.319
1994 / 95	16.722	9.482	26.204
1995 / 96	18.268	8.792	27.060
1996 / 97	17.275	8.304	25.579
1997 / 98	21.149	9.472	30.621
1998 / 99	22.143	11.757	33.900 *)
1999 / 00	24.634	11.188	35.822
2000 / 01	23.093	9.882	32.975

*) Damüls überholt Mellau

Ankünfte in Mellau**Ankünfte in Damüls**

1.4.3 Entwicklung der Übernachtungen

Übernachtungen in Mellau

Jahr	Winter Übernachtungen	Sommer Übernachtungen	Gesamt Übernachtungen
1974 / 75	67.871	129.008	196.879
1975 / 76	71.353	132.488	203.841
1976 / 77	81.986	135.987	217.973
1977 / 78	95.157	132.652	227.809
1978 / 79	96.101	130.798	226.899
1979 / 80	104.974	131.633	236.607
1980 / 81	111.363	124.688	236.051
1981 / 82	110.371	124.937	235.308
1982 / 83	102.882	117.572	220.454
1983 / 84	107.439	110.470	217.909
1984 / 85	115.744	112.371	228.115
1985 / 86	117.151	114.946	232.097
1986 / 87	111.084	107.412	218.496
1987 / 88	97.307	106.502	203.809
1988 / 89	101.856	107.956	209.812
1989 / 90	85.040	112.339	197.379
1990 / 91	88.439	110.299	198.738
1991 / 92	89.054 *)	102.153	191.207
1992 / 93	90.467	101.343	191.810
1993 / 94	87.454	97.703	185.157
1994 / 95	86.260	88.373	174.633
1995 / 96	88.068	79.982	168.050
1996 / 97	79.381	78.502	157.883
1997 / 98	76.056	79.315	155.371
1998 / 99	79.786	78.207	157.993 *)
1999 / 00	78.701	77.050	155.751
2000 / 01	70.286	77.961	148.247

*) Damüls überholt Mellau

Übernachtungen in Mellau – Index (1985/86 = 100)

Jahr	Winter Index	Sommer Index	Gesamt Index
1974 / 75	58	112	85
1975 / 76	61	115	88
1976 / 77	70	118	94
1977 / 78	81	115	98
1978 / 79	82	114	98
1979 / 80	90	115	102
1980 / 81	95	108	102
1981 / 82	94	109	101
1982 / 83	88	102	95
1983 / 84	92	96	94
1984 / 85	99	98	98
1985 / 86	100	100	100
1986 / 87	95	93	94
1987 / 88	83	93	88
1988 / 89	87	94	90
1989 / 90	73	98	85
1990 / 91	75	96	86
1991 / 92	76	89	82
1992 / 93	77	88	83
1993 / 94	75	85	80
1994 / 95	74	77	75
1995 / 96	75	70	72
1996 / 97	68	68	68
1997 / 98	65	69	67
1998 / 99	68	68	68
1999 / 00	67	67	67
2000 / 01	60	68	64

Übernachtungen in Damüls

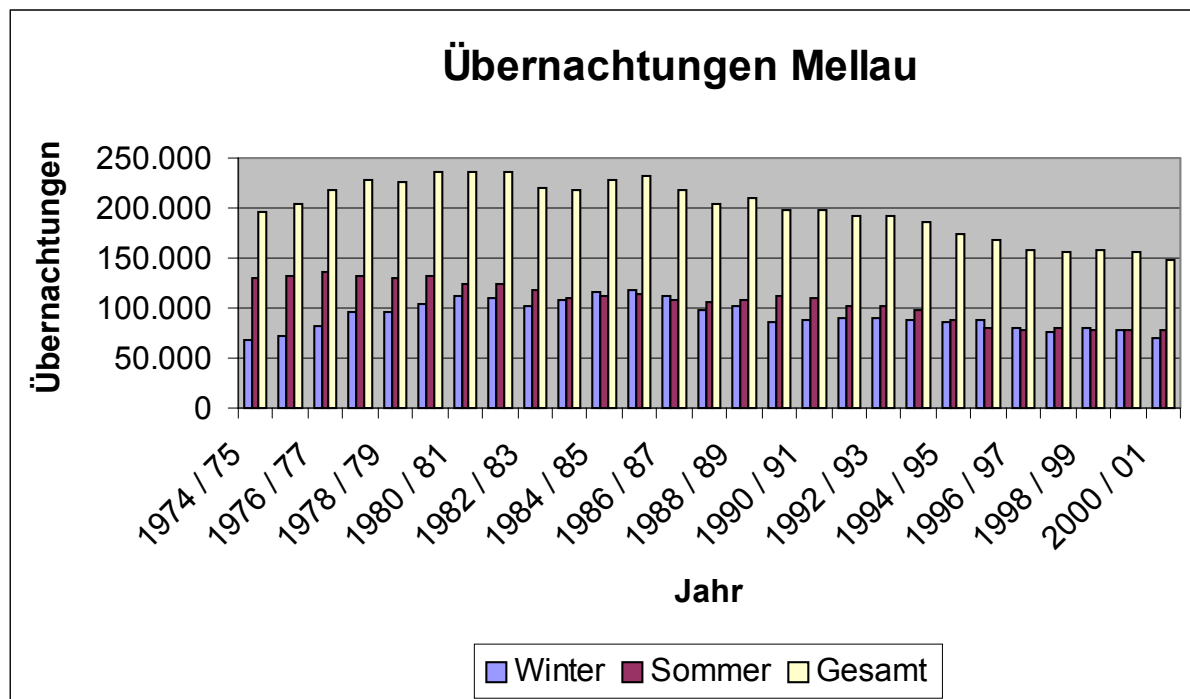
Jahr	Winter Übernachtungen	Sommer Übernachtungen	Gesamt Übernachtungen
1974 / 75	78.026	45.245	123.271
1975 / 76	79.757	38.764	118.521.
1976 / 77	79.406	35.508	114.914
1977 / 78	76.640	32.900	109.540
1978 / 79	82.895	37.350	120.245
1979 / 80	86.097	35.840	121.937
1980 / 81	83.712	38.470	122.182
1981 / 82	94.165	46.252	140.417
1982 / 83	93.295	41.853	135.148
1983 / 84	97.660	37.996	135.656
1984 / 85	99.428	40.379	139.807
1985 / 86	96.628	37.336	133.964
1986 / 87	91.388	31.976	123.364
1987 / 88	88.170	31.098	119.268
1988 / 89	95.086	44.838	139.924
1989 / 90	79.779	61.620	141.639
1990 / 91	85.646	64.860	150.506
1991 / 92	92.628 *)	64.895	157.523
1992 / 93	98.607	53.625	152.232
1993 / 94	104.681	43.369	148.050
1994 / 95	99.922	44.902	144.824
1995 / 96	106.274	39.749	146.023
1996 / 97	100.173	35.758	135.931
1997 / 98	107.443	38.914	146.357
1998 / 99	114.363	49.387	163.750 *)
1999 / 00	121.958	49.300	171.258
2000 / 01	121.082	44.790	165.872

*) Damüls überholt Mellau

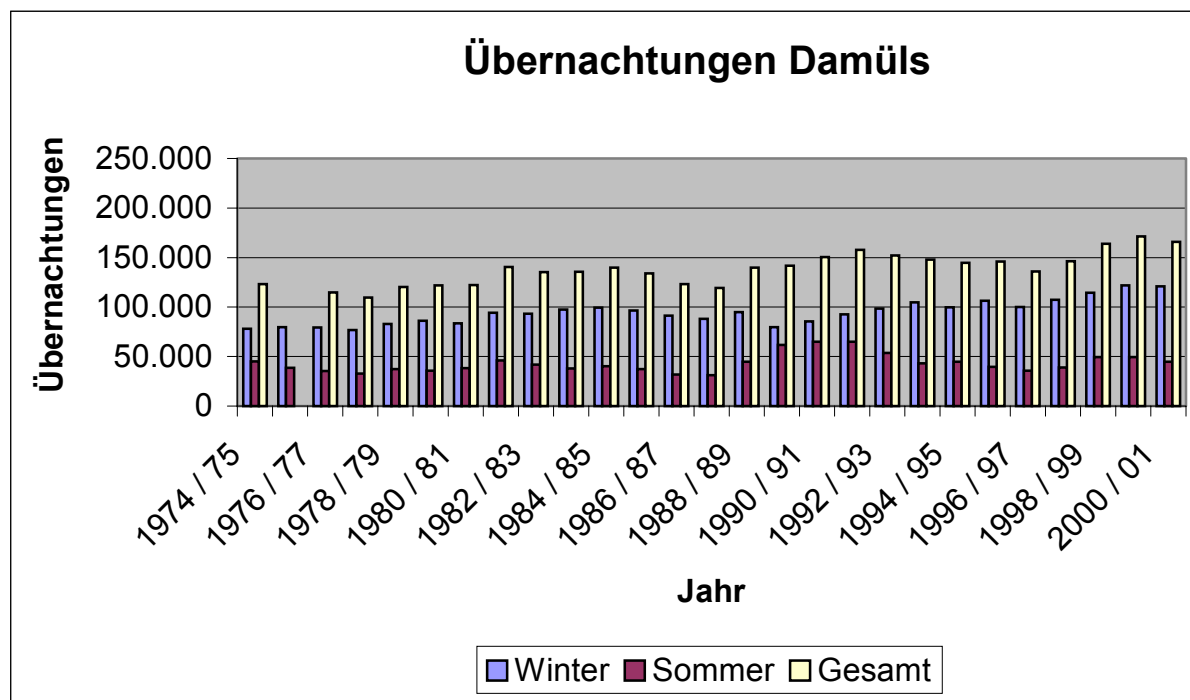
Übernachtungen in Damüls – Index (1985/86 = 100)

Jahr	Winter Übernachtungen	Sommer Übernachtungen	Gesamt Übernachtungen
1974 / 75	81	121	92
1975 / 76	83	104	88
1976 / 77	82	95	86
1977 / 78	79	88	82
1978 / 79	86	100	90
1979 / 80	89	96	91
1980 / 81	87	103	91
1981 / 82	97	124	105
1982 / 83	97	112	101
1983 / 84	101	102	101
1984 / 85	103	108	104
1985 / 86	100	100	100
1986 / 87	95	86	92
1987 / 88	91	83	89
1988 / 89	98	120	104
1989 / 90	83	165	106
1990 / 91	89	174	112
1991 / 92	96	174	118
1992 / 93	102	144	114
1993 / 94	108	116	111
1994 / 95	103	120	108
1995 / 96	110	106	109
1996 / 97	104	96	101
1997 / 98	111	104	109
1998 / 99	118	132	122
1999 / 00	126	132	128
2000 / 01	125	120	124

Übernachtungen in Mellau



Übernachtungen in Damüls



2 Lage und Erreichbarkeit des Schigebietes

Das geplante Schigebiet Mellau Damüls liegt zentral im Bregenzerwald. Die Zufahrt zur Einstiegsstelle Mellau über die L 200 ist den gesamten Winter hindurch problemlos befahrbar, die meiste Zeit über mit Sommerreifen. Demgegenüber ist die Zufahrt nach Damüls nicht immer einfach. Sowohl über Au als auch über Faschina ist in der Regel Winterrüstung erforderlich. Beide Straßen weisen längere Steigungen sowie zahlreiche Engstellen auf. Mitunter sind auch Schneeketten unabdingbar.

Der Zusammenschluss der beiden Schigebiete bietet aus verkehrstechnischer Sicht den großen Vorteil, dass die Schihänge von Damüls dann über die Einstiegsstelle Mellau leicht erreichbar sind, was insbesondere für Gäste, die mit Reisebussen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, angenehm ist. Kennzahlen zu den Einzugsgebieten sind in den folgenden Tabellen dargelegt.

2.1 Kennzahlen zum Einzugsgebiet

2.1.1 Erreichbarkeit der Schigebiete

Die Tabelle zur Erreichbarkeit der Schigebiete im hinteren Bregenzerwald informiert auf der Basis eines digitalen Routenplaners über die Distanzen und die Dauer der Anreise bei Benützung bestimmter Routen durch Pkw. Ausgangspunkt sind die Bezirkshauptstädte in Vorarlberg sowie Reutte in Tirol und Oberstaufen. Die Angaben zeigen, welche Strecke für das Erreichen eines bestimmten Gebietes relevant ist.

Die Fahrdauer von Mellau über Au nach Damüls beträgt ca. 25 Minuten. Da der Gast in Damüls direkt am Rande der Schipisten steht, von Mellau aus aber die Zubringerbahn zu den Pisten von Damüls benützen muss, benötigt der Gast über die Tatsache der schneefreien Straße hinaus gute Argumente, um in Mellau sein Auto zu parken und nicht bis Damüls weiter zu fahren. Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit und die lange Abfahrt bis in das Tal sind, wenn das Angebot stimmt, starke Argumente. Die Attraktivität des Zubringers von Mellau aus und die Qualität der Talabfahrt nach Mellau besitzen somit als verkehrslenkende Maßnahme eine herausragende Bedeutung.

Mellau ist vom Rheintal und vom Oberallgäu aus das am schnellsten erreichbare Schigebiet im hinteren Bregenzerwald. Durch den Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls sind aus dem Raum Rheintal und Walgau kaum grundsätzliche Änderungen des Anreiseverhaltens zu erwarten. Dem etwa gleichen Zeitaufwand bei der Anreise von Feldkirch aus an eine der beiden Einstiegsstellen in das Schigebiet (60 Minuten nach Mellau, 55 Minuten nach Damüls) steht die Tatsache gegenüber, dass der Gast beim Parkplatz in Damüls bereits unmittelbar am Rande der Schipisten steht. Der Übergangsbereich, in dem eine Wahl der Anreisestrecke zum Schigebiet über den Bregenzerwald oder über das Große Walsertal zur Diskussion steht, dürfte daher in den Rheintalorten unterhalb von Feldkirch liegen.

Erreichbarkeit der Schigebiete im Hinteren Bregenzerwald

Ausgangspunkt / Fahrt über	Zielpunkte									
	Mellau		Damüls		Schopponau		Warth		Lech über Autobahn	
	km	min	km	min	km	min	km	min	km	min
Bregenz / Alberschwende	42	50	62	75	55	65	73	85	95	75
Dornbirn / Schwarzenberg	24	35	44	60	37	50	55	70	88	70
Feldkirch / Schwarzenberg	59	60	79	85	72	75	90	100	65	55
Oberstaufen / Hittisau	39	55	59	80	52	70	70	95	---	---
Feldkirch / Sonntag	60	75	43	55	55	70	75	90	65	55
Bludenz / Sonntag	50	70	31	45	44	65	63	85	42	45
Reutte / Holzgau	91	110	93	115	78	95	60	70	---	---

Quelle: www.falk.de

Anmerkungen: Zeitangaben auf fünf Minuten gerundet (Auf- und Abrundungen)

2.2 Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet

Bregenzerwald und Großes Walsertal

Die Tabellen zu den Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet decken den Bregenzerwald und das Große Walsertal ab. Es wird angenommen, dass Urlauber, die in diesem Raum nächtigen, auch potenzielle Gäste des Schigebietes Mellau Damüls sind. Schröcken und Warth sind in dieser Berechnung nicht enthalten, weil davon ausgegangen wird, dass Gäste, die in hoch gelegenen Orten mit eigenem Schigebiet wohnen, von ihrem Urlaubsort aus nicht in niedriger gelegene Schigebiete fahren um dort Schi zu laufen. Aus der gleichen Überlegung heraus wird das Große Walsertal beim Einzugsgebiet für die Einstiegstelle Mellau nicht berücksichtigt.

Wettbewerb zwischen Einstiegstelle Mellau und Bergbahnen Diedamskopf

Im gemeinsamen Schigebiet hat Mellau die Aufgabe, den unmittelbaren Einzugsbereich im Bregenzerwald und in den vorgelagerten Räumen (Rheintal, Bodenseeraum, Allgäu) abzudecken und dabei insbesondere auch jene Gäste anzusprechen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel benützen. Mellau hat auch zu beachten, dass die 15 Minuten längere Fahrt zu den Bergbahnen Diedamskopf vom Gast kaum als zusätzliche Belastung wahrgenommen wird, zumal auch diese Strecke in der Regel ohne Winterausrüstung befahrbar ist. Bei der Entscheidung, welches der beiden Schigebiete besucht wird, werden daher auch die jeweiligen Angebotsprofile sowie emotionale Aspekte eine wichtige Rolle spielen.

Schifahrerpotenzial bei den Urlaubern

Das Schifahrerpotenzial in den Orten des Mittel- und Vorderwaldes, aber auch in einigen Gemeinden des Hinterwaldes darf nicht direkt mit den Übernachtungen gleichgesetzt werden. Annahmen von Touristikern in der Region gehen davon aus, dass in den Gemeinden des Hinterwaldes 80 % der Wintergäste Schi laufen. Für die Gemeinden des Mittel- und Vorderwaldes wird ein Anteil von 50 % angenommen. 80 % dürften auch für die hinteren Gemeinden des Großen Walsertales (Fontanella mit Faschina, Sonntag, Raggal) realistisch sein, während für die anderen Orte im Großen Walsertal ebenfalls 50 % angenommen werden können. Nicht alle davon stehen aber während ihres Urlaubs jeden Tag auf Schi.

Grundauslastung mit Urlaubern

Im Umfeld zu den Einstiegstellen in das Schigebiet Mellau Damüls sind ca. 12.900 Betten vorhanden, ohne Berücksichtigung der Freizeitwohnsitze. Davon werden 2.500 Betten in den beiden Standortgemeinden Mellau und Damüls angeboten. Es wird angenommen, dass etwa 80 % der Winterurlauber, die in Mellau und Damüls wohnen, Schiläufer sind. Für die übrigen 10.200 Betten in der Region wird angesichts der Entfernung und der konkurrierenden Schigebiete ein Schiläuferanteil von 20 % angesetzt, der für Mellau Damüls wirksam wird. Damit gelingt es, die im gemeinsamen Schigebiet zu erwartende Durchschnittsfrequenz von 4.000 Gasteintritten pro Tag mit Urlaubern aus der Region abzudecken. Die zusätzlichen Frequenzen an Spitzentagen werden mit Tagesgästen aus dem Bregenzerwald und den vorgelagerten Gebieten erreicht (Walgau, Rheintal, Bodenseeraum, Allgäu). Absolute Spitzenfrequenzen werden jedoch nur äußerst selten verzeichnet.

Mellau: Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet

Kilometer	Betten Winter 2000/01	Übernachtungen Winter 2000/01	Orte
bis < 5	1.390	107.759	Mellau, Reuthe
bis < 15	7.752	444.466	Andelsbuch, Au , Bezau, Bizau, Egg Schnepfau, Schoppertau , Schwarzenberg
bis < 25	9.417	490.318	Alberschwende, Hittisau, Langenegg, Lingenau
bis < 35	10.694	533.392	Buch, Doren, Krumbach, Riefensberg, Sibratsgfall
bis < 45	11.177	547.888	Langen, Sulzberg

Anmerkungen:

- ♦ Ohne Damüls, Schröcken, Warth, Großes Walsertal
- ♦ Kumulierte Werte bei Betten und Übernachtungen
- ♦ Potential im unmittelbaren Einzugsgebiet der Bergbahnen Diedamskopf (Au, Schoppertau)
 - Betten: 2.748
 - Nächtigungen: 199.082

Damüls: Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet

Kilometer	Betten Winter 2000/01	Übernachtungen Winer 2000/01	Orte
bis < 5	1.894	149.094	Damüls, Faschina
bis < 15	3.751	270.594	Au , Fontanella, Sonntag
bis < 25	7.727	508.117	Bezau, Bizau, Blons, Raggal, Reuthe, Schnepfau, Schoppertau , Thüringerberg
bis < 35	9.923	579.531	Andelsbuch, Egg, Schwarzenberg
bis < 45	11.588	625.383	Alberschwende, Hittisau, Langenegg, Lingenau
bis < 55	13.208	668.457	Buch, Doren, Krumbach, Riefensberg, Sibratsgfall
bis < 65	12.904	682.953	Langen, Sulzberg

Anmerkungen:

- ♦ Ohne Damüls, Schröcken, Warth
- ♦ Kumulierte Werte bei Betten und Übernachtungen
- ♦ Potential im unmittelbaren Einzugsgebiet der Bergbahnen Diedamskopf (Au, Schoppertau)
 - Betten: 2.748
 - Nächtigungen: 199.082

3 Ausgangssituation in den Schigebieten

Moderne Aufstiegshilfen in Damüls

Damüls besitzt leistungsfähige, moderne Aufstiegshilfen sowie ein vielfältiges Angebot an Schipisten, die auch schwächere Schifahrer problemlos bewältigen können. Darüber hinaus bietet Damüls einige anspruchsvolle Abfahrtsrouten. Wegen der vorwiegenden Süd- und Südostexposition der Schipisten ist die Schneequalität im Spätwinter (März, April) trotz der Höhenlage zwischen 1.400 und 2.000 m oft nicht zufriedenstellend.

Kontinuierliche Steigerung der Nachfrage

Die Investitionen in den 1990er Jahren brachten eine kontinuierliche Steigerung der Zahl der Gasteintritte, die in den letzten Saisons auf einem Niveau von rund 285.000 pendeln. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage ist das Pistenangebot bei Vollausslastung der Aufstiegshilfen nahezu ausgenutzt. Während im Raum Oberdamüls – Furka die Schipisten noch genügend Platz bieten, ist die Kapazität der Schipisten im Bereich Uga – Hohes Licht zu gering. Hier treten insbesondere an Wochenenden Engpässe auf, die den Komfort für die Schiläufer reduzieren. Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit erfordert jedoch, dass überfüllte Schipisten, lange Wartezeiten und zeitaufwändige Schigebietszutritte vermieden werden.

Hoher Stellenwert der Tagesgäste

In Relation zur Zahl der Gästebetten ist die Transportkapazität der Aufstiegshilfen überdurchschnittlich hoch. Dieses relative Überangebot steht für Urlauber aus anderen Gemeinden des Bregenzerwaldes und des Großen Walsertales sowie für Tagesgäste zur Verfügung. Daher weist das Schigebiet Damüls einen traditionell hohen Anteil an Tagesgästen auf, der im saisonalen Durchschnitt mehr als 50 % beträgt und an Wochenenden, an Feiertagen sowie in der Zeit der Schulferien in Vorarlberg weit darüber liegt. Der Anteil der Tagesgäste ist im Dezember am höchsten und nimmt dann bis zum April kontinuierlich ab (von ca. 60 % auf ca. 35 %). Der Stellenwert des Tagesausflugsverkehrs hat in den 1990er Jahren kontinuierlich zugenommen und er bestimmt in hohem Maße die Nachfragentwicklung. An den Wochenenden erzielen die Tagesgäste Schifahrerleistungen, die deutlich über dem saisonalen Tagesschnitt liegen.

Mellau: Aufstiegshilfen im Winter 2001/02

Name der Anlage	Anlagenart	Länge in m	Höhen- differenz in m	Förder- leistung in P/h	Transport- kapazität in PHkm/h *)
Rosstelle	Gondelbahn	2.080	681	1.072	730
Wildgunten	6er-Sesselbahn	1.209	282	2.800	790
Gschwend	Schlepplift	476	133	758	100
Rosstelle links	Schlepplift	639	174	1.180	205
Rosstelle rechts	Schlepplift	639	174	1.180	205
Suttis	Schlepplift	841	289	1.123	325
Hinterbündt	Schlepplift	112	12	720	9
Gesamt	7 Anlagen	6.454	1.745	8.833	2.364

*) Berechnung der Transportkapazität in Personenhöhenkilometer pro Stunde (PHkm/h) gerundet:
Transportkapazität PHkm/h = Förderleistung P/h x Höhendifferenz in m / 1000

Damüls: Aufstiegshilfen im Winter 2001/02

Name der Anlage	Anlagenart	Länge in m	Höhen- differenz in m-	Förder- leistung in P/h	Transport- kapazität PHkm/h *)
Hasenbühel	6er-Sesselbahn	1.883	513	2.400	1.231
Uga	4er-Sesselbahn	1.555	491	2.200	1.080
Furka	4er-Sessellift	576	155	1.774	275
Hohes Licht	Doppelsessellift	1.195	218	1.434	313
Oberdamüls	Doppelsessellift	1.393	289	1.457	421
Sunnegg	Doppelsessellift	904	356	1.433	510
Walisgaden	Doppelsessellift	573	164	1.437	236
Alpenblume	Schlepplift	113	31	605	19
Übungslift Sunnegg	Schlepplift	188	44	793	35
Gratlift	Schlepplift	272	35	1.200	42
Gesamt	10 Anlagen	8.652	2.296	14.733	4.162

*) Berechnung der Transportkapazität in Personenhöhenkilometer pro Stunde (PHkm/h) gerundet:
Transportkapazität PHkm/h = Förderleistung P/h x Höhendifferenz in m / 1000

Großer Nachholbedarf in Mellau

Die Situation in Mellau weicht von der in Damüls deutlich ab. Das Schigebiet liegt niedriger und ist nach Norden orientiert. Das Angebot an Schipisten im derzeit erschlossenen Schiraum ist begrenzt. Mit der Sechsesselbahn Wildguntens weist lediglich eine von sieben Aufstiegshilfen einen modernen Standard auf. Neben der Zubringerbahn von Mellau herauf bestehen noch fünf Schlepplifte, die von den Gästen aber immer weniger akzeptiert werden. Der Erneuerungsbedarf ist dementsprechend groß. Die fehlende Investitionstätigkeit hat auch Konsequenzen auf die Entwicklung der Nachfrage. Die Zahl der Gasteintritte stagniert und hat sich bei ca. 100.000 pro Saison eingependelt.

Modernisierung und Vergrößerung des Schigebietes

Die Modernisierung und Vergrößerung des Schigebietes ist dringend erforderlich, wenn der Anschluss an die Mitbewerber nicht völlig verloren gehen soll. Die Verbindung mit dem Schigebiet Damüls und damit im Zusammenhang die Ausweitung der Schipistenflächen auf den nordseitigen Hängen und in größere Höhen würde die entscheidenden Impulse bringen.

3.1 Bausteine des gemeinsamen Schigebietes**Neue Qualität durch Verknüpfung unterschiedlicher Stärken**

Die bestehenden Schigebiete in Mellau und Damüls besitzen jeweils spezifische Stärken, sie weisen in ihrer gegenwärtigen Konstellation aber auch Schwächen auf. In Damüls treten die Stärken, in Mellau hingegen mehr die Schwächen in den Vordergrund. Dieser Unterschied findet auch in der Wirtschaftskraft der beiden Bergbahnunternehmen und in der touristischen Entwicklung der jeweiligen Standortgemeinden ihren Niederschlag. Da beide Schigebiete jeweils spezifische Stärken besitzen, entstehen durch den schitechnischen Zusammenschluss positive Synergieeffekte, die beiden Partnern zugute kommen. Durch die Verknüpfung der individuellen Stärken der beiden Schigebiete werden die jeweiligen Schwächen in hohem Maße ausgeglichen bzw. verlieren auf weite Strecken ihren Einfluss.

3.1.1 Stärken des gemeinsamen Schigebietes Mellau Damüls

Landschaft und Klima

- ☐ Die Höhererstreckung von 700 bis 2.000 m, das sind insgesamt 1.300 m Höhenunterschied von der Bergstation am Ragazer Blanken (2.020 m) bzw. vom Wannenkopf (ca. 2.000 m) bis zum Ende der Talabfahrt in Mellau
- ☐ Attraktivität und Vielfalt des landschaftlichen Umfeldes (mehrere Landschaftskulissen und Panoramen)
- ☐ Offene Flächen oberhalb der Waldgrenze und gegenüber der Witterung geschützte Bereiche innerhalb der Waldzone
- ☐ Schipisten in allen Expositionen, insbesondere auch Süd-, Südost- und Nordhänge
- ☐ Hohe Schneesicherheit und Schneequalität durch Höhenlage, Nordhänge sowie Nord- und Nordwestexposition (Staulagen)
- ☐ Schipisten in allen Schwierigkeitsgraden
- ☐ Varianten und Schirouten zusätzlich zu den Schipisten
- ☐ Ideales Gelände für Snowboarder
- ☐ Weite Pistenflächen und viel Bewegungsraum für die Schiläufer
- ☐ Angebote für vielfältige Leistungsstufen und Ansprüche

Aufstiegshilfen

- ☐ Hohe Kapazität und Leistungsfähigkeit der Aufstiegshilfen
- ☐ Erhöhung der Zahl der Aufstiegshilfen
- ☐ Konkurrenzfähige Größe des Angebotes in Bezug auf die Zahl und die Leistungsfähigkeit der Aufstiegshilfen und Schipisten (Schritt vom mittelgroßen zum großen Schigebiet)

Erreichbarkeit

- ☐ Direkter Einstieg in das Schigebiet (Schipisten bis zum Hotel bzw. zum Parkplatz)
- ☐ Einstieg direkt von der Talsohle des Bregenzerwaldes aus
- ☐ Nähe zum Einzugsgebiet und rasche Erreichbarkeit für Urlauber und Ausflügler
- ☐ Leichte Zufahrt für Busse
- ☐ Für alle Kraftfahrzeuge ohne Winterausrüstung erreichbar
- ☐ Ausreichende Parkmöglichkeiten
- ☐ Breite Auswahl an gastronomischen Angeboten

3.1.2 Perspektiven

Erfüllung hoher Ansprüche

Nach dem Zusammenschluss und der Durchführung der erforderlichen Investitionen zur Verbesserung des Angebotes innerhalb des bereits bestehenden Schiraumes erfüllt das Schigebiet Mellau Damüls alle wesentliche Anforderungen, die an ein modernes, marktorientiertes und zukunftsfähiges Schigebiet gestellt werden:

- ◆ Anzahl, Kapazität und Qualität der Aufstiegshilfen
- ◆ Größe der Schipistenfläche (insgesamt und je Schiläufer)
- ◆ Vielfalt der Schipisten (Schwierigkeitsgrade, Expositionen)
- ◆ Varianten und Schirouten
- ◆ Schneesicherheit
- ◆ Zusatzangebote im Schigebiet (Gastronomie, Unterhaltungsangebot)
- ◆ Bequeme und sichere Erreichbarkeit

Gute Basis für die nächsten 10 bis 15 Jahre

Die Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls und die Erschließung des Ragazer Blanken bilden eine gute Grundlage für die Wintersportentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre. Nach Aussage der Bergbahnunternehmen sind weitere Erschließungen derzeit nicht angedacht, obwohl in Richtung Laternsertal noch beträchtliche Möglichkeiten zur Erweiterung bestünden.

4 Ausbauvorhaben im Schigebiet Mellau und Damüls

4.1 Verbindungsanlagen

Mehrere einschlägige Untersuchungen

Die Überlegungen zum Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls reichen etwa zwanzig Jahre zurück. Seit knapp zehn Jahren wird die Frage konkreter diskutiert und seit der zweiten Hälfte der 1990er Jahre intensiv bearbeitet. Vor diesem Hintergrund haben die betroffenen Bergbahnenunternehmen und Gemeinden eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um die Machbarkeit des Zusammenschlusses zu prüfen, dessen Auswirkungen auf die Gemeinden abzuschätzen und Argumente für die Verbindung der beiden Schigebiete zu liefern. Das „Entwicklungs-, Raumverträglichkeits- und Wirtschaftlichkeitsgutachten Zusammenschluss der Schigebiete Damüls Mellau“ der Firma emca ökosystemuntersuchungsgmbh (Wien) wurde 1998 abgeschlossen. Darüber hinaus liegen technische Untersuchungen der Firmen Salzmann, Klenkhart & Partner sowie Melzer & Hofpner vor. Für das Damülser Schigebiet hat das Institut für touristische Raumplanung Berechnungen vorgenommen.

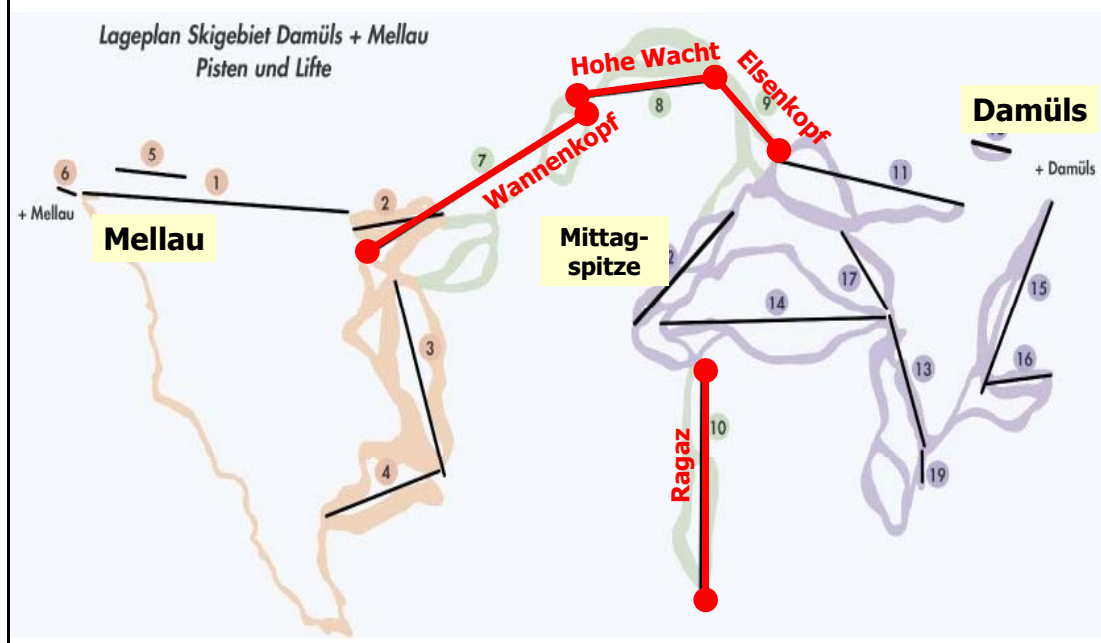
Der Nutzen für den Gast muss im Mittelpunkt stehen

Die Behandlung der technischen Fragen ist somit gut abgedeckt und wichtige Fragen sind grundsätzlich beantwortet. Es ist daher hier nicht erforderlich, die geplante Verbindung im Detail zu beschreiben und die Inhalte der bereits vorhandenen Gutachten zu wiederholen. In den Gesprächen und bei den Begehungen kommen jedoch immer wieder neue Aspekte hinzu, die es bei den endgültigen Planungen zu berücksichtigen gilt. Insbesondere hat sich bei den Projektbetreibern die Meinung durchgesetzt, dass bei der Verbindung der beiden Schigebiete und der Konzeption der Aufstiegshilfen (z.B. Linienführung) der Nutzen für den Gast im Vordergrund stehen muss. Das gilt für die neu zu errichtenden Aufstiegshilfen und für vorhandene Anlagen, deren Modernisierung ansteht.

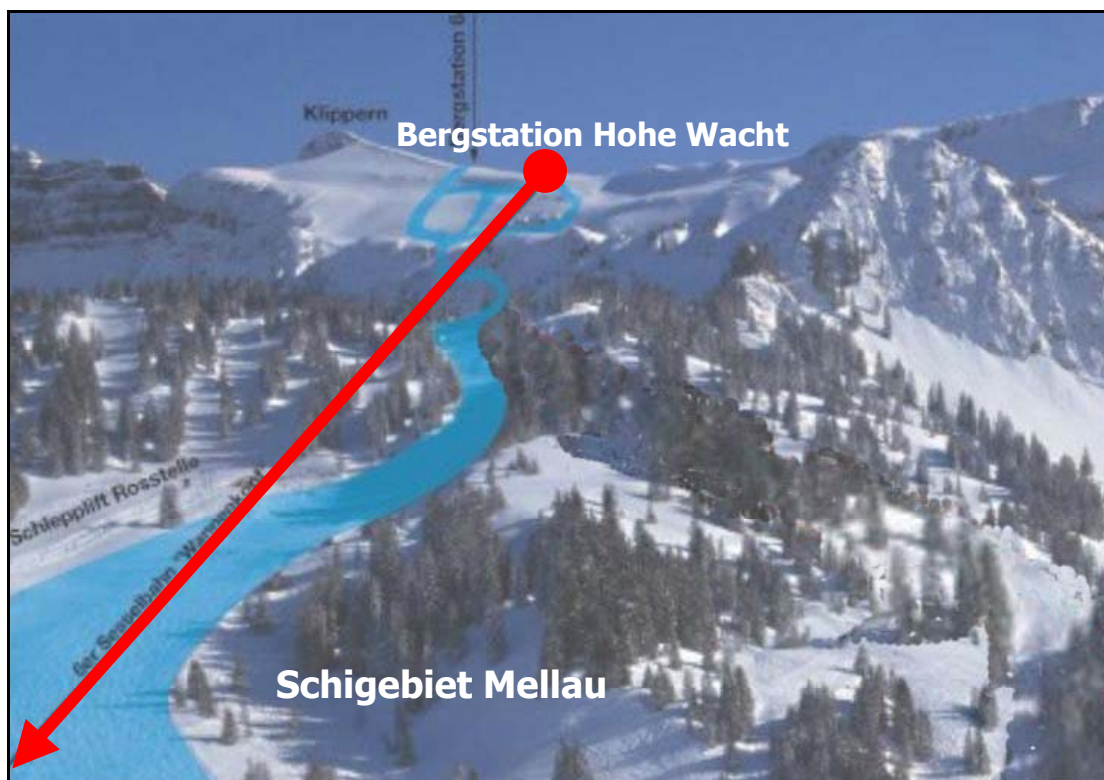
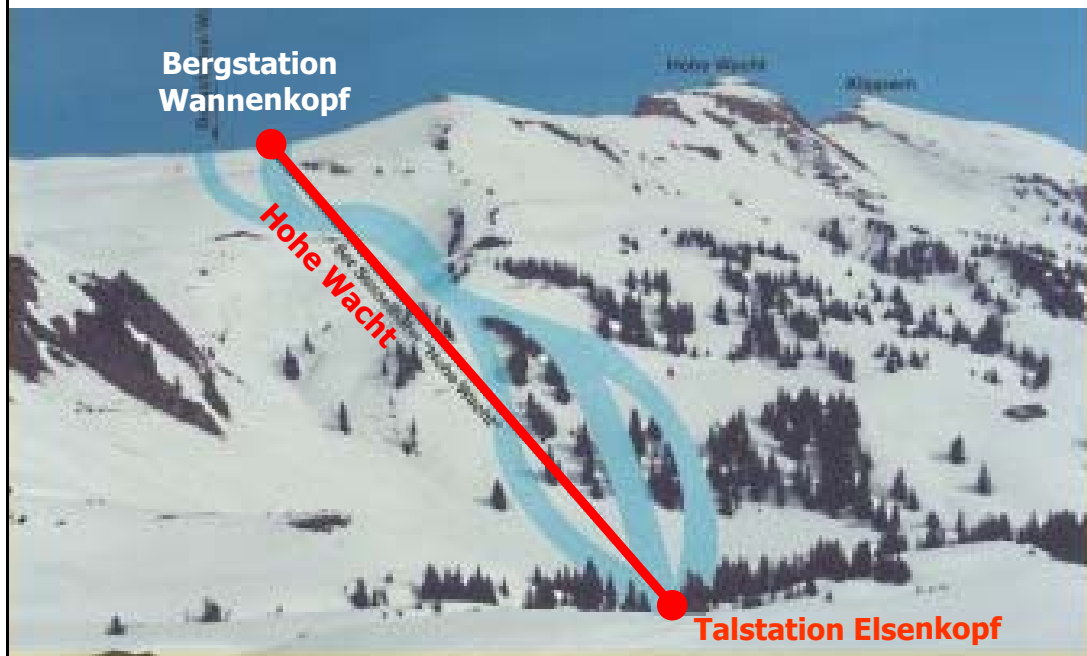
Rasche und bequeme Erreichbarkeit der Schipisten

Die Verbindung der Schigebiete dient dem Ziel, vorhandene Gäste zu halten und neue zu gewinnen. Das kann erreicht werden, wenn bei der Konzeption der Anlagen der Gästenutzen im Mittelpunkt steht. Der Gast profitiert von der Verbindung der beiden Schigebiete am meisten, wenn er die attraktiven Pisten rasch und bequem erreicht. Die Herausforderung besteht darin, diesen Erwartungen gerecht zu werden. Das verlangt leistungsfähige und bequeme Aufstiegshilfen sowie die Optimierung der Höhendifferenzen und der Längen der Abfahrten.

Mellau Damüls - Projekte



Mellau Damüls - Projekte



Mellau Damüls - Projekte -



Daten zu den Verbindungsbahnen

Art und Name der Anlage	Schräge Länge in m	Höhenunterschied in m	Förderleistung in P / h	Transportkapazität PHkm / h
8er-Kabinenbahn (Wannenalpe)	1.974	525	1.800	945
6er-Sesselbahn (Wannenkopf)	1.053	330	2.400	726
6er-Sesselbahn (Eisenalpe)	682	220	2.600	572
Gesamtsumme	3.709	1.075	6.600	2.243

Quelle: emca Studie 1998

4.1.1 Durchgehende Bahn von der Roßstelle zum Wannenkopf

Die Orientierung am Gast, aber auch wirtschaftliche Überlegungen haben zur Folge, dass die Strecke von der Roßstelle bis zum Wannenkopf mit einer Kabinenbahn ohne Zwischenstation überwunden werden sollte. Dafür sprechen u.a. folgende Argumente:

- ❑ Die direkte Verbindung ohne Zwischenstation am Sattel unterhalb des Bettlerkopfes ist wegen der geringeren Aufwendungen für die Gebäude und den Betrieb der Anlagen (z.B. Mitarbeiter) kostengünstiger als der Bau von zwei Teilstrecken (Roßstelle – Bettlersattel und Bettlersattel – Wannenkopf).
- ❑ Die durchgehende Bahn ermöglicht als Kabinenbahn das rasche und bequeme Erreichen der attraktiven Bereiche im gemeinsamen Schiraum.
- ❑ Die Bahn bringt Frequenzen, zum einen als Zubringerbahn und zum anderen deshalb, weil sie eine nordseitige Abfahrt mit 500 m Höhenunterschied erschließt, die der Gast an einem Schitag auch mehrmals befahren kann. Bei einer durchgehenden Bahn erreicht der Gast diese Abfahrt ohne Umsteigen und ohne Benützung unterschiedlicher Bahnsysteme (Sesselbahn, Kabinenbahn).
- ❑ Die direkte Verbindung von der Roßstelle zum Wannenkopf trägt dazu bei, dass möglichst viele Gäste in Mellau in das Schigebiet einsteigen und nicht mit dem Pkw bis nach Damüls fahren.
- ❑ Der Bettlerkopf kann als eigene Piste genutzt werden, wenn der Doppelschlepplift Roßstelle durch eine Sesselbahn ersetzt wird, die bis zum Bettlersattel führt, die bestehende Piste nach oben hin verlängert und somit deren Attraktivität erhöht. Damit kann der untere Teil der Schiabfahrt eigenständig sowie unabhängig von der eigentlichen Verbindungsbahn befahren werden, was bei ungünstigen Witterungsbedingungen (Wind) einen zusätzlichen Vorteil bietet.

Demgegenüber würde die Verbindung von der Roßstelle zum Wannenkopf in zwei Sektionen ein zusätzliches Stationsgebäude am Bettlersattel erfordern. Diese Zweiteilung ist für den Gast aus schitechnischen Gründen uninteressant. Bei einer Sesselbahn im unteren Teil und einer Gondelbahn im oberen Abschnitt wäre der Gast gezwungen, wegen der kurzen Strecke, welche die Gondelbahn überwinden würde, die Schi abzulegen. Dazu ist er vermutlich nicht bereit. Er würde daher darauf verzichten, die Nordabfahrt mehrmals am Tage zu frequentieren. Der zusätzliche Funktion der Gondelbahn als Sportbahn wäre nicht gegeben.

4.1.2 Bettlerkopf

Der Bereich des Bettlerkopfes stellt bei der Errichtung der Schiabfahrt vom Wannenkopf zur Roßstelle die größte Herausforderung dar. Er gilt als technische Schlüsselstelle bei der Verbindung der beiden Schigebiete. Hier ist schwieriges Gelände zu überwinden; eine optimale Lösung ist anzustreben. Aufgrund der Steilheit des Geländes sind je nach Variante Hangabtragungen in unterschiedlichem Ausmaß erforderlich. Zur Überwindung der Schlüsselstelle bieten sich mehrere Lösungen an, wobei es Aufgabe der zuständigen Experten sein wird, die konkreten Auswirkungen abzuschätzen und zu entscheiden, welche Variante schlussendlich zur Ausführung kommt. Zur Bewältigung der Schlüsselstelle kommen in Betracht:

- ☐ Hangbrücke
- ☐ Untertunnelung
- ☐ Hangquerung in einem Geländeeinschnitt

Für den Fall, dass eine Abfahrt technisch nicht realisierbar wäre, käme auch eine Bahn mit reiner Verbindungsfunktion in Frage.

4.1.3 Anlagen im Bereich der Argenalpe

Zur Vervollständigung der Verbindung der beiden Schigebiete gehören die im Bereich der Argenalpe zu errichtenden Sesselbahnen (Elsenalpe und Wannenkopf). Sie stellen technisch kein Problem dar und erfordern nach dem derzeitigen Kenntnisstand auch keine gravierenden Geländeänderungen. Sie sind ein unabdingbarer Teil der Schigebietsverbindung und erschließen schöne zusätzliche Hänge mit Nord- sowie Süd- bis Südostexposition.

4.2 Ragazer Blanken

Die Erschließung des Ragazer Blanken bildet einen integrierten Bestandteil der Verbindung der beiden Schigebiete. Sie ist erforderlich, um im Damülser Schiraum eine bis in den Spätwinter hinein gut befahrbare Schipiste zur Verfügung zu haben und um für die in Zukunft größere Zahl an Schiläufern genügend Pistenfläche bereitzustellen. Eine zusätzliche Qualität des Ragazer Blanken sind die Varianten und Schirouten auf den freien Hängen der Südseite. Vorgesehen ist eine 6er-Sesselbahn, die 260 Höhenmeter überwindet und eine Förderleistung von 2.800 Personen pro Stunde aufweist.

4.3 Weitere Ausbauvorhaben auf der Mellauer Seite

Es muss ein zentrales Ziel der Betreiber des Schigebietes Mellau Damüls sein, dass möglichst viele Gäste in Mellau in das Schigebiet einsteigen. Dieses Ziel kann erreicht werden, wenn der Einstieg auf der Mellauer Seite für den Gast entsprechend attraktiv ist. Dafür sind auf der Mellauer Seite neben der leistungsfähigen, direkten Verbindung von der Roßstelle zum Wannenkopf u.a. noch folgende weitere Investitionen erforderlich:

- ◆ Leistungsfähiger Zubringer zur Roßstelle (Ersatz für die 30 Jahre alte Kabinenbahn).
- ◆ Ersatz des Doppelschleppliftes Roßstelle durch Sesselbahn bis zum Bettlersattel.
- ◆ Ersatz des Suttis Liftes durch eine Sesselbahn und damit Einbindung neuer, attraktiver Hänge in das Schigebiet.
- ◆ Durchgehende Beschneigung und Attraktivitätssteigerung der Talabfahrt nach Mellau.
- ◆ Verbesserung der Zufahrt von der L 200 zur Talstation Mellau zur direkten Erreichbarkeit der Talstation sowie zur Verkehrsentlastung des Mellauer Ortsteiles Hinterbündt. Dazu ist der Bau einer Brücke über die Bregenzerache erforderlich.
- ◆ Erweiterung der Parkplätze bei der Talstation.
- ◆ Steigerung der Attraktivität der Gastronomie im Schigebiet.

Die Forcierung des Einstieges auf der Mellauer Seite bietet sich auch deshalb an, weil hier ausreichende Parkmöglichkeiten vorhanden sind bzw. geschaffen werden können. Demgegenüber ist in Damüls bei derzeit 1.350 Abstellplätzen für Pkw und 25 für Autobusse die Möglichkeit der Bereitstellung von Parkplätzen an ihrer Grenze angelangt.

4.4 Änderungen in der Kapazität des Schigebietes

Die Tabelle zeigt die zu erwartende Entwicklung bzw. die Möglichkeiten, welche aus dem Zusammenschluss der beiden Schigebiete resultieren. Auch hier ist die Erschließung des Ragazer Blanken mit integriert. Mit vier zusätzlichen Anlagen, die einer Erhöhung des derzeitigen Bestandes um ca. 25 % entsprechen, wird eine Steigerung der Transportkapazität um 35 % und eine Ausweitung der Pistenfläche um mehr als 55 % erreicht.

Kennwerte Schigebiet Mellau Damüls	Heute	Zukunft *)
Anzahl der Schifahrer an Spitzentagen	9.600 Mellau 2.700 Damüls 6.900	12.100
Anzahl der Spitzentage pro Saison	5	5
Anzahl der Schifahrer im Durchschnitt pro Tag und Saison	3.000 Mellau 800 Damüls 2.200	4.000
Anzahl der Schifahrer pro Saison (Durchschnitt der letzten drei Saisonen)	388.950 Mellau 104.350 Damüls 284.600	520.000
Pistenfläche in ha (Einschließlich Schirouten Damüls und Talabfahrt Mellau)	170 Mellau 84 Damüls 86	263
Schifahrer pro Hektar	Mellau 30 Damüls 54	37
Anzahl der Liftanlagen	17 Mellau 7 Damüls 10	21
Summe Transportkapazität in PHkm/h	6.520 Mellau 2.360 Damüls 4.160	9.500
Exposition der Schipisten	Nord- und Südosthänge M 90 % D 10 % M 10 % D 90 %	Nord- und Südosthänge 50 % 50 %

Anmerkung: Zukunft = nach Realisierung der angeführten Projekte; D = Damüls, M = Mellau

Haupteinstieg in Zukunft auf der Mellauer Seite

Der Anteil der Bergbahnen Mellau an den gesamten Gasteintritten in den Schigebieten Mellau und Damüls beträgt derzeit 25 und 30 % (gesamte Saison, Durchschnittstage und Spitzentage). Nach der Realisierung des Zusammenschlusses dürfte auf der Mellauer Seite die Zahl der Gasteintritte bis auf das Dreifache des derzeitigen Saisonwertes ansteigen, was bedeutet, dass mit über 300.000 Gasteintritten gerechnet werden kann. Diese Angaben beruhen auf folgender Annahme:

- ❑ Von den derzeit über Au nach Damüls fahrenden Gästen steigt in Zukunft mindestens die Hälfte in Mellau ein, das sind 128.000 Gasteintritte (66 % der Gäste, welche das Schigebiet Damüls frequentieren aber nicht in Damüls wohnen, fahren gegenwärtig über Au nach Damüls).
- ❑ Von den gegenüber heute zusätzlich zu erwartenden Gasteintritten in das gemeinsame Schigebiet (rund 131.000) steigen zwei Drittel auf der Mellauer Seite ein, das sind rund 86.000 Gasteintritte.

Auf der Mellauer Seite kommen somit zu den derzeit rund 100.000 Gasteintritten nach der Verbindung der beiden Schigebiete bis über 200.000 Gästeeintritte pro Saison dazu. Diese setzen sich zusammen aus bereits vorhandenen Gästen, die in Zukunft nicht mehr bis nach Damüls fahren, sowie aus neu gewonnenen Gästen. Der Anteil der Gasteintritte auf der Mellauer Seite verschiebt sich daher von derzeit 25 bis 30 % in Richtung 60 % nach dem Zusammenschluss der Schigebiete.

Änderungen dieser Relationen können dann eintreten, wenn es gelingt, die Zahl der Übernachtungen bzw. die Auslastung der Gästebetten in Damüls zu steigern und noch mehr Urlauber aus dem Großen Walsertal sowie Tagesgäste aus dem Raum Feldkirch – Bludenz anzusprechen.

5 Wichtige interne Rahmenbedingungen

Eine entscheidende Voraussetzung für die optimale und langfristig erfolgreiche Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls ist die Qualität der Zusammenarbeit zwischen den beiden Bergbahnunternehmen.

Anzahl der Gesellschaften bzw. Unternehmen

Aus rechtlich-organisatorischer Sicht sind folgende Lösungen denkbar:

- ❑ **Variante 1:** Es bestehen zwei Gesellschaften. Jede Gesellschaft erledigt die Aufgaben in ihrem Wirkungsbereich. Das würde bedeuten:
 - ◆ Die Damülser Seilbahnen bauen die Aufstiegshilfen von der Damülser Seite her bis zum Wannenkopf.
 - ◆ Die Bergbahnen Mellau errichten die Aufstiegshilfen von der Roßstelle bis hinauf zum Wannenkopf und in weiterer Folge die Zubringerbahn von Mellau zur Roßstelle sowie die in ihrem Umfeld erforderlichen Infrastrukturen.
- ❑ **Variante 2:** Für die Verbindungsanlagen wird eine eigene Gesellschaft gegründet, in der die Bergbahnen Mellau und Damüls sowie eventuell auch andere Partner vertreten sind.
 - ◆ In diesem Fall würden dann drei Gesellschaften das Schigebiet betreiben.
- ❑ **Variante 3:** Die Damülser Seilbahnen und Mellau fusionieren zu einer Gesellschaft. Damit wäre nur noch eine Gesellschaft vorhanden, die für den Ausbau und den Betrieb des gesamten Schigebietes zuständig ist.

Aus der Sicht der beiden Bergbahnunternehmen wird eine ins Detail gehende Diskussion über Fragen wie die Anzahl Gesellschaften oder die Aufgabenverteilung zwischen den Unternehmen dann aktuell, wenn die Vorarlberger Landesregierung grünes Licht für die Verbindung der beiden Schigebiete einschließlich der Erschließung des Ragazer Blanken gibt.

Zeitraum der Realisierung

Der Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls kann nach Angaben der Betreiber innerhalb von drei bis vier Jahren ab Genehmigung durch die Vorarlberg Landesregierung verwirklicht werden. Die in diesem Zeitraum umzusetzenden Arbeiten umfassen die Detailplanung, die Finanzierung und den Bau der Anlagen. Einzuplanen ist auch die neue Zubringerbahn von Mellau zur Roßstelle. Denn zum einen ist diese Anlage in einige Jahren ohnehin zu ersetzen, und zum anderen ist für eine gute Gesamtlösung eine hohe Zubringerleistung von der Mellauer Seite her unverzichtbar.

Die zügige Realisierung des Zusammenschlusses der beiden Schigebiete einschließlich der Erschließung des Ragazer Blanken ist aus mehreren Gründen wünschenswert:

- ◆ Die Bergbahnen Mellau erhalten neue Zukunftsperspektiven und damit die Möglichkeit, die dringend erforderliche wirtschaftliche Konsolidierung voranzutreiben.
- ◆ Die Gemeinde Mellau kann bei den anstehenden Arbeiten zur Gemeindeentwicklung auf konkreten Projekten aufbauen, entsprechende Ziele definieren und Maßnahmen festlegen, die für die künftige Entwicklung der Gemeinde wichtig sind.
- ◆ Der Bregenzerwald erhält neue Argumente, um sich gegenüber den Mitbewerbern zu positionieren und bestehende Gäste zu halten sowie neue zu gewinnen.
- ◆ Die durch den Ausbau und den Betrieb des Schigebietes eintretenden Multiplikatoreffekte für die Wirtschaft des Bregenzerwaldes werden rasch wirksam.

Investitionserfordernis und Finanzierung

Für den Bau der Verbindungsbahnen auf der Mellauer und der Damülser Seite (ohne Ragazer Blanken) sind je nach Variante bis zu € 25 Mio. erforderlich. Die Vertreter der betroffenen Bergbahnunternehmen und externe Beobachter sind der Ansicht, dass die für den Zusammenschluss erforderlichen finanziellen Mittel aufgebracht werden können. Die Damülser Seilbahnen sind in einer guten finanziellen Situation und können die auf ihrer Seite anfallenden Investitionen vornehmen. Die Bergbahnen Mellau sind überzeugt, dass sie die finanzielle Frage lösen werden. Neben den Verbindungsbahnen müssen die Bergbahnen Mellau auch dringend erforderliche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des eigenen Schigebietes finanzieren. In weiterer Folge ist auch die Zubringerbahn zur Roßstelle zu erneuern.

6 Natur- und Landschaftsschutz

6.1 Landschaftsformen

In der Geomorphologischen Studie Hinterer Bregenzerwald wurde auch das Gebiet rund um die Damülser Mittagspitze hinsichtlich der Bedeutung der Landschaftsformen untersucht. Die Grenze des Untersuchungsraumes verläuft entlang der Linie Roßstelle – Ostseite Kanisfluh – Klippen – Laubenbach – Eisenalpe – Hochblanken – Kojenkopf – Roßstelle. Den Raum dominieren die Kare der Kanisalpe und der Ulfernalpe sowie die nach Osten und Süden gerichteten Abhänge der Damülser Mittagspitze und des Wannenkopfes. Damit umfasst der Untersuchungsraum folgende drei Teilgebiete:

- ◆ Teilgebiet 1: Kanisalpe
- ◆ Teilgebiet 2: Roßstellealpe – Ulfernalpe
- ◆ Teilgebiet 3: Damülser Mittagspitze

Im Gebiet rund um die Damülser Mittagspitze haben Formengesellschaften, die zu Gesamtbildern verknüpft sind, einen hohen landschaftlichen Stellenwert, während Einzelelemente und Kleinformen als landschaftsprägende Faktoren zurücktreten.

Teilgebiet 1 (Kanisalpe)

Nach den Aussagen der Geomorphologischen Studie repräsentiert der Raum der Kanisalpe eines der am besten ausgeprägten und erhaltenen Kare in Vorarlberg. Insbesondere in dieser Höhenlage ist eine derart vollständig entwickelte Karlandschaft mit Karwand, Karbecken und Karschwelle selten. Die Nutzung durch den Menschen ist bislang auf die Alpwirtschaft und das Bergwandern beschränkt. Künstliche Eingriffe fehlen weitestgehend. Der Raum der Kanisalpe ist das geomorphologisch und landschaftlich wertvollste Teilgebiet des Untersuchungsraumes. Nach Ansicht der Autoren der Studie sollte es daher auch weiterhin vom Wintertourismus unberührt bleiben.

Teilgebiet 2 (Roßstellealpe – Ulfernalpe)

Der Raum Roßstellealpe – Ulfernalpe ist im Vergleich zur Kanisalpe als Kar weniger gut entwickelt. Dennoch sind die eiszeitlichen Formen gut erhalten. Geologie und Geomorphologie bringen Abwechslung in die Landschaft. Im Gegensatz zur Kanisalpe ist dieses Gebiet schichttechnisch bereits erschlossen.

Teilgebiet 3 (Damülser Mittagspitze)

Das Wasserscheidegebiet rund um das markante Horn der Damülser Mittagspitze ist von vielen Stellen des Vorder- und Mittelwaldes aus einsehbar. Im östlichen Teil ist die Nutzung auf die Alpwirtschaft und das Bergwandern beschränkt, der westliche Bereich wird auch für den Schisport genutzt. Die Landschaft zeigt schöne Formen von glazialer Erosion. Aus landschaftlicher Sicht ist das Wasserscheidegebiet einzigartig. Der Bau von Seilbahnen auf der Ostseite der Damülser Mittagspitze würde diesen Raum visuell beeinträchtigen.

Bilanz der Geomorphologischen Studie

Die Unversehrtheit und landschaftliche Besonderheit der Kanisalpe sowie der Osthänge der Damülser Mittagspitze würden durch den Bau von Aufstiegshilfen und Schipisten eine starke Beeinträchtigung erfahren. Die technische Machbarkeit vorausgesetzt, wäre die Verbindung der beiden Schigebiete Mellau und Damüls auf der Westseite der Damülser Mittagspitze mit der Nahtstelle Hohes Licht landschaftlich besser vertretbar.

7 Schlussfolgerungen aus externer Sicht

Vorbemerkungen

Die folgenden Seiten geben die Sicht der Haimayer Projektbegleitung wieder, in die auch die Argumente zahlreicher Gesprächspartner Eingang gefunden haben. Fragen zu Spezialthemen wie z.B. zu Naturschutz oder Verkehr, denen im Gesamtbericht ein eigener Beitrag gewidmet ist, werden hier nur mehr in den für das Projekt direkt relevanten Aspekten diskutiert.

7.1 Positive Effekte auf allen Ebenen

Der Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls und die Erschließung des Ragaz-Blanken sowie die damit einhergehende Vergrößerung der Schipistenflächen bringt eine schlagartige Ausweitung der Möglichkeiten für den alpinen Schilauf. Der Schiraum Mellau Damüls rückt damit nicht nur in eine andere Größendimension, sondern er gewinnt auch an Vielfalt. Seine Wettbewerbskraft wird entscheidend gestärkt. Damit können bereits vorhandene Gäste gehalten und zusätzliche neu gewonnen werden. Die neue Qualität des Schiraumes Mellau Damüls lässt erwarten, dass der Frequenzzuwachs in hohem Maße durch mehr Wiederholungsbesuche bereits vorhandener Gästen sowie durch neue Gäste erfolgt, und weniger durch Umverteilung von Gästen zwischen den bestehenden Schigebieten im Bregenzerwald. Denn mit der Angebotserweiterung und Angebotsverbesserung bei den Aufstiegshilfen geht die Erhöhung der täglichen Fahrleistung der Schiläufer einher, womit das Schigebiet in der Lage ist, in weit höherem Maße als bisher anspruchsvolle Schiläufer anzusprechen.

Die Dimension des Projektes bedingt, dass seine Realisierung auf allen relevanten Ebenen Impulse bringt:

- ◆ Bergbahnen Mellau und Damülser Seilbahnen
- ◆ Standortgemeinden Mellau und Damüls
- ◆ Nachbarorte im Bregenzerwald und im Großen Walsertal
- ◆ Region Bregenzerwald und Großes Walsertal

Bergbahnen Mellau und Damülser Seilbahnen

Die Verbindung der Schigebiete ist für beide Bergbahnunternehmen von Bedeutung, insbesondere aber für die Mellauer Seite. Denn diese besitzt sonst keine nennenswerten Möglichkeiten zur Erweiterung ihres Schigebietes, was in Verbindung mit der geringen Höhenlage auf längere Sicht den Bestand des Unternehmens gefährdet. Durch den Zusammenschluss gewinnen beide Schigebiete an Konkurrenzfähigkeit und sie tragen als Leitbetriebe wesentlich zur Stärkung der Wirtschaftskraft in ihrem Umfeld bei. Es ist anzunehmen, dass mit den durch die Verbindung der Schigebiete zu erwartenden Umsatzsteigerungen auch die Investitionsbereitschaft im Tourismus sowie in den vor- und nachgelagerten Branchen zunimmt.

Der Zusammenschluss bietet die Chance, das gemeinsame Schigebiet am Markt sowie gegenüber den Mitbewerbern neu zu positionieren und in Kombination mit anderen Angebots-elementen Alleinstellungsmerkmale herauszuarbeiten. Ansatzpunkte für die Neupositionierung sind die bereits genannten Stärken, die aus dem Zusammenschluss resultieren. Dazu kann auch eine Snowboardszene gehören, da diese Zielgruppe in den neu erschlossenen, nordseitigen Hängen ideale Geländebedingungen vorfindet.

Standortgemeinde Damüls

Die Wirtschaft der Gemeinde Damüls wird nahezu ausschließlich vom Tourismus geprägt. Aufgrund ihrer Randlage besitzt die Gemeinde für ihre Weiterentwicklung praktisch keine wirtschaftlichen Alternativen zum Tourismus. In Damüls leistet der Tourismus zudem einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Berglandwirtschaft. Die wirtschaftliche Entwicklung von Damüls wird daher auch in Zukunft vom Tourismus bestimmt, der bei den gegebenen landschaftlichen und klimatischen Voraussetzungen sowie angesichts der Urlaubspräferenzen der Gäste in den Hauptherkunftsgemeinden in erster Linie auf den Wintersport ausgerichtet ist.

Standortgemeinde Mellau

Mellau steht in wirtschaftlicher Hinsicht an einer Wegkreuzung. Das belegen nicht zuletzt die Daten der Tourismusstatistik. Um den bereits eingetretenen Prozess des Verlustes an touristischer Attraktivität aufzuhalten, sind neue Impulse dringend erforderlich. Die Steigerung der Attraktivität des Schigebietes kann den notwendigen, starken Impuls liefern.

Damit dieser aber seine volle Wirksamkeit erreichen kann, sind im Ort selbst begleitende Maßnahmen und unternehmerische Initiativen unabdingbar. Damit wird der wegen der fehlenden Investitionen anstehende Nachholbedarf abgedeckt und es werden die Voraussetzungen für die Gewinnung neuer Gäste geschaffen, die in Mellau auch nächtigen.

Kommen keine touristischen Entwicklungsimpulse, so ist damit zu rechnen, dass der Tourismus in Mellau weiter ausdünnt, was zwangsläufig eine wirtschaftliche Umorientierung der Gemeinde zur Folge haben muss. Da eine langfristig erfolgreiche Destination Bregenzerwald ein Netzwerk starker Tourismusorte voraussetzt, macht es Sinn, an den bestehenden touristischen Potenzialen in Mellau anzuknüpfen und diese zukunftsorientiert zu nutzen. Aufgrund der aktuellen Struktur der Gesellschafter der Bergbahnen Mellau ist die Motivation für den Ausbau vorhanden und es sind gute Voraussetzungen für die Berücksichtigung der Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft gegeben.

Nachbarorte sowie Region Bregenzerwald und Großes Walsertal

Der Zusammenschluss der beiden Schigebiete und die damit verbundenen Verbesserungen der Angebotsqualität kommen nicht nur den beiden Standortgemeinden zugute, sondern sie haben darüber hinaus positive Wirkungen auf die benachbarten Gemeinden sowie auf den gesamten Bregenzerwald und das Große Walsertal. Die Verbindung der Schigebiete trägt maßgeblich zur touristischen Aufwertung der Bregenzerwaldes als Winterdestination sowie zur Verbesserung der Auslastung der Beherbergungsbetriebe im Großen Walsertal bei.

Das gilt in erster Linie für die Gemeinden des Hinterwaldes, in abgeschwächter Form aber auch für jene des Mittel- und Vorderwaldes. Bedeutung besitzt der Schiraum Mellau Damüls auch für die einheimische Bevölkerung, der damit ein attraktives Schigebiet im unmittelbaren Naherholungsbereich zur Verfügung steht.

Zusätzliche Bedeutung gewinnt der Schiraum Mellau Damüls angesichts der Tatsache, dass die vorgelagerten Schigebiete im Bregenzerwald wegen ihrer geringeren Höhenlage und der knappen finanziellen Ressourcen kaum in der Lage sind, Angebote zu entwickeln, die über die Deckung des Bedarfes für die Naherholung im unmittelbaren Umfeld hinausgehen und touristische Bedeutung erlangen. Diese Feststellung gilt auch für das Große Walsertal.

Einzugsgebiet des Ausflugsverkehrs

Der künftige Schiraum Mellau Damüls ist dank seiner Konkurrenzfähigkeit in der Lage, in verstärktem Maße den Ski bedingten Ausflugsverkehr aus dem Walgau, dem Rheintal, dem Bodenseeraum und dem Allgäu anzuziehen. Die Möglichkeit, auch in Damüls in das gemeinsame Schigebiet einzusteigen und von hier aus die Nordhänge auf der Mellauer Seite zu befahren stellt für die Schiläufer aus dem Raum Feldkirch – Bludenz ein zusätzliches Argument zum Besuch dieses Schigebietes dar. Die Schiläufer aus dem Raum Feldkirch – Bludenz bringen zusätzliche Frequenz in das Schigebiet, beleben das Große Walsertal und verursachen keinen Verkehr auf der Bregenzerwaldstrasse.

7.2 Zukunftssicherung

Wettbewerbsfähigkeit des Schigebietes

Erfahrungen aus bisherigen Zusammenschlüssen von Schigebieten lassen erwarten, dass beide Seiten einen wirtschaftlichen Nutzen haben. Besonders wichtig sind neue Impulse auf der Mellauer Seite. Es ist anzunehmen, dass diese bei einer kundenorientierten Ausrichtung des Angebotes auch eintreten. Eine vergleichbare Situation bestand beispielsweise bei den Stubener Bergbahnen, die durch den Zusammenschluss mit dem Schigebiet St. Anton am Arlberg im Jahre 1980 ihre bis dahin sehr schwierige wirtschaftliche Situation entscheidend verbessern konnten und sich seither in der Gewinnzone bewegen. Für beide Seiten resultiert daraus auch eine Erhöhung, jedenfalls aber eine Absicherung der Zahl der Betriebstage: Die sanften Grashänge auf der Damülser Seite gestatten einen zeitigen Beginn des Schilaufs im Frühwinter und die Nordhänge auf der Mellauer Seite garantieren bis in den Spätwinter hinein gute Schneeverhältnisse.

Dank seiner Größe und seiner vielfältigen Qualitäten kann das Schigebiet Mellau Damüls im künftigen nationalen und internationalen Wettbewerb mithalten, was zur Zukunftssicherung der Bergbahnen und der touristischen Unternehmen in den Gemeinden und in der gesamten Region beiträgt.

Zunahme der Zahl der Gäste

Der Zusammenschluss der Schigebiete und die damit verbundene Steigerung der Vielfalt des touristischen Angebotes lässt folgende Entwicklungen erwarten:

- ◆ Erfüllung der Erwartungshaltungen der Schiläufer und damit Erhöhung der Zahl der Besucher im Schigebiet.
- ◆ Verbesserung der Auslastung der Beherbergungsbetriebe.
- ◆ Erhöhung bzw. Festigung der Aufenthaltsdauer der Gäste dank der breiteren Palette an Angeboten für die Schiläufer.
- ◆ Eine aus psychologischer und betriebswirtschaftlicher Sicht gute Mischung des Publikums aus Urlaubern und Tagesgästen.

Breitgefächelter Nutzen

Von der Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls profitieren naturgemäß primär die Standortgemeinden. Umfang und Attraktivität der Schigebietserweiterung in Verbindung mit dem verkehrsmäßig günstig gelegenen Standort der Einstiegstelle Mellau lassen jedoch erwarten, dass auch die anderen Gemeinden des Bregenzerwaldes einen entsprechenden Nutzen haben, insbesondere die umliegenden Orte im Hinter- und Mittelwald: Sie können in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft ein attraktives Schigebiet anbieten.

- ◆ Primär profitieren die Tourismusbetriebe, da für die Gäste ein breiteres Angebot zur Verfügung steht.
- ◆ Durch die Investitionstätigkeit und die Versorgung der Tourismusbetriebe profitieren auch die dem Tourismus vor- und nachgelagerten Branchen (Landwirtschaft, Handel, Handwerk, Gewerbe). Darüber hinaus fließt ein Teil des Urlaubsbudgets der Gäste direkt in den Einzelhandel und andere Dienstleistungen.
- ◆ Die durch den Zusammenschluss der Schigebiete zu erwartenden Impulse bieten der nachrückenden Jugend wie z.B. den AbsolventInnen der Tourismusfachschule Bezau Perspektiven, die sie motivieren können, mehr als bisher touristische Berufe anzunehmen und diesen treu zu bleiben.

Investitionen in Beherbergung und Gastronomie

Es ist davon auszugehen, dass der Zusammenschluss der beiden Schigebiete sowohl in den Beherbergungsbetrieben wie auch in der Gastronomie Investitionen auslösen wird. Vermutlich werden Investitionen im Beherbergungsbereich aber nicht im großen Stil erfolgen, und zwar aus mehreren Gründen: Zum einen verfügen viele Betriebe nicht über die erforderlichen finanziellen Reserven und zum anderen ist eine überproportionale Ausweitung der Beherbergungskapazität im Bregenzerwald aus raumplanerischer Sicht nicht erwünscht. Als wichtige Zielvorgabe für den Bregenzerwald gilt nämlich die Beibehaltung und die Weiterentwicklung der ausgewogenen Wirtschaftsstruktur. Außerdem geht es primär darum, in den bestehenden Beherbergungsbetrieben Qualitätsverbesserungen vorzunehmen. Damit sollte es schließlich auch gelingen, die durch die Attraktivitätssteigerung des Schigebietes entstehende Chance zur Anhebung und Festigung des Preisniveaus zu nutzen. Damit einher geht die Verbesserung der Wertschöpfung und die Absicherung der Arbeitsplätze in der Tourismuswirtschaft sowie in den damit zusammenhängenden Branchen. Durch Qualitätssteigerungen gelingt es auch, die Gäste länger zu halten und damit pro Gast eine höhere Wertschöpfung zu erzielen.

Ausstrahlungseffekte auf den Sommer

Die Bergbahnen machen den weitaus überwiegenden Teil ihres Geschäftes im Winter. Wie bei zahlreichen anderen Seilbahnunternehmen wird auch von den Damülser Seilbahnen der Sommerbetrieb der Ugabahn maßgeblich aus dem Winter heraus finanziert. Ein starker Wintertourismus trägt somit dazu bei, Angebote für den Sommer bereit zu stellen und neue zu entwickeln. So wird auch für die Finanzierung der Bregenzerwald Card ein Teil der Winter-einnahmen herangezogen. Darüber hinaus kommen die Investitionen in qualitativ hochwertige Winterbetten, z.B. der 4-Sterne-Kategorie, auch dem Sommertourismus zugute.

7.3 Verkehr

Chancen für den öffentlichen Verkehr

Für das Schigebiet Mellau Damüls bieten sich in Bezug auf den Verkehr mehrere Zielsetzungen an, die helfen, die ökologische und soziale Akzeptanz des Schigebietes zu erhöhen:

- ◆ Ein möglichst hoher Anteil des zu erwartenden Frequenzzuwachses soll mit Gästen erzielt werden, die im Bregenzerwald oder im Großen Walsertal nächtigen.
- ◆ Möglichst viele Urlauber und Tagesgäste sollen zur Anfahrt in das Schigebiet öffentliche Verkehrsmittel benützen.
- ◆ Ein möglichst großer Teil des Individualverkehrs soll Mellau anfahren und Mellau als Einstiegstelle in das Schigebiet benützen.

Das Erreichen dieser Ziele trägt dazu bei, dass der Schi bedingte Verkehr in den Durchzugsgemeinden des Mittel- und Vorderwaldes nicht im selben Umfang ansteigt, wie die zu erwartenden Frequenzzunahmen im Schigebiet. Zum Erreichen dieser Ziele ist das Zusammenwirken aller relevanten Kräfte erforderlich: Beherbergungsbetriebe, Bergbahnen, örtliche Tourismusbüros, Gemeinden, Bregenzerwald Tourismus und Regio Bregenzerwald.

Die Maßnahmen reichen von der Entwicklung geeigneter Angebote für Urlauber (Packages) und Tagesausflügler (Kombitickets) über die Optimierung des öffentlichen Verkehrs und die Schaffung von Anreizen zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bis hin zur Kommunikation und Bewerbung der gebotenen Möglichkeiten. Dabei gilt es dafür zu sorgen, dass Nachfragesteigerungen vor allem auch in den bisher frequenzschwachen Zeiten erzielt werden.

Insbesondere sind die Chancen zu nützen, welche die Einstiegstelle Mellau für Reisebusse und öffentlichen Verkehr bzw. Schibusse bietet. In Zusammenarbeit mit Busunternehmen und Reiseveranstaltern können zusätzliche Tagesgäste gewonnen werden, die keine nennenswerte Zunahme der Verkehrsfrequenz verursachen. Der Schibusverkehr aus den Gemeinden des Bregenzerwaldes kann, was das Schigebiet Mellau Damüls betrifft, konsequent zur Bedienung der Einstiegstelle Mellau eingesetzt werden. Vorteile, die daraus entstehen sind u.a. kürzere Takte in Stoßzeiten, weniger Busse für mehr Schiläufer, weniger Leerkilometer und somit eine insgesamt höhere Leistungsfähigkeit des Schibusbetriebes.

Zubringerleistung auf der Mellauer Seite

Die entscheidende Voraussetzung dafür, dass die Einstiegstelle Mellau von möglichst vielen Gästen angenommen wird und dass es gelingt, auch die Reisebusse und den ÖPNV dorthin zu lenken, ist eine perfekte Zubringerleistung zu den attraktiven Pisten des Schigebietes. Perfektion bedeutet in diesem Fall hohe Förderleistung, Schnelligkeit, Bequemlichkeit, wenig Umsteigen. Dazu kommen Zusatzdienstleistungen an der Talstation sowie eine attraktive Talabfahrt, die es dem Gast erlaubt, den Schitag mit einer langen Abfahrt abzurunden und direkt von der Schipiste zum Auto zu gelangen.

Eine attraktive Lösung bei den Verbindungsanlagen auf der Mellauer Seite bringt Entwicklungsimpulse für die Bergbahn und die Gemeinde Mellau. Eine solche Lösung beinhaltet u.a. eine leistungsfähige Zubringerbahn vom Tal zur Roßstelle sowie eine attraktive, direkte Verbindung von der Roßstelle zum Wannenkopf. Eine durchgehende Bahn von der Roßstelle zum Wannenkopf steigert die Attraktivität der nordseitigen Schiabfahrt mit einer Höhendifferenz von 500 Metern (Wannenkopf – Roßstelle). Eine kundenorientierte Lösung bringt auf der Mellauer Seite auch bei der Verbindungsbahn Wiederholungsfahrten. Damit wird verhindert, dass das Schigebiet auf der Mellauer Seite lediglich als Durchgangsraum zu den Schipisten von Damüls genutzt wird.

Profilierung von Damüls als verkehrsberuhigter Wintersportort

Die Verringerung des Schi bedingten Verkehrs auf der Strecke Au – Damüls hat mehrere positive Effekte:

- ◆ Sie trägt zur ökologischen Entlastung der Bergstrecke durch die Verringerung der Immissionen bei.
- ◆ Sie reduziert das Sicherheitsrisiko für die Autofahrer (Schneefahrbahn, Engstellen).
- ◆ Sie führt zur Verkehrsentslastung von Damüls.

Der Aspekt der Verkehrsentslastung bietet Damüls die Möglichkeit, sich im Winter als relativ verkehrsberuhigter Ort zu profilieren. Aufgrund des reduzierten Verkehrsaufkommens sollte es gelingen, die Autos der Tagesausflügler und der aus den anderen Urlaubsorten kommenden Gäste auf den bestehenden Parkplätzen unter zu bringen und den Ort selbst von diesen Autos weitestgehend frei zu halten.

7.4 Natur und Landschaft

Neue Landschaftskammern

Durch die Verbindung der beiden Schigebiete und der Erschließung des Ragazer Blanken werden mit der Argenalpe, der Wannenalpe und, je nach Betrachtungsweise, auch am Ragazer Blanken neue Landschaftskammern angerissen. Zudem sind zahlreiche der von Aufstiegshilfen und Schipisten beanspruchten Flächen im Biotopinventar eingetragen.

Dabei stellt sich jedoch die Frage, welche Wertigkeit diese Biotope besitzen, etwa im Hinblick auf ihre Einzigartigkeit innerhalb des Verbindungsbereiches, in seinem Umfeld, im Bregenzerwald und in Vorarlberg. Bei der Abwägung der Interessen ist u.a. auch festzustellen, welchen Biotopen bei der Verbindung der Schigebiete in welcher Form ausgewichen werden kann, wo Vorsorge- bzw. Schutzmaßnahmen zu treffen sind und wo Ausgleichsmaßnahmen angebracht sind. In jedem Fall ist bei der Detailplanung und beim Bau der Aufstiegshilfen und Schipisten ein enges Zusammenwirken mit dem Naturschutz angebracht.

Die Erschließung des Ragazer Blanken stellt aus wildbiologischer Sicht offensichtlich kein Problem dar, da der Berg bereits jetzt durch Schitourengeher intensiv genutzt wird und im Bereich der Ragazer Schrofen für die Wildtiere Wintereinstände vorhanden sind, in denen das Wild vom Schibetrieb nicht gestört wird.

Landschaftsformen

Die Geomorphologische Studie Hinterer Bregenzerwald bescheinigt der Karlandschaft der Kanisalpe sowie dem Gratverlauf von der Damülser Mittagspitze bis zum Wannenkopf und Klippen einen herausragenden landschaftlichen Stellenwert mit Einzigartigkeitscharakter in Bezug auf Vorarlberg. Da die von den Studienautoren angeregte Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls auf der Westseite der Damülser Mittagspitze technisch nicht möglich ist, stehen die Betreiber der Schigebietsverbindung im Falle der Genehmigung ihres Projektes vor einer großen landschaftsästhetischen Herausforderung: Es gilt im Bereich zwischen dem Bettlersattel und dem Wannenkopf die Aufstiegshilfen und Schiabfahrten so anzulegen, dass dadurch die charakteristischen Landschaftsbilder möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Den Erkenntnissen der geomorphologischen Studie folgend geht es dabei weniger um einzelne Teilabschnitte, wie die Schlüsselstelle am Bettlerkopf, sondern um die großen, prägenden und weithin sichtbaren Landschaftseinheiten. Ein kreativer Zugang zur Bewältigung dieser Herausforderungen kann zu Lösungen führen, die der landschaftlichen Szenerie zusätzliche Akzente verleihen.

Wannensattel

Eine besondere Herausforderung bietet der Bau der Anlagen auf dem Wannensattel, da der Grat zwischen Damülser Mittagspitze und Wannenkopf als markante Bergkulisse weithin einsehbar ist. Auf diesem Grat treffen mit der Verbindungsbahn Roßstelle – Wannenkopf und der Sesselbahn Hohe Wacht zwei Aufstiegshilfen mit den dafür erforderlichen Stationsgebäuden aufeinander. Die Konzeption der Bauten im Bereich des Grates kann als kreative Aufgabe für die Gestaltung der Symbiose von Natur und Technik verstanden werden, die zu einer spannenden Lösung führt und einer möglichen Auszeichnung des Bregenzerwaldes als Weltkulturerbe nicht im Wege steht. Vielmehr könnte sie die Idee der Weltkulturerbelandschaft Bregenzerwald als harmonischer und gleichzeitig dynamischer Wirtschaftsraum durch zukunftsweisende architektonische Akzente inhaltlich bereichern.

(Überlegungen zur Gestaltung der Stationsgebäude bietet Steffen Ringler in seiner Diplomarbeit „Seilbahnen im Bregenzerwald“, Brandenburgische Technische Universität Cottbus, 1998/99).

Steilstufe am Bettlerkopf

Für die Überwindung der Steilstufe am Bettlerkopf bietet sich die freie Hangquerung mittels Geländeeinschnitt als jene Lösung an, welche eine gute Verbindung zwischen den Anforderungen an die Landschaftsästhetik und den Bedürfnissen der Schiläufer ermöglicht. Der Einschnitt lässt sich so gestalten, dass er in der Nachbarschaft vorhandene geomorphologische Formen nachzeichnet, wodurch die Störfunktion deutlich reduziert wird.

Biotope

Nach den derzeitigen Planungen für die Aufstiegshilfen, Stationsgebäude und Schipisten für die Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls und die Erschließung des Ragazer Blanken sind mehrere im Biotopinventar ausgewiesene Biotope betroffen. Sie sind in der nachstehenden Tabelle aufgelistet.

Von diesen Biotopen befinden sich einige mit mehr oder weniger großen Anteilen im derzeitigen Schigebiet, und zwar: Mellau Biotop 9 und 10, Damüls Biotop 10, 11, 14 (in der Tabelle sind diese Biotope mit einem Raster hinterlegt). Die Damülser Biotope 13, 14 und 15 sind vom intensiven Schitourenbetrieb auf den Ragazer Blanken betroffen. Das Biotop 11 liegt zwar in direkter Nachbarschaft zur geplanten Aufstiegshilfe und Schipiste, bleibt aber wegen des schrofigen Geländes größtenteils unberührt und dient als Einstandsgebiet für die Wildtiere.

Im Bregenzerwald insgesamt sowie in der unmittelbaren Nachbarschaft des von der geplanten Schigebietserweiterung betroffenen Bereiches sind im Biotopinventar zahlreiche Biotope ausgewiesen, darunter mehrere großflächige. Die Wertigkeit der von der Erweiterung des Schigebietes betroffenen Biotope ist unterschiedlich. Neben eher seltenen Vorkommen sind auch Biotope vorhanden, die in der Nachbarschaft und im übrigen Bregenzerwald häufig auftreten. Das gilt insbesondere für Feuchtbereiche. Einige Biotope sind aufgrund der intensiven Almwirtschaft beeinträchtigt.

Einer der problematischsten Bereiche ist offensichtlich das Mellauer Biotop 8, das Großraumbiotop Hochblanken – Wanna – Klippen, durch das die künftige Verbindungsbahn und die Abfahrt vom Wannensattel zur Roßstelle führt. Dieses müsste durchschnitten werden. Angesichts der Größe des Biotops und im Hinblick darauf, dass innerhalb dieses Großraumbiotops offensichtlich Bestände mit unterschiedlicher Wertigkeit vorhanden sind, sollte eine Lösung für die Führung der Bahntrasse und der Schipisten möglich sein.

Die sektorale Beanspruchung dieses Großraumbiotops mit insgesamt 260 Hektar wird u.a. dadurch relativiert, dass in unmittelbarer Nachbarschaft weitere Großraumbiotope vorhanden sind, die ebenfalls Nordlagen aufweisen und ähnlich große Flächen einnehmen (Schnepfau Biotop 7, Kanisfluh mit 310 Hektar und Biotop 8, Großraumbiotop Weißenbach Alpe mit 245 Hektar. Auf der Südseite kommen dazu im Gemeindegebiet Au die Biotope 13, Kanisfluh mit 276 Hektar und das Großraumbiotop Mittagsfluh mit 320 Hektar.).

Vom Zusammenschluss der Schigebiete betroffene Biotope

Gemeinde	Biotop Nr.	Biotopname	Fläche in ha
Mellau	8	Großraumbiotop Hochblanken – Wanna – Klippen	260
	9	Talbodenvermoorungen der Ulfernalpe - Ulfernbach	58
	10	Schnimösle (laut Flurnamenkarte)	2
Au	4	Feuchtbiotop südlich Wannenkopf	10
Damüls	10	Hasenbühel – Ugamähder	63
	11	Ragazer Schrofen <i>(teilweise)</i>	25
	13	Feuchtbiopte zwischen Alpe Ragaz und Ragazer Blanken	58
	14	Bänder <i>(teilweise)</i>	18
	15	Krumbach <i>(Schiroute)</i>	15
	17	Feuchtbiotopkomplex nördlich des Elsenkopfes	27

Anmerkungen: Die mit einem Raster hinterlegten Biotope befinden sich nach Angaben der Seilbahnunternehmen bereits jetzt ganz oder teilweise im schitechnisch genutzten Bereich.

Die genannten Biotope im Gemeindegebiet Schnepfau und Au kommen für eine schitouristische Nutzung nicht in Betracht, sodass in unmittelbarer Nachbarschaft des Verbindungsreiches der beiden Schigebiete große Ausgleichsflächen vorhanden sind.

Da die Kartierung und Ausweisung der Biotope im Bereich der derzeitigen Schigebiete nach dem Bau der Aufstiegshilfen und Schipisten stattgefunden hat (Biotopkartierung 1985 bis 1988, Schibetrieb seit Beginn der 1970er Jahre) wird sichtbar, dass Schibetrieb und Biotope durchaus miteinander verknüpft werden können. In jedem Fall ist jedoch ein sorgsames Vorgehen erforderlich, das auf die Bedürfnisse der Natur Rücksicht nimmt. Da laut Biotopinventar einige Biotope wegen der intensiven Weidenutzung z.T. stark beeinträchtigt sind, böte sich anlässlich der Ausweitung des Schigebietes die Gelegenheit, diese Flächen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen zu sanieren und damit als Biotope zu erhalten.

Schonung von Natur und Landschaft durch optimale Planung

Das enge Zusammenwirken der Bergbahnen Mellau und Damüls unterstützt die Optimierung der Planungen für den Zusammenschluss der Schigebiete und der damit zusammenhängenden Angebotsverbesserungen in beiden Schigebieten. Der gezielte Mitteleinsatz und die gegenseitige Abstimmung der Planungen (z.B. Linienführung, Stationsgebäude usw.) trägt zur Verringerung des Flächenverbrauchs und zur Reduktion der Landschaftseingriffe bei. Negative Wirkungen auf die Natur und die Umwelt werden damit reduziert oder verhindert.

Ökologische Begleitplanungen

Die Vertreter des Naturschutzes beurteilen den Bau der Verbindungsbahnen und der zugehörigen Schipisten als schwerwiegenden Eingriff in Natur und Landschaft bzw. als nachteilig für die Natur. Aus diesem Grunde ist es wichtig, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine gute Ausgewogenheit zwischen den Erfordernissen des Schigebietes und den Bedürfnissen des Naturschutzes zu erreichen. Ein sorgfältiges Vorgehen der Seilbahnunternehmen beim Bau und Betrieb der Aufstiegshilfen und Schipisten erhöht ihre Akzeptanz in jenen Bevölkerungskreisen, die der Verbindung der Schigebiete ablehnend oder skeptisch gegenüber stehen bzw. die Anliegen des Naturschutzes in den Mittelpunkt ihres Interesses rücken.

Beeinträchtigungen der Natur können durch neue technische Methoden, eine landschaftsgerichtete Detailplanung sowie ein ökologisches Controlling der Baumaßnahmen reduziert bzw. vermieden werden. Eine ökologische Begleitplanung, wie sie z.B. in St. Anton am Arlberg im Zuge des Ausbaus des Schigebietes für die Alpinen Schiweltmeisterschaften zur Anwendung gekommen ist, kann beim Bau der Verbindungsanlagen wertvolle Hilfestellungen leisten:

- ◆ Sie trägt dazu bei, dass die Baumaßnahmen von vornherein mit der geforderten Sorgfalt gegenüber der Natur und der Landschaft erfolgen.
- ◆ Sie verhindert kostenaufwändige Nachbesserungen.
- ◆ Sie bietet Anregungen für Ausgleichsmaßnahmen.
- ◆ Sie hilft bei der Erarbeitung von Nutzungskombinationen (z.B. Schipiste – Alpweide).

Hilfreich ist auch ein Gesamtkonzept für das Erschließungsvorhaben, das Aufstiegshilfen, Stationsgebäude, Schipisten, Zufahrtsstraßen, Parkplätze, sonstige Wintersportangebote, Gastronomie usw. umfasst.

8 Auf den Punkt gebracht

Die folgenden Aussagen geben den Kern der Positionen der beiden Bergbahnunternehmen sowie der direkt betroffenen Gemeinden und der Haimayer Projektbegleitung wieder. Die Bergbahnunternehmen (Bergbahnen Mellau GmbH & CO KG, Damülser Seilbahnen) sowie die Gemeinden Mellau und Damüls hatten Gelegenheit, die sie betreffenden Texte zu prüfen und allfällige Ergänzungen und Korrekturen einzubringen.

8.1 Der Standpunkt der Bergbahnen Mellau

Rückstand gegenüber den Mitbewerbern

Das Schigebiet von Mellau besteht seit über 30 Jahren. Dank der hier veranstalteten internationalen Schirennen war Mellau in den 1970er Jahren der sportliche und gesellschaftliche Mittelpunkt für den Wintersport im Bregenzerwald. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen hat das Schigebiet Mellau aber seither gegenüber den Mitbewerbern an Bedeutung verloren: Dem Trend zu schneesicheren Höhenlagen und zu größeren Schigebieten konnte das Schigebiet Mellau bisher nicht folgen.

Der Zusammenschluss der Schigebiete öffnet eine neue Dimension

Diese Herausforderung wollen die Bergbahnen Mellau in Kooperation mit den Damülser Seilbahnen jetzt annehmen, um den Fortbestand und die Weiterentwicklung der für Einheimische und Gäste wichtigen Freizeitinfrastruktur zu sichern. Der Zusammenschluss der Schigebiete bildet den Schlüssel zur Einbindung höherer und schneesicherer Lagen sowie zur Ausweitung der Pistenflächen. Darüber hinaus entsteht ein Schigebiet von einer Dimension und Vielfalt, wie es Schiläufer heute erwarten. Angesichts der Zukunftsperspektiven, die aus der Verbindung der beiden Schigebiete entstehen, macht es auch Sinn, die im Mellauer Schiraum dringend erforderliche Modernisierung bestehender Anlagen vorzunehmen.

Wirtschaftliche Bedeutung für die gesamte Region

Die Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls nützt der gesamten Region. Aufgrund der Investitionssumme und der zu erwartenden Steigerung der touristischen Nachfrage profitieren nicht nur die Tourismusbetriebe aller umliegenden Orte, sondern auch die Betriebe der vor- und nachgelagerten Branchen im Bregenzerwald.

Chance zur verstärkten Einbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Dank der Größe des künftigen Schigebietes können neue Wintergäste für den Bregenzerwald gewonnen werden. Die rasche und bequeme Erreichbarkeit der Einstiegstelle Mellau bietet zudem die Chance, einen maßgeblichen Teil der anreisenden Schiläufer auf Reisebusse und den öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern. Durch die Qualität der Verkehrslage besitzt das Schigebiet Mellau Damüls zudem einen hohen Freizeitwert für die einheimische Bevölkerung, insbesondere für die Jugend des Bregenzerwaldes.

8.2 Der Standpunkt der Damülser Seilbahnen**Erfolg durch Kundenorientierung und Modernisierung**

Die Damülser Seilbahnen haben in den vergangenen Jahren den Weg der Modernisierung und der Kundenorientierung konsequent beschritten. Dass dieser Weg richtig war, bestätigt der wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens. Nur auf der Basis dieser Leistungsfähigkeit war bzw. ist es den Damülser Seilbahnen möglich, benachbarte Unternehmen wie die Bergbahnen Sonntag Stein oder die Bergbahnen Faschina über Jahre hindurch zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Sicherung regionaler Strukturen zu leisten.

Wahrung der Entwicklungschancen

Das Bestreben, auch die weitere Entwicklung des Unternehmens und der Region erfolgreich zu gestalten sowie das Wissen um die Kundenbedürfnisse bilden den Hintergrund für die Bemühungen der Damülser Seilbahnen, das Angebot weiter zu verbessern. Dazu gehören die Größe des Schigebietes, die Vielfalt der Pisten, die Schneequalität, die Absicherung der Zahl der Saisontage und die Verbesserung der Auslastung im Spätwinter. Die Erschließung des Ragazer Blanken und die Verbindung mit Mellau bieten die Chance, den Anforderungen des Marktes an die Dimension und die Qualität eines Schigebietes gerecht zu werden.

Hoher Nutzen für den Bregenzerwald und das Große Walsertal

Durch die Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls kann die einzige Möglichkeit genutzt werden, die im Bregenzerwald besteht, um ein relativ großräumiges, bequem erreichbares und verkehrsmäßig zentral gelegenes Schigebiet zu errichten. Darüber hinaus wird damit auch der Bedarf für das Große Walsertal abgedeckt. Die Möglichkeit der Anreise über das Große Walsertal trägt zudem ganz wesentlich zur Verringerung des durch den Wintersport bedingten Straßenverkehrs im Bregenzerwald bei.

8.3 Der Standpunkt der Gemeinde Mellau

Schigebiet und Tourismus in Mellau am Scheideweg

Mellau war in den 1970er Jahren Pioniergemeinde für den modernen Wintersport im Bregenzerwald. Heute steht Mellau in Bezug auf die weitere touristische Entwicklung am Scheideweg. Der Knackpunkt ist das Schigebiet, das in der jetzigen Form nicht den gewünschten Ertrag abwirft und zu dessen Erhaltung die Gemeinde sehr viel Geld einbringt. Die Situation des Schigebietes hat negative Auswirkungen auf den Tourismus und die damit zusammenhängenden Wirtschaftszweige. Ohne entsprechenden Nutzen für Mellau und die Region sind jedoch die von der Gemeinde Mellau zu leistenden Zuschüsse auf Dauer nicht vertretbar.

Vom Zusammenschluss der Schigebiete profitiert der gesamte Bregenzerwald

Entscheidende Impulse erwartet Mellau von dem seit langem diskutierten Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls. Daher steht die Gemeinde voll hinter diesen Plänen. Sie unterstützt sie und ist bereit, bei der Erarbeitung von Lösungen mitzuwirken. Das geschieht auch im Bewusstsein, dass von einem modernen, großräumigen Schigebiet neben Mellau auch die Nachbargemeinden und die gesamte Destination Bregenzerwald profitieren.

Mellau ist ein wichtiger Partner der anderen Tourismusgemeinden

Nach Einschätzung der Gemeinde wird das Schigebiet Mellau ohne Zusammenschluss mit Damüls auf Dauer nicht haltbar sein. Wenn aber das Schigebiet in Mellau wegbricht, müsste das zwangsläufig eine Umorientierung der Gemeinde Mellau hin zu einer gewerblichen Ausrichtung zur Folge haben. Die Möglichkeiten dazu sind aber aufgrund der Kessellage und der damit verbundenen Bodenknappheit für Gewerbegebiete sehr eingeschränkt. Zudem gingen durch den Verlust des Schigebietes für die Landwirtschaft Einkommensmöglichkeiten verloren wie Teilzeitbeschäftigungen, Dienstbarkeiten usw. Für die Zukunft würde ein wichtiger Partner für den Tourismus im Bregenzerwald wegfallen, und im Freizeitangebot für die einheimische Bevölkerung würde eine schmerzliche Lücke entstehen.

Verbindung der Schigebiete bringt Aufschwung und neue Perspektiven

Die Gemeinde Mellau ist überzeugt, dass der Zusammenschluss der beiden Schigebiete den Bergbahnen Mellau und dem gesamten Umfeld neue Perspektiven eröffnet. Sie ist davon überzeugt, dass mit dem Ausbau des Schigebietes der dringend gewünschte Wiederaufschwung des Tourismus in Mellau einsetzt und dass diese Entwicklung auch zur Stärkung des Tourismus in den übrigen Gemeinden des Bregenzerwaldes beiträgt.

8.4 Der Standpunkt der Gemeinde Damüls

Gemeindeführung trägt Verantwortung für die Zukunft des Ortes

Die Gemeinde Damüls ist zu 100 % auf den Tourismus orientiert. Ein funktionierender Tourismus kommt auch der Landwirtschaft zugute sowie den wenigen Betrieben, die nicht unmittelbar in der touristischen Dienstleistung tätig sind. Es ist daher die Aufgabe der Gemeindeführung, dazu beizutragen, dass das touristische Angebot den zukünftigen Anforderungen des Marktes gerecht wird. Aus diesem Grund besitzt aus der Sicht der Gemeindeführung die Weiterentwicklung des Schigebietes, d.h. die Erschließung des Ragazer Blanken und der Zusammenschluss mit dem Schigebiet Mellau höchste Priorität.

Antwort auf Kundenbedürfnisse und Wettbewerbsdruck

Die Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls wird seit mehr als zehn Jahren diskutiert. Die von vielen Bergbahnunternehmen bereits vollzogene oder geplante Vergrößerung ihrer Schigebiete sowie der daraus entstehende Wettbewerbsdruck bieten einen konkreten Anlass, um dieses wichtige Vorhaben in Angriff zu nehmen.

Neue Chancen für die Ortsentwicklung und die Positionierung von Damüls

Die positiven wirtschaftlichen Effekte, die aus der Verbindung der beiden Schigebiete resultieren, kommen den Tourismusgemeinden im Bregenzerwald und im Großen Walsertal unmittelbar zugute. Für Damüls selbst entstehen neue Perspektiven für die Ortsentwicklung und im Hinblick auf die Positionierung gegenüber den Mitbewerbern. Inhalte dieser Positionierung sind u.a. die Größe und die Vielfalt des Schigebietes, das unmittelbare Nebeneinander von Unterkünften und Schipisten sowie die relative Verkehrsberuhigung im Ort.

Intensive ortsinterne Diskussion brachte wichtige Erkenntnisse

Die ortsinterne Diskussion in Damüls über den Zusammenschluss der beiden Schigebiete wurde überaus intensiv und auf weite Strecken sehr emotional geführt. Auch wenn in einigen Fällen immer noch unterschiedliche Meinungen bestehen, so haben die vielen Gespräche doch dazu beigetragen, den geplanten Zusammenschluss in allen seinen Aspekten und aus den verschiedensten Blickwinkeln heraus zu beleuchten. Dabei konnten wertvolle Erkenntnisse für die Umsetzung des Projektes gewonnen und der zentrale Stellenwert der Erschließung des Ragazer Blanken herausgearbeitet werden.

8.5 Resümee der Haimayer Projektbegleitung

Hohe Aktualität des Projektes

Die Verbindung der Schigebiete Mellau und Damüls wird seit nahezu zwei Jahrzehnten diskutiert. Der Trend zu großräumigen Schigebieten sowie der Bedarf an höher gelegenen und schneesicheren Hängen verleihen dem Projekt nunmehr einen hohen Grad an Aktualität. Der Zusammenschluss bringt jenes Maß an Größe und Vielfalt, das die Schiläufer heute und in Zukunft von einem Schigebiet erwarten.

Eingriffe in die Natur

Der Bau der geplanten Aufstiegshilfen und Schipisten erfordert Eingriffe in die Natur sowie Veränderungen der Landschaft. Infolge der optischen Exponiertheit des Geländes (u.a. Grat zwischen der Damülser Mittagspitze und dem Wannenkopf) fallen auch die visuellen Aspekte der Erschließung ins Gewicht.

..... versus regionalwirtschaftliche Effekte

Den Eingriffen in die Natur und in die Landschaft steht die Tatsache gegenüber, dass die Verbindung der beiden Schigebiete starke regionalwirtschaftliche Auswirkungen für den Bregenzerwald und das Große Walsertal bringt. In touristischer Hinsicht profitieren alle Gemeinden des Bregenzerwaldes, in erster Linie natürlich die Orte des unmittelbaren Umfeldes im Hinter- und im Mittelwald. Für diese liegt der Einstieg in das Schigebiet Mellau Damüls praktisch vor der Haustüre. Beim Bau und insbesondere beim Betrieb des Schigebietes profitieren Unternehmen aus anderen Branchen als Zulieferer. Darüber hinaus steht der Bevölkerung des Bregenzerwaldes ein großzügiges und leicht erreichbares Schigebiet für die Naherholung zur Verfügung.

Aufteilung der Verkehrsströme

Aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Gasteintritte verursacht das Schigebiet Mellau Damüls insgesamt mehr Verkehr. Dank der Einstiegstelle Mellau werden jedoch die Straßenabschnitte zwischen Mellau und Au sowie zwischen Au und Damüls deutlich entlastet. Dazu kommt, dass nicht der gesamte Verkehrszuwachs auf den Bregenzerwald entfällt, da ein Teil der Schiläufer aus dem Großen Walsertal kommt bzw. über das Große Walsertal anreist und bei Damüls in das Schigebiet eintritt. An Spitzentagen sind das derzeit bis zu 35 % des von außen kommenden Verkehrs.

Optimale Lösung für die Verbindung der beiden Schigebiete

Mellau ist aufgrund seiner raschen und bequemen Erreichbarkeit die ideale Einstiegstelle in das gemeinsame Schigebiet. Daraus resultieren u.a. auch neue Möglichkeiten für den Ausbau des Schibussystems bzw. für den öffentlichen Personennahverkehr. Damit der Einstieg in Mellau entsprechend angenommen wird, ist für die Verbindung der beiden Schigebiete eine technisch und logistisch großzügige Lösung erforderlich, welche die Erwartungen der Gäste im Hinblick auf eine perfekte Zubringerleistung erfüllt.

Ragazer Blanken – integrierter Teil des Gesamtkonzeptes

Ein integrierter Teil des Gesamtkonzeptes ist die Erschließung des Ragazer Blanken. Diese ist erforderlich, damit für die größere Zahl an Schiläufern ausreichend Pistenfläche zur Verfügung steht und die Qualität des Schilaufes in Damüls auch in Zukunft erhalten bleibt.

Bau der Verbindungsanlagen in einem Zug

Damit die mit dem Projekt verfolgten Ziele erreicht werden können, ist es unabdingbar, dass alle zur Verbindung gehörenden Anlagen (Roßstelle – Wannenkopf, Hohe Wacht, Elsenkopf) in einem Zuge errichtet werden. Das setzt ein Gesamtkonzept für das Erschließungsvorhaben voraus und verlangt ein optimales Zusammenspiel der beteiligten Seilbahnunternehmen. Die volle Akzeptanz der Einstiegstelle Mellau durch den Gast und die damit einher gehende Verkehrsentlastung der Strecke Mellau – Au – Damüls sowie von Damüls selbst ist aber erst dann zu erwarten, wenn die derzeitige Zubringerbahn zur Roßstelle durch eine moderne und leistungsfähige Anlage ersetzt wird und die Zufahrt zur Talstation Mellau direkt von der L 200 aus möglich ist.

Neue Perspektiven für die Standortgemeinden

Die Verbindung der Schigebiete öffnet für die beiden Standortgemeinden neue Perspektiven. Mellau hat die Möglichkeit, als Tourismusort durchzustarten und seine touristischen Funktionen zu festigen. Die zu erwartenden Investitionen im Ort bieten Mellau die Chance, sowohl bei den Gebäuden als auch bei der Gestaltung des Ortsbildes wiederum verstärkt Charakteristika eines Bregenzerwälder Ortes zur Geltung zu bringen. Für Damüls bietet der Zusammenschluss der Schigebiete die Chance, sich als familiärer, überschaubarer und verkehrsberuhigter Ort mit direkter Anbindung der Hotels an die Schipisten zu profilieren.

Ökologische Ausgleichs- und Entlastungsmaßnahmen

Die Beanspruchung von Natur und Landschaft durch die geplanten Verbindungsanlagen und Schipisten sind so gering wie möglich zu halten. Um Eingriffe abzuschwächen und nach Möglichkeit auszugleichen sind Begleit- und Entlastungsmaßnahmen erforderlich. Die enge Zusammenarbeit mit dem Naturschutz bietet sich dabei an. Als direkte Maßnahme kommt eine ökologische Begleitplanung beim Bau der Verbindungsbahnen und Schipisten in Betracht. Indirekte Maßnahmen sind beispielsweise die Intensivierung des öffentlichen Verkehrs zur Einstiegstelle Mellau, die Verstärkung des regionaltypischen Erscheinungsbildes im Ortsgebiet von Mellau oder der Rückbau von aufgelassenen vorgelagerten Schigebieten.