

5.5

Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1 Ausgangssituation | 4 |
| 1.1 Schröcken | 4 |
| 1.2 Warth..... | 6 |
| 1.3 Entwicklung des Tourismus in Schröcken und Warth..... | 7 |
| 1.3.1 Entwicklung der Gästebetten..... | 8 |
| 1.3.2 Entwicklung der Ankünfte | 10 |
| 1.3.3 Entwicklung der Übernachtungen..... | 12 |
| 2 Lage und Erreichbarkeit des Schigebietes | 15 |
| 2.1 Kennzahlen zum Einzugsgebiet..... | 15 |
| 2.2 Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet..... | 17 |
| 2.2.1 Gewichtung der Einzugsgebiete Bregenzerwald und Lechtal | 17 |
| 3 Ausgangssituation im Schigebiet..... | 21 |
| 3.1 Bausteine des gemeinsamen Schigebietes | 24 |
| 3.1.1 Die Vorzüge des Schigebietes Warth & Schröcken | 24 |
| 4 Ausbauvorhaben im Schigebiet Warth & Schröcken | 26 |
| 4.1 Beweggründe | 26 |
| 4.2 Projekte | 27 |
| 4.2.1 Projektbeschreibung Bahnen | 30 |
| 4.3 Änderung der Kapazitäten im Schigebiet..... | 32 |
| 5 Direkte Anbindung von Schröcken an das Schigebiet..... | 33 |
| 5.1 Hintergründe | 33 |
| 5.1.1 Erwartungen an die Schigebietsanbindung | 34 |
| 5.2 Überlegungen zur Schigebietsanbindung | 35 |
| 5.2.1 Aussagen aus der Ecosign Studie..... | 36 |
| 5.3 Kritische Positionen gegenüber der Schigebietsanbindung..... | 36 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 6 | Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs | 40 |
| 6.1 | Hintergründe | 40 |
| 6.2 | Technische Realisierung..... | 40 |
| 6.3 | Erwartungshaltungen und Bedenken..... | 42 |
| 6.4 | Frequenzen..... | 44 |
| 6.5 | Regelungsmechanismen..... | 45 |
| 6.6 | Auswirkungen auf den Verkehr | 47 |
| 7 | Positionen und Erwartungshaltungen | 48 |
| 7.1 | Bergbahnunternehmen und Standortgemeinden | 48 |
| 7.2 | Natur- und Landschaftsschutz | 50 |
| 7.2.1 | Landschaftsformen | 50 |
| 8 | Schlussfolgerungen aus externer Sicht..... | 52 |
| 8.1 | Stellenwert der Projekte | 54 |
| 8.2 | Wirtschaftliche Auswirkungen | 56 |
| 8.3 | Perspektiven für das Management | 57 |
| 8.4 | Verkehr..... | 58 |
| 8.5 | Natur und Landschaft..... | 61 |
| 9 | Auf den Punkt gebracht..... | 66 |
| 9.1 | Der Standpunkt der Bergbahnen Schröcken und Warth..... | 66 |
| 9.2 | Der Standpunkt der Gemeinde Schröcken | 68 |
| 9.3 | Der Standpunkt der Gemeinde Warth | 69 |
| 9.4 | Resümee der Haimayer Projektbegleitung | 70 |

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 8: Schlussfolgerungen aus externer Sicht
- ◆ Abschnitt 9.4: Resümee der Haimayer Projektbegleitung

1 Ausgangssituation

1.1 Schröcken

Schröcken zählt zu den wirtschaftlich schwächsten Gemeinden in Vorarlberg. Dafür sind mehrere Ungunstfaktoren verantwortlich, zwischen denen wiederum negative Rückkopplungen erfolgen. Die sehr schwierige Lage kommt auch in der Selbsteinschätzung durch die Gemeindeführung zum Ausdruck.

Demnach werden Ortsbild und Ortsentwicklung, allgemeine Infrastruktur, Verkehr, Wirtschaft, Beherbergung und Gastronomie sowie das Freizeitangebot für die Sommersaison generell als sehr schwach entwickelt eingestuft. Das Freizeitangebot im Winter wird dank des Schigebietes am Hochtannbergpass als gut angesehen, wobei zwei Aspekte zu beachten sind: Zum einen sind im Schigebiet weitere Verbesserungen erforderlich und gewünscht, und zum anderen ist im Winter außer dem Schigebiet kaum ein nennenswertes Freizeitangebot vorhanden. Im Sommer stehen Freizeitmöglichkeiten eigentlich nur bei Schönwetter in Form von Wanderwegen zur Verfügung. Die Beherbergungsbetriebe sind selbst während der Hauptsaison nicht ausreichend ausgelastet. Daraus resultiert als Konsequenz, dass der Ort zwar bei den Stammgästen ein recht gutes Image besitzt, dass es aber kaum gelingt, neue Gäste anzusprechen, weil deren Erwartungen nicht erfüllt werden können.

Ungunstfaktoren in der Gemeinde Schröcken

Extreme Streulage

- Die extreme topografische Lage an der Peripherie des Siedlungsraumes und abseits des Schigebietes: Das Schigebiet ist über eine ca. fünf Kilometer lange, schmale Strasse erreichbar, die im Winter oft nur mit Schneeketten befahren werden kann.
- Wegen der Streulage der sieben Weiler, den wenigen Einwohnern und der geringen Zahl an Gästen fehlt es an infrastrukturellen Einrichtungen, an Betrieben, an Arbeitsplätzen und damit auch an attraktiven Angeboten für die Gäste.
- Unter dieser Situation leidet auch die Landwirtschaft, die in Schröcken auf zusätzliche Einnahmen angewiesen ist. Diese können aber fast nur aus dem Tourismus kommen.

Stagnierender Tourismus

- Die Zahl der Übernachtungen pendelt seit langem zwischen 60.000 und 70.000 pro Jahr. Dazu kommt, dass aufgrund der Randlage und der Struktur der Betriebe das Preisniveau deutlich niedriger ist als in den Nachbarorten. Im Winter werden in Schröcken die Betten vielfach erst dann belegt, wenn Warth ausgebucht ist.

Geringes Steueraufkommen

- Infolge der geringen Steuereinnahmen ist die Gemeinde nicht in der Lage, Maßnahmen zu ergreifen, die aus dieser negativen Spirale hinausführen. Sämtliche Steuern aus dem Schigebiet fließen nach Warth, da nahezu alle Aufstiegshilfen und Gastromomiebetriebe im Schigebiet ihren Standort im Gemeindegebiet von Warth haben.

Defizite in der Ortsentwicklung

- Wegen der Streusiedlung, der Lage an der Durchzugsstraße und der fehlenden finanziellen Ressourcen fehlt in Schröcken ein attraktiver Ortskern, sodass hier auch die dörfliche Atmosphäre und die davon ausgehende Anziehungskraft auf die Gäste fehlt. Das Fehlen von Betrieben und die dadurch bedingte schwache Wirtschaftskraft hindern Schröcken, Investitionen in der Ortsentwicklung vorzunehmen.
- Vor diesem Hintergrund kann der Tourismus in Schröcken offensichtlich nicht (mehr) richtig Fuß fassen.

Verstärkung der Zusammenarbeit mit Warth

- Touristisch profitiert Schröcken von der guten Zusammenarbeit mit Warth im Bereich Werbung und Marketing, die von der gemeinsamen Werbemittelgestaltung bis zum gemeinsamen Marktauftritt reicht.

1.2 Warth

Warth hat eine sehr gute Position und ein gutes Image als Wintersportort. Rund 80 % der Übernachtungen fallen im Winter an. Die Gäste kommen fast ausschließlich zum Schilauf, der Stammgästeanteil beträgt 75 %. Der Schilauf dominiert, andere Wintersportangebote sind nachrangig bzw. reine Zusatzangebote für die Schiläufer.

Warth gehört politisch und verwaltungsmäßig zum Bregenzerwald, tendiert aber touristisch aufgrund der Struktur des Angebotes und der räumlichen Nähe zum Arlberg und zum Tiroler Lechtal. Die Zwitterstellung zwischen Bregenzerwald, Arlberg und Lechtal führt immer wieder zu Konflikten. Aus der Sicht von Warth ist daher die Mitgliedschaft der Gemeinde Warth bei Bregenzerwald Tourismus zu hinterfragen.

Warth ist bestrebt, sich in seiner Werbung an die starke Marke Arlberg anzulehnen und klar zu positionieren: Warth ist nicht der Arlberg, aber der andere Teil des Arlbergs.

Infolge der gegenüber Schröcken günstigeren Ausgangssituation sieht die Eigenbewertung durch die Gemeindeführung von Warth anders aus. Natur und Klima, allgemeine Infrastruktur, Verkehr, Wirtschaft, Beherbergung und Gastronomie sowie das Freizeitangebot für die Sommersaison werden als stark eingestuft. Das Winterangebot wird so wie in Schröcken als stark bis sehr stark bewertet. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass das Winterangebot voll auf den Pistenschiläufer hin ausgerichtet ist. Das gute Image findet seinen Niederschlag im hohen Anteil an Stammgästen. Für den Sommer gilt die Zusammenarbeit mit Lech und der Einsatz der Lech Card als zusätzlicher Pluspunkt. Der Tourismus dominiert die Wirtschaft. Die Landwirtschaft ist eng an den Tourismus angelehnt. Nichttouristische Betriebe fehlen weitestgehend.

1.3 Entwicklung des Tourismus in Schröcken und Warth

In Bezug auf die Wohnbevölkerung sind die beiden Gemeinden mit 200 Einwohnern (Warth) und 230 Einwohnern (Schröcken) etwa gleich groß. Bei den touristischen Kennziffern liegt Warth voran. Warth verzeichnet bei der Auslastung der Gästebetten mit 53 % im Winter und 19 % im Sommer bessere Werte als Schröcken (Winter 38 %, Sommer 12 %). Zudem werden in Warth aufgrund der höheren Qualität der Unterkünfte und der Nähe zum Schigebiet höhere Preise erzielt, was sich auch in einer besseren Wertschöpfung niederschlägt.

Dazu kommt, dass sich der Tagestourismus im Winter nahezu ausschließlich im Bereich der Schipisten und damit im Gemeindegebiet von Warth abspielt. Aufgrund der Passlage und der Lage an der Verkehrskreuzung von Tiroler Lechtal, Lech und Bregenzerwald sind auch im Sommer in Warth mehr Tagesgästen anzutreffen als in Schröcken.

| | Schröcken | Warth | Gesamt |
|-------------------------------------|-----------|---------|---------|
| Einwohner 2001 | 233 | 203 | 436 |
| Gästebetten Winter 2000/01 | 747 | 992 | 1.739 |
| Gästebetten Sommer 2001 | 711 | 762 | 1.473 |
| Betten in Freizeitwohnsitzen | 90 | 400 | 490 |
| Ankünfte Winter 2000/01 | 10.349 | 16.552 | 26.901 |
| Ankünfte Sommer 2001 | 3.788 | 7.014 | 10.802 |
| Ankünfte Jahr 2000/01 | 14.137 | 23.566 | 37.703 |
| Nächtigungen Winter 2000/01 | 51.643 | 95.686 | 147.329 |
| Nächtigungen Sommer 2001 | 16.172 | 24.906 | 41.078 |
| Nächtigungen Jahr 2000/01 | 67.815 | 120.592 | 188.407 |

1.3.1 Entwicklung der Gästebetten

Gästebetten in Schröcken

| Jahr | Winter Bettenzahl | Sommer Bettenzahl | Winter Index Betten |
|-----------|----------------------|----------------------|------------------------|
| 1991 / 92 | 590 | 590 | 100 |
| 1992 / 93 | 593 | 593 | 101 |
| 1993 / 94 | 597 | 597 | 101 |
| 1994 / 95 | 597 | 597 | 101 |
| 1995 / 96 | 613 | 613 | 104 |
| 1996 / 97 | 665 | 665 | 113 |
| 1997 / 98 | 678 | 678 | 115 |
| 1998 / 99 | 699 | 699 | 118 |
| 1999 / 00 | 720 | 620 | 122 |
| 2000 / 01 | 747 | 747 | 127 |

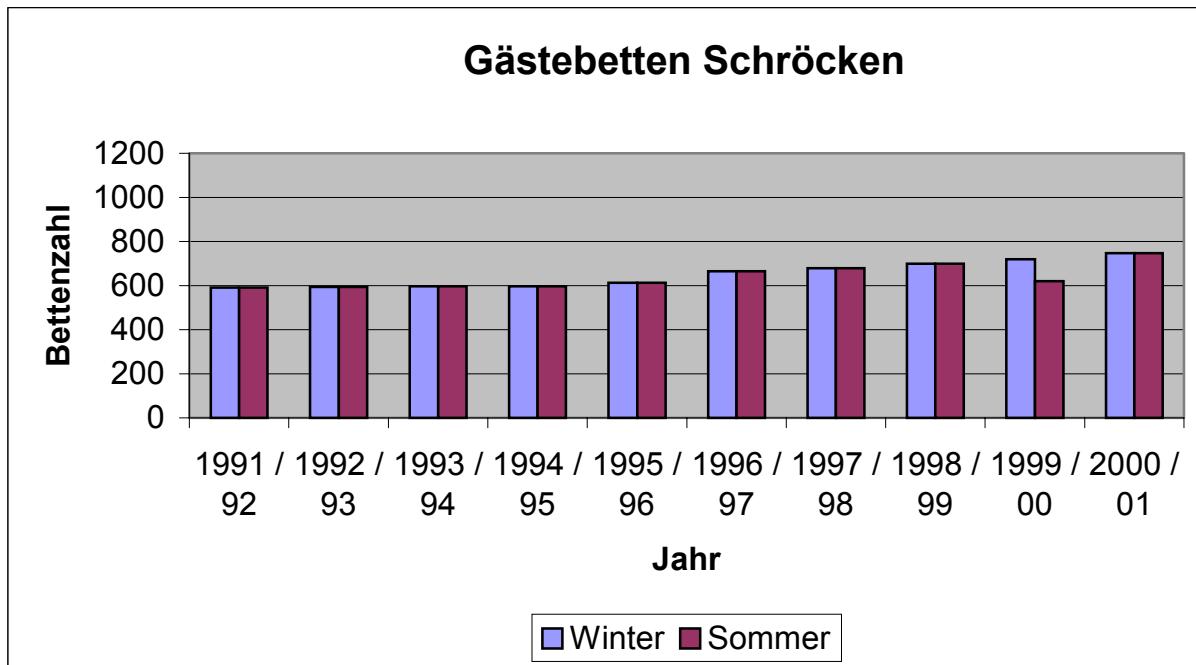
Gästebetten in Warth

| Jahr | Winter Bettenzahl | Sommer Bettenzahl | Winter Index Betten |
|-----------|----------------------|----------------------|------------------------|
| 1991 / 92 | 857 | 729 | 100 |
| 1992 / 93 | 863 | 715 | 101 |
| 1993 / 94 | 856 | 757 | 100 |
| 1994 / 95 | 881 | 733 | 103 |
| 1995 / 96 | 884 | 732 | 103 |
| 1996 / 97 | 887 | 803 | 104 |
| 1997 / 98 | 886 | 781 | 104 |
| 1998 / 99 | 942 | 808 | 110 |
| 1999 / 00 | 984 | 780 | 115 |
| 2000 / 01 | 992 | 781 | 116 |

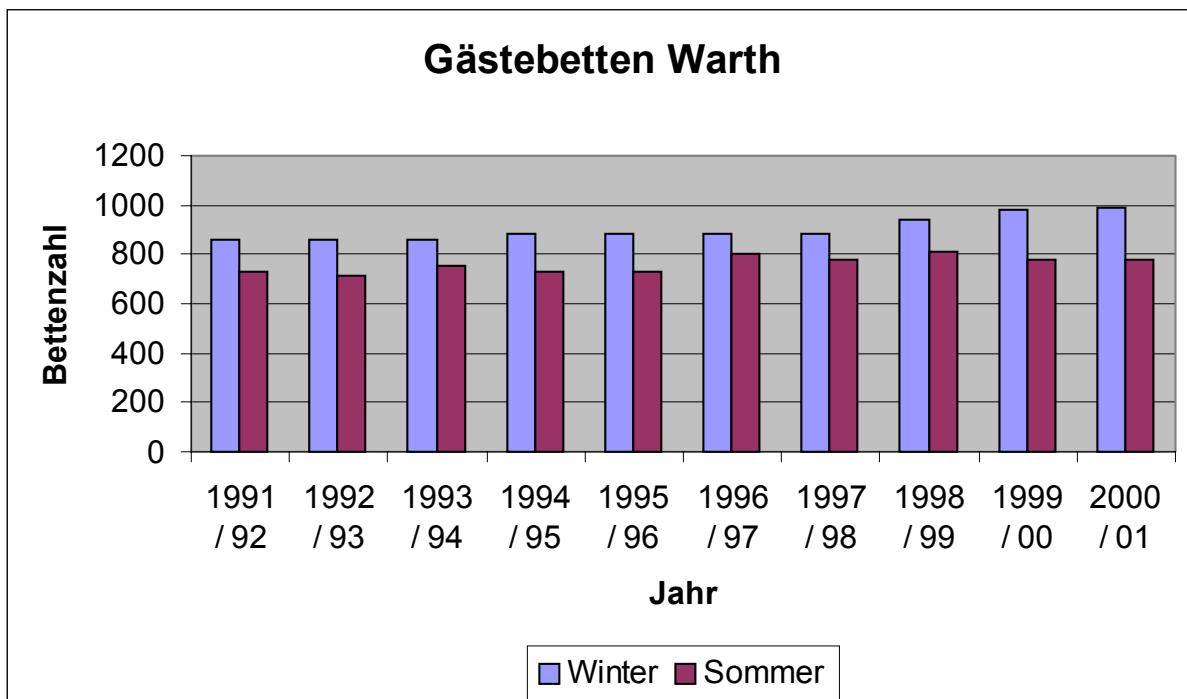
Anmerkung zu den Tabellen der Tourismusentwicklung für Schröcken und Warth

Anders als bei der Darstellung der übrigen Schigebiete und des Tourismus im Bregenzerwald beginnen die Tabellen zur Entwicklung des Tourismus für Schröcken und Warth mit dem Jahre 1991/92. Dieser Zeitpunkt wurde gewählt, weil bis 1991/92 die zur Gemeinde Steeg gehörenden Ortsteile Gehren und Lechleiten in der Tourismusstatistik von Warth geführt wurden.

Gästebetten in Schröcken



Gästebetten in Warth



1.3.2 Entwicklung der Ankünfte

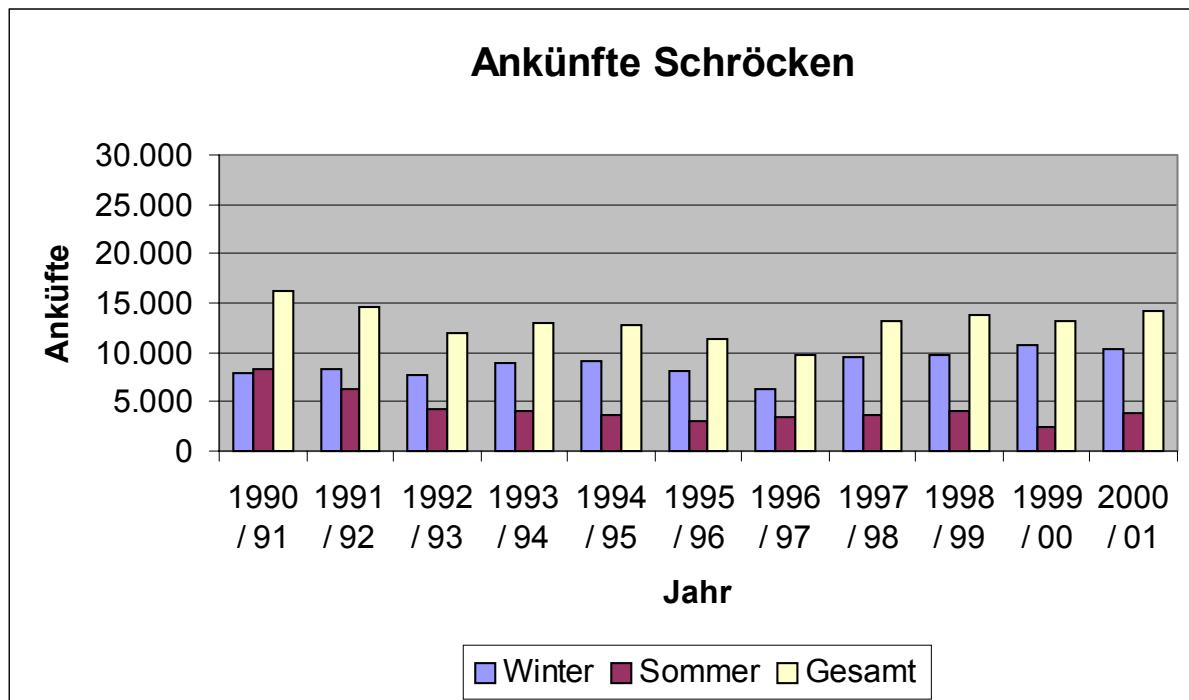
Ankünfte in Schröcken

| Jahr | Winter Ankünfte | Sommer Ankünfte | Gesamt Ankünfte |
|-----------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1991 / 92 | 8.238 | 6.269 | 14.507 |
| 1992 / 93 | 7.646 | 4.246 | 11.892 |
| 1993 / 94 | 8.842 | 4.057 | 12.899 |
| 1994 / 95 | 9.043 | 3.661 | 12.704 |
| 1995 / 96 | 8.164 | 3.140 | 11.304 |
| 1996 / 97 | 6.307 | 3.405 | 9.712 |
| 1997 / 98 | 9.526 | 3.559 | 13.085 |
| 1998 / 99 | 9.718 | 3.989 | 13.707 |
| 1999 / 00 | 10.831 | 2.436 | 13.267 |
| 2000 / 01 | 10.349 | 3.788 | 14.137 |

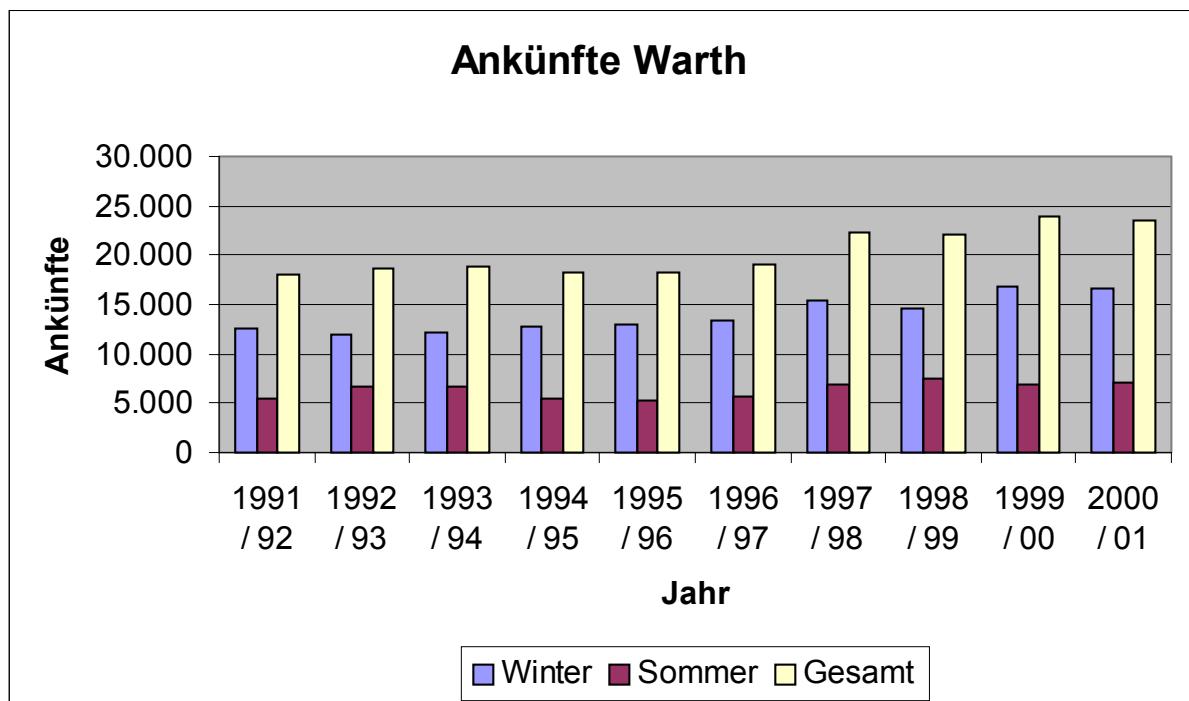
Ankünfte in Warth

| Jahr | Winter Ankünfte | Sommer Ankünfte | Gesamt Ankünfte |
|-----------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1991 / 92 | 12.650 | 5.456 | 18.106 |
| 1992 / 93 | 12.007 | 6.695 | 18.702 |
| 1993 / 94 | 12.111 | 6.758 | 18.869 |
| 1994 / 95 | 12.734 | 5.538 | 18.272 |
| 1995 / 96 | 13.013 | 5.232 | 18.245 |
| 1996 / 97 | 13.324 | 5.729 | 19.053 |
| 1997 / 98 | 15.437 | 6.832 | 22.269 |
| 1998 / 99 | 14.585 | 7.454 | 22.039 |
| 1999 / 00 | 16.909 | 6.981 | 23.890 |
| 2000 / 01 | 16.552 | 7.014 | 23.566 |

Ankünfte in Schröcken



Ankünfte in Warth



1.3.3 Entwicklung der Übernachtungen

Übernachtungen in Schröcken

| Jahr | Winter Übernachtungen | Sommer Übernachtungen | Gesamt Übernachtungen |
|-----------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1991 / 92 | 43.162 | 25.501 | 68.663 |
| 1992 / 93 | 41.085 | 19.801 | 60.886 |
| 1993 / 94 | 49.386 | 17.413 | 66.799 |
| 1994 / 95 | 46.333 | 15.350 | 61.683 |
| 1995 / 96 | 48.705 | 14.896 | 63.601 |
| 1996 / 97 | 35.810 | 13.928 | 49.738 |
| 1997 / 98 | 52.209 | 13.088 | 65.297 |
| 1998 / 99 | 51.900 | 14.487 | 66.387 |
| 1999 / 00 | 52.504 | 8.316 | 60.820 |
| 2000 / 01 | 51.643 | 16.172 | 67.815 |

Übernachtungen in Schröcken - Index

| Jahr | Winter Index | Sommer Index | Gesamt Index |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1991 / 92 | 100 | 100 | 100 |
| 1992 / 93 | 95 | 78 | 89 |
| 1993 / 94 | 114 | 68 | 97 |
| 1994 / 95 | 107 | 60 | 90 |
| 1995 / 96 | 113 | 58 | 93 |
| 1996 / 97 | 83 | 55 | 72 |
| 1997 / 98 | 121 | 51 | 95 |
| 1998 / 99 | 120 | 57 | 97 |
| 1999 / 00 | 122 | 33 | 89 |
| 2000 / 01 | 120 | 63 | 99 |

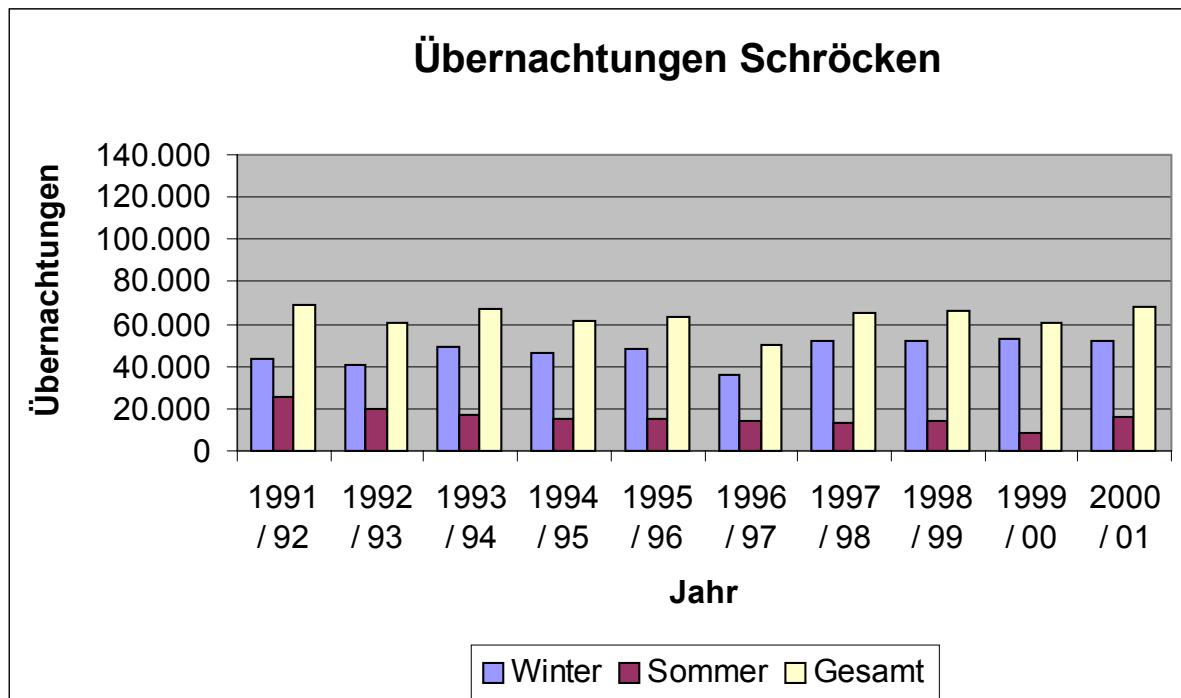
Übernachtungen in Warth

| Jahr | Winter Übernachtungen | Sommer Übernachtungen | Gesamt Übernachtungen |
|-----------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1991 / 92 | 78.065 | 21.813 | 99.878 |
| 1992 / 93 | 76.751 | 22.584 | 99.335 |
| 1993 / 94 | 79.785 | 21.060 | 100.845 |
| 1994 / 95 | 80.378 | 16.381 | 96.759 |
| 1995 / 96 | 81.048 | 16.736 | 97.784 |
| 1996 / 97 | 82.997 | 18.412 | 101.409 |
| 1997 / 98 | 90.554 | 22.175 | 112.729 |
| 1998 / 99 | 86.168 | 22.605 | 108.773 |
| 1999 / 00 | 93.665 | 20.454 | 114.119 |
| 2000 / 01 | 95.686 | 24.906 | 120.592 |

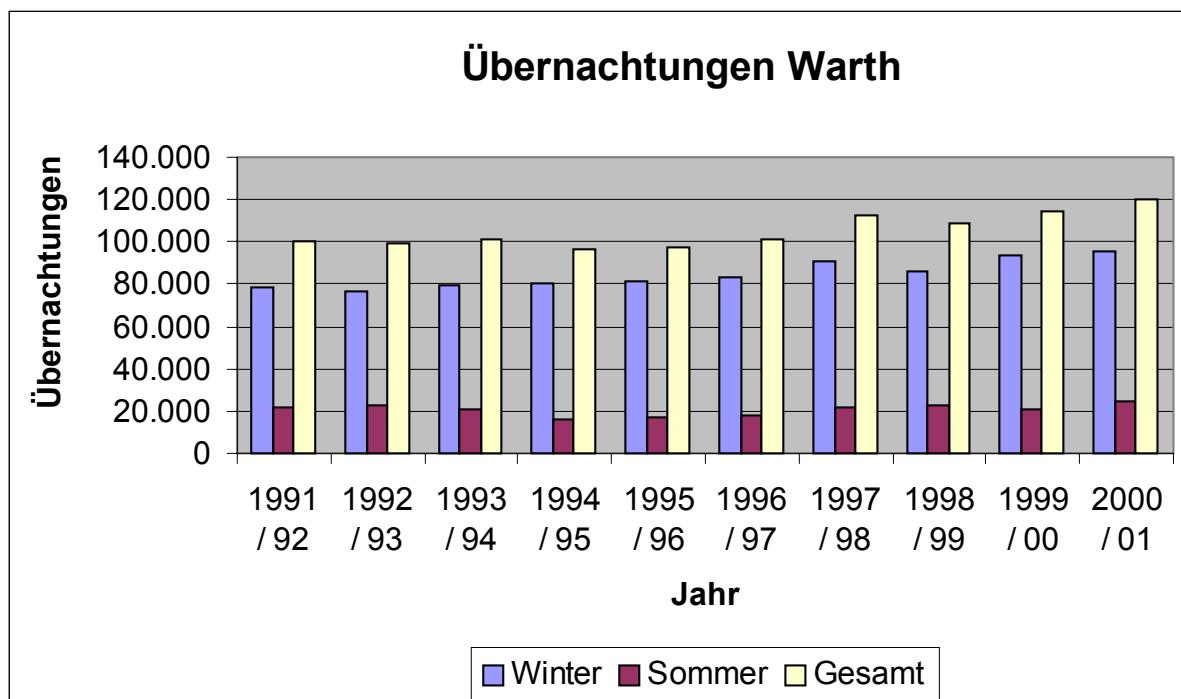
Übernachtungen in Warth - Index

| Jahr | Winter Index | Sommer Index | Gesamt Index |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1991 / 92 | 100 | 100 | 100 |
| 1992 / 93 | 98 | 104 | 99 |
| 1993 / 94 | 102 | 97 | 101 |
| 1994 / 95 | 103 | 75 | 97 |
| 1995 / 96 | 104 | 77 | 98 |
| 1996 / 97 | 106 | 84 | 102 |
| 1997 / 98 | 116 | 102 | 113 |
| 1998 / 99 | 111 | 104 | 109 |
| 1999 / 00 | 120 | 94 | 114 |
| 2000 / 01 | 123 | 114 | 121 |

Übernachtungen in Schröcken



Übernachtungen in Warth



2 Lage und Erreichbarkeit des Schigebietes

Das Schigebiet Warth & Schröcken liegt am Hochtannbergpass in der südöstlichen Ecke des Bezirkes Bregenz. Der weitaus größte Teil der Aufstiegshilfen und Pisten befindet sich im Gemeindegebiet von Warth, nur ein kleiner Abschnitt im Bereich der Gemeinde Schröcken. Über die Bergbahnen Schröcken erfolgt der Einstieg in das Schigebiet am Hochtannberpass in 1.660 m, über die Bergbahnen Warth bei Hochkrumbach in 1.600 m sowie im Ortsbereich von Warth in 1.500 m Seehöhe. Die Schipisten reichen bis in eine Höhe von 2.050 m.

Die Anfahrt erfolgt über den Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal. Neben Warth und Schröcken bilden der Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal das Hinterland, aus dem die Schiläufer kommen bzw. über das die Tagesgäste anreisen. Von den 7.500 Schiläufern, die derzeit an Spitzentagen im Schigebiet anzutreffen sind, wohnen 1.500 bis 1.600 (ca. 20 %) in Warth und Schröcken bzw. Gehren und Lechleiten. Etwa 6.000 Schiläufer kommen aus anderen Urlaubsorten oder sie reisen direkt vom Wohnort her an. Die Gäste, die von außen her in das Schigebiet Warth & Schröcken fahren, kommen zu etwa gleichen Teilen aus dem Bregenzerwald und aus dem Tiroler Lechtal bzw. aus den jeweils vorgelagerten Räumen.

Die Straßenverbindung zwischen Warth und Lech ist nahezu den ganzen Winter über aus Sicherheitsgründen gesperrt. Sie kommt daher für die Anreise in das Schigebiet Warth & Schröcken nicht in Betracht.

2.1 Kennzahlen zum Einzugsgebiet

Die Tabelle zur Erreichbarkeit der Schigebiete informiert auf der Basis eines digitalen Routenplaners über Distanzen und Fahrtdauer bei Benutzung bestimmter Anreisestrecken. Ausgangspunkt sind die Bezirkshauptstädte in Vorarlberg sowie Reutte und Oberstaufen. Die Angaben zeigen, welche Route für das Erreichen eines bestimmten Gebietes relevant ist.

Die Aufstellung bestätigt, dass Warth & Schröcken unter allen Schigebieten im Untersuchungsraum von der Vorarlberger Seite her die längste Anreise aufweist. Dazu kommen noch die Engstellen, die Höhenlage die Steigung der Straße oberhalb von Schröcken was im Winter immer wieder das Anlegen von Schneeketten erfordert.

In Bezug auf den Zeitaufwand für die Anreise besteht die günstigste Wettbewerbssituation mit dem Schigebiet Damüls. Außerdem warten hier auf der Zufahrt ähnliche Herausforderungen (Höhenlage, Steigung, teilweise enge und unübersichtliche Straße) wie auf der Straße zum Hochtannberg. Nach Damüls ist die Anreise aus Bregenz, Dornbirn und Oberstaufen nur unwesentlich kürzer als in das Schigebiet Warth & Schröcken.

Für den Besuch des Schigebietes Warth & Schröcken müssen daher besondere Argumente sprechen, damit die Fahrt dorthin in Kauf genommen wird. Zentrale Kriterien sind zweifellos die Höhenlage des Hochtannbergpasses als Ausgangspunkt in das Schigebiet, die Schneesicherheit aufgrund der reichhaltigen Niederschläge und die Konsistenz des Schnees dank der vorwiegenden Nord-, Nordwest- und Westexposition der Schihänge.

Erreichbarkeit der Schigebiete im Hinteren Bregenzerwald

| Ausgangspunkt / Fahrt über | Zielpunkte | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------------|-----|--------|-----|-------------|-----|-------|-----|--------------------|-----|
| | Mellau | | Damüls | | Schoppernau | | 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

Die Tabellen zu den Betten und Übernachtungen im Einzugsgebiet decken den Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal ab. In der ersten Tabelle ist das Einzugsgebiet Bregenzerwald dargestellt, in der zweiten sind Bregenzerwald und Tiroler Lechtal aufsummiert. Betten und Übernachtungen sind jeweils als kumulierte Werte angegeben. Es ist davon auszugehen, dass Urlauber, die in diesem Raum nächtigen, auch potenzielle Gäste des Schigebietes Warth & Schröcken sind. Damüls ist in dieser Berechnung nicht enthalten. Auch hier gilt die Annahme, dass Gäste von hoch gelegenen Orten mit eigenem Schigebiet vom Urlaubsort aus nicht oder nur selten in ein anderes Schigebiet fahren, um dort Schi zu laufen.

2.2.1 Gewichtung der Einzugsgebiete Bregenzerwald und Lechtal

Im Entfernungsbereich bis 55 Kilometer (so weit reicht das auf der Lechtaler Seite ausgewiesene Einzugsgebiet für Urlauber) stehen den 11.200 Betten und 640.000 Winterübernachtungen im Bregenzerwald auf der Lechtaler Seite 6.400 Betten bzw. 245.000 Übernachtungen gegenüber. Damit beträgt die Relation zu Gunsten des Bregenzerwaldes bei den Betten 1,8 zu 1 und bei den Übernachtungen 2,6 zu 1.

Keine konkurrierende Schigebiete auf der Lechtaler Seite

Bei der Bewertung der Bedeutung des Schigebietes Warth & Schröcken für die beiden Einzugsgebiete ist zu beachten, dass auf der Lechtaler Seite keine konkurrierenden Schigebiete vorhanden sind, während im Bregenzerwald der Gast mit Mellau, Damüls und Diedamskopf drei Alternativen vorfindet. Das hat zur Folge, dass aus dem Tiroler Lechtal im Verhältnis zur Zahl der Übernachtungen mehr Gäste das Schigebiet Warth & Schröcken aufsuchen als aus dem Bregenzerwald. Das bestätigen auch die Befragungen im Zuge der Verkehrszählungen.

Grundsätzlich dasselbe gilt für die Einheimischen. Im Vergleich zum Bregenzerwald stehen diesen ebenfalls keine bzw. keine attraktiven Schigebiete zur Verfügung. Dieser Effekt wird zusätzlich verstärkt in Wintern mit schlechter Schneelage, in denen das Schigebiet Warth & Schröcken seine Stärken voll zur Geltung bringen kann.

Berechnung der Anteile der einzelnen Gästegruppen

Die im folgenden angeführten Zahlen basieren auf mehreren Quellen: Beobachtungen und Schätzungen von Vertretern der beiden Bergbahnunternehmen, Statistiken der Gasteintritte für Tage mit starken Frequenzen aus den Jahren 2000 bis 2003, Befragungen an den Parkplätzen Steffisalp und Salober im Rahmen der Verkehrsstudie im Winter 2001/2002. Struktur und Qualität dieser Daten lassen allerdings keine exakten Berechnungen zu. Die Prozentsätze sind daher als Richtwerte zu betrachten, die Größenordnungen wiedergeben.

Urlauber vor Ort sowie von außen kommende Urlauber und Tagesgäste

An Tagen mit Spitzenfrequenzen entfallen rund 20 % der Gasteintritte in das Schigebiet auf Urlauber aus Schröcken, Warth, Gehren und Lechleiten. Jeweils 40 % der Gasteintritte sind Schiläufern zuzuordnen (Urlauber sowie Tagesgäste), die aus Richtung Bregenzerwald bzw. aus Richtung Tiroler Lechtal anreisen, wobei jedoch die Anteile der beiden Herkunftsgebiete im Laufe einer Saison Schwankungen unterliegen. Im Durchschnitt der Wintersaison beträgt der Anteil der Urlauber aus Schröcken, Warth, Gehren und Lechleiten an allen Gasteintritten in das Schigebiet Warth & Schröcken ca. 30 %.

Von außen kommende Urlauber und Tagesgäste

Geht man von der Gesamtzahl der von außen kommenden Gäste aus, fasst also Urlauber und Tagesgäste zusammen, so kommen jeweils rund 50 % aus Richtung Bregenzerwald und 50 % aus Richtung Lechtal.

Von außen kommende Urlauber

Bezogen auf die Zahl der Übernachtungen im jeweiligen Raum kommen aus dem Tiroler Lechtal rund dreimal so viele Urlauber in das Schigebiet Warth & Schröcken wie aus dem Bregenzerwald. Mit anderen Worten: Von dieser Gästegruppe wohnen demzufolge 55 % in den Gemeinden des Tiroler Lechtals und 45 % in den Urlaubsorten des Bregenzerwaldes.

Von außen kommende Tagesgäste

Tagesgäste aus den Standortgemeinden werden aufgrund der geringen Einwohnerzahl nicht berücksichtigt. Bei den Tagesgästen, die von außen kommen, stammen etwa 55 % aus dem Bregenzerwald oder reisen durch den Bregenzerwald an, und 45 % kommen aus dem Tiroler Lechtal bzw. aus den diesem vorgelagerten Räumen.

Tendenzen in den Einzugsgebieten des Schigebietes Warth & Schröcken

Die genannten Daten stellen Richtwerte dar. Abweichungen entstehen u.a. in Abhängigkeit von den Ferienterminen oder den Schneeverhältnissen in den Schigebieten des Umfeldes (Bregenzerwald, Tannheimertal, Allgäu). Nach den Aussagen der Bergbahnen Warth ist zudem eine Verschiebung des Gewichtes der Einzugsgebiete zugunsten des Tiroler Lechtals und der dem Lechtal vorgelagerten Räume zu beobachten. Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf die verstärkte Werbetätigkeit des Schigebietes Warth & Schröcken in diesem Raum sowie auf die Modernisierung bzw. den Ausbau der Schigebiete im Bregenzerwald (Damüls, Diedamskopf).

Dazu kommt, dass das Schigebiet Warth & Schröcken über die Lechtaler Seite wesentlich leichter mit Bussen zu erreichen ist als über den Bregenzerwald. Neben den elf Kurspaaren des öffentlichen Verkehrs aus dem Lechtal, welche die ganze Woche über im Einsatz sind, sind an Wochenenden im Schigebiet Warth & Schröcken bis zu 50 Reisebusse anzutreffen. Insgesamt dürften von den Busgästen etwa 25 % der Seite des Bregenzerwaldes und 75 % der Seite des Tiroler Lechtals zuzurechnen sein.

Konsequenzen einer Einstiegstelle Schröcken

Bei der Möglichkeit, ab Schröcken Dorf oder Neßlegg das Schigebiet Warth & Schröcken mit einer direkten Bahn zu erreichen, erspart sich der Schiläufer eine Fahrstrecke von bis zu fünf Kilometern bzw. eine Fahrzeit von bis zu 12 Minuten. Angesichts der Problematik des Straßenabschnittes zwischen Neßlegg und der Talstation der Saloberbahn (Steigung, enge Straße, Winterausrüstung und z.T. Schneeketten erforderlich) ist der psychologische Effekt der Distanzverringerung durch eine Schigebietsanbindung höher anzusetzen als der räumliche und zeitliche. Es darf daher angenommen werden, dass beim Vorhandensein einer Einstiegsmöglichkeit in Schröcken oder in Neßlegg (bzw. beides) die Anziehungskraft des Schigebietes Warth & Schröcken auf jene Schiläufer zunimmt, die im Bregenzerwald wohnen bzw. über den Bregenzerwald anreisen. Das Ausmaß dieses Effektes ist jedoch schwer abzuschätzen. Um eine spürbare Wirkung zu erzielen, müssen mehrere Faktoren zusammenspielen. Grundvoraussetzung ist auf jeden Fall eine Schigebietsanbindung, die sich durch Komfort und eine kurze Fahrzeit auszeichnet sowie kundenorientierte Parkmöglichkeiten.

Schröcken / Warth: Betten und Übernachtungen im Bregenzerwald

| Kilometer | Betten Winter 2000/01 (kumulierte Werte) | Übernachtungen Winter 2000/01 (kumulierte Werte) | Orte |
|-----------|--|--|--|
| bis < 5 | 1.739 | 147.329 | Schröcken, Warth |
| bis < 15 | 1.739 | 147.329 | |
| bis < 25 | 4.487 | 346.411 | Au, Schoppernau |
| bis < 35 | 6.082 | 440.668 | Bizau, Mellau, Schnepfau |
| bis < 45 | 8.511 | 558.489 | Andelsbuch, Bezau, Reuthe, Schwarzenberg |
| bis < 55 | 11.156 | 637.647 | Alberschwende, Egg, Hittisau, Langenegg, Lingenau |
| bis < 65 | 11.923 | 660.319 | Doren, Krumbach, Sibratsgfäll |
| bis < 75 | 12.862 | 695.097 | Riefensberg, Sulzberg |

Anmerkung: Ohne Damüls. Kumulierte Werte bei Betten und Übernachtungen

Schröcken / Warth: Betten und Übernachtungen im Bregenzerwald und Lechtal

| Kilometer | Betten Winter 2000/01 (kumulierte Werte) | Übernachtungen Winter 2000/01 (kumulierte Werte) | Orte |
|-------------|--|--|---|
| bis < 5 | 1.739 | 147.329 | Schröcken, Warth |
| bis < 15 | 2.757 | 198.476 | Steeg |
| bis < 25 | 8.525 | 544.264 | Au, Schoppernau, Bach, Elbigenalp, Holzgau, Kaisers |
| bis < 35 | 10.741 | 650.476 | Bizau, Elmen, Häselgehr, Mellau, Schnepfau |
| bis < 45 | 14.231 | 796.941 | Andelsbuch, Bezau, Forchach, Gramais, Reuthe, Schwarzenberg, Stanzach, Vorderhornbach |
| bis < 55 | 17.514 | 882.057 | Alberschwende, Egg, Hinterhornbach, Hittisau, Langenegg, Lingenau, Namlos, Pfafflar |
| bis < 65 *) | 18.283 | 904.729 | Doren, Krumbach, Sibratsgfäll |
| bis < 75 *) | 19.219 | 939.507 | Riefensberg, Sulzberg |

Anmerkung: Ohne Damüls. Kumulierte Werte bei Betten und Übernachtungen.
Ab 65 Kilometer nur Bregenzerwald.

3 Ausgangssituation im Schigebiet

Größtes Schigebiet im Bregenzerwald

Mit 15 Anlagen ist das Schigebiet Warth & Schröcken derzeit vor Damüls (10 Anlagen) das größte Schigebiet im Bezirk Bregenz. Warth & Schröcken liegt auch bei allen anderen Kennwerten (Länge der Anlagen, Höhendifferenz, Förderleistung und Transportkapazität) an erster Stelle. Sollte der Zusammenschluss Mellau Damüls kommen, so wird dieses Schigebiet mit 21 Anlagen an die erste Stelle rücken. Erst die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs würde das Warth & Schröcken in eine neue Größenordnung bringen.

Zwei Unternehmen

Das zusammenhängende Schigebiet Warth & Schröcken wurde von zwei Bergbahnunternehmen aufgebaut und wird auch derzeit von zwei Unternehmen betrieben (Skilifte Warth GmbH & Co., Skilifte Schröcken Strolz GmbH). Die ersten Bemühungen zur Erschließung der Hänge am Hochtannbergpass sind in den 1950er Jahren von Schröcken ausgegangen.

Verstärkung der Zusammenarbeit

Angesichts des immer schärferen Wettbewerbes zwischen den Schigebieten und des daraus resultierenden Kostendruckes rücken die beiden Unternehmen näher zusammen. Eine sehr gute gemeinsame Arbeit erfolgt schon jetzt im Auftritt des Schigebietes nach außen und in der Bewerbung des Angebotes. Weitere Initiativen laufen: Beispielsweise ein gemeinsames Vorgehen bei der Planung des Schigebietes und den daraus resultierenden Umsetzungen. Diese Zusammenarbeit kann bis zur Fusion der beiden Bergbahnunternehmen reichen, die intern bereits diskutiert wird.

Vorteile einer systematischen Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit der beiden Bergbahnunternehmen liegt auf der Hand und sie bringt zahlreiche Vorteile wie z.B.:

- ◆ kundenorientierte Lösungen und damit Absicherung der Nachfrage,
- ◆ Optimierung der Kosten im betrieblichen und im öffentlichen Bereich durch gegenseitige Abstimmung der Investitionen,
- ◆ sparsamerer Umgang mit den Ressourcen Natur und Landschaft durch Optimierung der Anzahl und der Linienführung der Aufstiegshilfen,
- ◆ stärkere Position bei der Vertretung der Interessen nach außen.

Anstehende Aufgaben

Im Schigebiet sind zahlreiche wichtige Aufgaben zu lösen, die bei einem gemeinsamen Vorgehen leichter realisierbar sind und ein besseres Ergebnis erwarten lassen. Zu diesen Aufgaben zählen:

- ◆ die innere Optimierung des Schigebietes im Hinblick auf die Logistik bei Aufstiegshilfen und Schipisten,
- ◆ die Modernisierung von Aufstiegshilfen einschließlich des Ersatzes von Schlepliften durch Sesselbahnen,
- ◆ die bessere Nutzung von Hängen innerhalb des bereits erschlossenen Schiraumes,
- ◆ der Bau von Beschneiungsanlagen,
- ◆ die angestrebte Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs,
- ◆ die von der Gemeinde Schröcken gewünschte direkte Schigebietsanbindung vom Dorfkern aus.

Möglichkeiten zur intensiveren Nutzung und Erweiterung des Schigebietes

Die Firma Ecosign Mountain Resort Planners Ltd. mit Sitz in Whistler, Kanada hat im Auftrag der Gemeinde Schröcken und der Skilifte Schröcken Strolz GmbH das Schigebiet untersucht und Verbesserungs- sowie Erweiterungspotenziale herausgearbeitet. Demnach bestehen im räumlichen Wirkungsbereich des Schröckener Bergbahnunternehmens noch Möglichkeiten zur Erweiterung des Pistenangebotes innerhalb des bestehenden Schigebietes, aber auch Potenziale zur Ausdehnung des Schigebietes. Da Ecosign auf der Grundlage von Geländemodellen alles ausgelotet hat, was theoretisch für den Schilauf in Frage kommt, wird es wohl erforderlich sein, dieses Maximalergebnis auf realitätsnahe und mit den Umfeldbedingungen abgestimmte Lösungen herunterzubrechen.

Warth und Schröcken: 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 *) |
|-----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|------------------------|-------------------------------|
| Bergbahnen Warth | | | | | |
| Wartherhorn | 6er-Sesselbahn | 1.048 | 285 | 2.880 | 821 |
| Steffisalp | 4er-Sesselbahn | 1.402 | 369 | 2.380 | 878 |
| Wannenkopf | 4er-Sesselbahn | 368 | 82 | 1.674 | 137 |
| Jägeralp | Doppelsessellift | 1.320 | 418 | 1.432 | 599 |
| Karhorn | Doppelsessellift | 578 | 126 | 1.435 | 181 |
| Hochalpe | Schlepplift | 953 | 162 | 1.200 | 194 |
| Kitze | Schlepplift | 128 | 12 | 360 | 4 |
| Warth | 7 | 5.797 | 1.454 | 11.597 | 2.814 |
| | | | | | |
| Bergbahnen Schröcken | | | | | |
| Saloberkopf | 4er-Sesselbahn | 1.340 | 370 | 2.395 | 886 |
| Kuchl | Doppelsessellift | 307 | 71 | 1.417 | 101 |
| Auenfeld | Doppelsessellift | 1.443 | 390 | 1.440 | 562 |
| Falken | Doppelsessellift | 1.310 | 248 | 1.433 | 355 |
| Körb | Schlepplift | 206 | 22 | 791 | 17 |
| Märchenland I | Schlepplift | 50 | 4 | 600 | 2 |
| Märchenland II | Schlepplift | 73 | 8 | 720 | 6 |
| Mohnenfluh | Schlepplift | 150 | 31 | 510 | 16 |
| Schröcken | 8 | 4.879 | 1.144 | 9.306 | 1.945 |
| Gesamt | 15 Anlagen | 10.676 | 2.598 | 20.903 | 4.759 |

Anmerkung: Berechnung der Transportkapazität in Personen Höhenkilometer pro Stunde (PHkm/h):
 Transportkapazität PHkm/h = Förderleistung P/h mal Höhendifferenz in m / 1000

3.1 Bausteine des gemeinsamen Schigebietes

3.1.1 Die Vorzüge des Schigebietes Warth & Schröcken

Die Betrachtung der Stärken des Schigebietes Warth & Schröcken ist in erster Linie auf den Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal hin orientiert und nicht auf das weitere, auch internationale Umfeld. Selbstverständlich kommen Stärken, die dem Schigebiet Warth & Schröcken innerhalb des Bregenzerwaldes und des Lechtales einen besonderen Stellenwert verleihen, auch im Vergleich mit den Schigebieten im weiteren Umfeld zur Geltung. Sie besitzen dort allerdings nicht mehr dasselbe Gewicht.

Aus den im folgenden aufgelisteten Stärken des Schigebietes Warth & Schröcken resultiert

- ◆ ein hohes Niveau bei den Frequenzen (an 30 Saisontagen wird eine sehr hohe Auslastung erzielt, darunter sind fünf absolute Spitzentage) und
- ◆ ein insgesamt sehr gutes Angebot in den Beherbergungsbetrieben, wobei die Auslastung deutlich über dem Schnitt des Bregenzerwaldes liegt (122 gegenüber 106 Vollauslastungstagen im Jahr).

Höhenlage und Schneesicherheit

- Höhenlage
 - ◆ Imagefaktor (der insbesondere im Spätwinter wirksam wird)
- Schneesicherheit und Schneequalität bedingt durch
 - ◆ Höhenlage
 - ◆ Exposition gegenüber West- und Nordwestwetterlagen
 - ◆ Nord-, Nordwest- und Westexposition der Schihänge
- Kombination von Schatten- und Sonnenhängen
 - ◆ Teile des Schigebietes sind dank ihrer Exposition und des offenen Horizontes nach Südwesten hin ständig besonnt

Größe und Angebot an Abfahrten

- Anspruchsvolle Schihänge
- Größe des zusammenhängenden Schigebietes
- Möglichkeiten zur Optimierung und damit Potenzial zur Verbesserung und Erweiterung des Angebotes: Daraus resultieren neue Argumente gegenüber dem Gast.

Lage der Unterkünfte zum Schigebiet

- Teilweise Nähe der Unterkünfte zum Schigebiet mit direktem Zugang zu den Aufstiegshilfen und Abfahrt bis vor das Haus.

Einzugsgebiet

- Mehrere Dimensionen des Einzugsgebietes
 - ◆ Urlauber aus den Standortgemeinden Warth und Schröcken
 - ◆ Einzugsbereich Bregenzerwald (Urlauber, Einheimische) sowie Rheintal, Bodenseeraum, Westteil des Allgäu
 - ◆ Einzugsbereich Tiroler Lechtal (Urlauber, Einheimische) sowie Raum Reutte und Ostteil des Allgäu
 - ◆ Variantenschifahrer aus Lech Zürs

Zusammenarbeit der Bergbahnunternehmen

- Zusammenarbeit der beiden Bergbahnunternehmen in Warth und Schröcken
 - ◆ Werbung und Vertrieb
 - ◆ Schigebietsplanung
 - ◆ Zunehmende Intensivierung der Zusammenarbeit bis hin zur Fusion der beiden Bergbahnunternehmen

Schneegarant für den Bregenzerwald

- Die zentrale Stärke ist zweifellos die Schneesicherheit, die dazu beiträgt, dass das Schigebiet Warth & Schröcken der Ausübung des Wintersports in der Destination Bregenzerwald einen hohen Rückhalt verleiht. Diese Stärke und Garantieleistung kommt auch dem Tiroler Lechtal zugute.

4 Ausbauvorhaben im Schigebiet Warth & Schröcken

4.1 Beweggründe

Weiterentwicklung des Tourismus als Grundlage der örtlichen Wirtschaft

Zentrale Zielsetzung der beiden Bergbahnunternehmen ist es, den Tourismus weiterzuentwickeln, um damit die einzige tragfähige wirtschaftliche Grundlage von Warth und Schröcken abzusichern und über die direkte sowie indirekte Schaffung von Arbeitsplätzen die Bewohner in diesen hoch gelegenen und peripheren Wirtschaftsstandorten zu halten. Damit einher geht auch der Beitrag der beiden Bergbahnunternehmen zur Stärkung des Winter- und des Sommertourismus im Bregenzerwald. Die Wintersaison ist nicht zuletzt auch deshalb von Bedeutung, weil von dort her Querfinanzierungen in die Sommersaison hinein erfolgen (z.B. Stützung des Sommerbetriebes von Aufstiegshilfen, Inclusive Cards).

Optimierung des gemeinsamen Schigebietes

Eine der wesentlichen Grundlagen zur Erreichung dieser Ziele bildet die Optimierung des gemeinsamen Schigebietes. Die von den Bergbahnunternehmen vorgesehenen Investitionen bringen für den Gast eine rasche und nachhaltige Komfortverbesserung und sie tragen zur Steigerung der Attraktivität des Schigebietes bei. Im Hinblick auf die Realisierung dieser Vorhaben ist die bereits angesprochene Frage der Qualität der Zusammenarbeit der beiden Unternehmen von großer Bedeutung.

Dringende Investitionen aus der Sicht der Bergbahnunternehmen

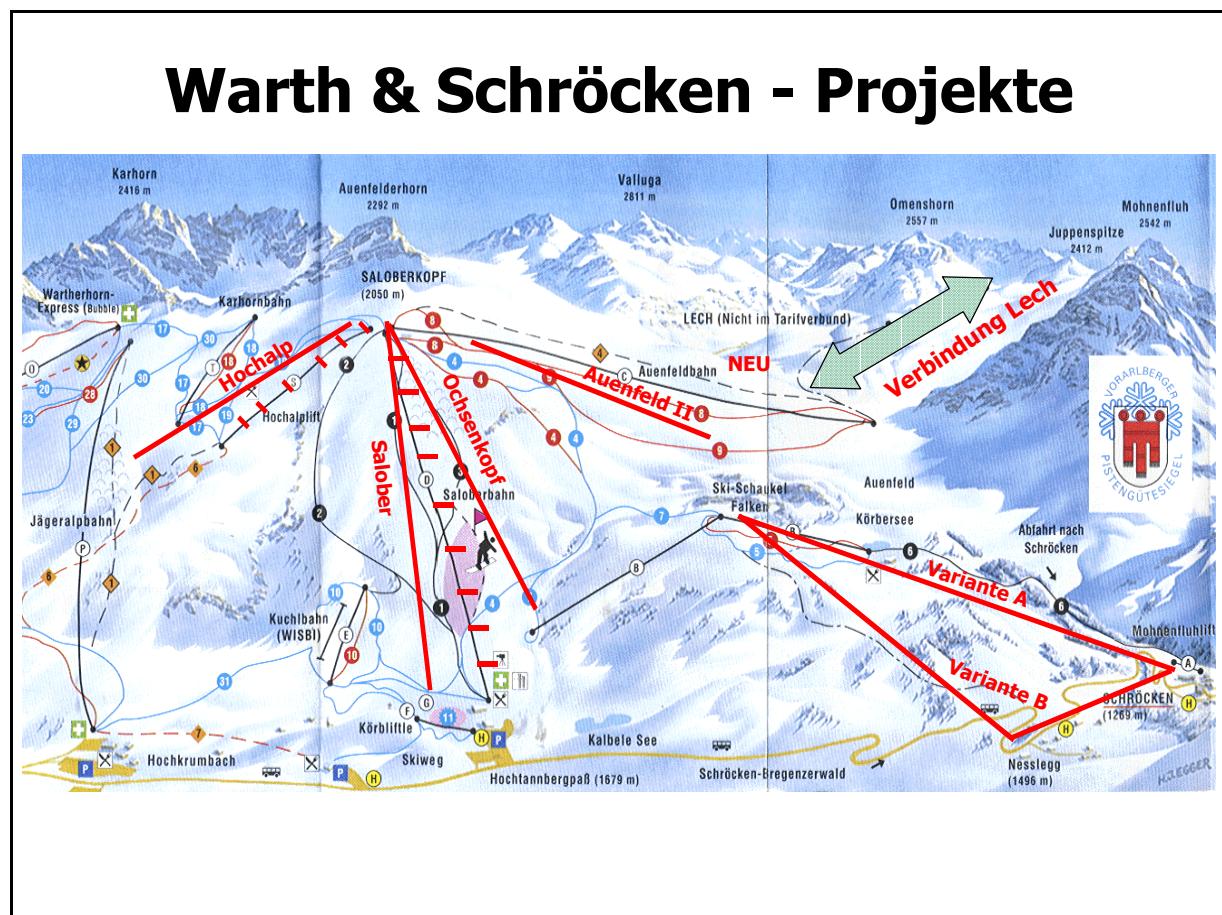
Oberste Priorität für die kommenden drei Jahre haben aufgrund ihrer großen logistischen Bedeutung für das Schigebiet die Auenfeldbahn I, der Hochalplift und die Jägeralpbahn sowie die vorgesehenen Beschneiungsanlagen. In die oberste Priorität gehört auch die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs. Bei ihrem gemeinsamen Vorgehen arbeiten die Bergbahnunternehmen nach dem Grundsatz, dass nur noch das gebaut wird, was aus betriebswirtschaftlicher Sicht sowie zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit erforderlich ist.

4.2 Projekte

Wichtige Fragen sind im Hinblick auf eine abgestimmte Investitionstätigkeit noch zu klären. So ist u.a. noch eine von beiden Unternehmen getragene Prioritätenreihung für die künftigen Investitionen im Schigebiet festzulegen. Davon sind die nachstehend angeführten Anlagen bzw. Vorhaben betroffen (in alphabetischer Reihung):

Geplante Vorhaben

- ◆ Auenfeldbahn 1
- ◆ Auenfeldbahn 2
- ◆ Auenfeld / Salober Beschneiungsanlage
- ◆ Hochalplift
- ◆ Jägeralpbahn
- ◆ Jägeralp Beschneiungsanlage
- ◆ Lech Zürs Schigebietsverbindung
- ◆ Ochsenkopfbahn
- ◆ Saloberbahn neu
- ◆ Salober Bergrestaurant
- ◆ Schigebietsanbindung Schröcken



Anmerkungen zu einzelnen Projekten

Auenfeldbahn 1

- Ersatz der bestehenden Auenfeldbahn (in Zukunft Auenfeld 1) durch eine kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubbles. Realisierungszeitraum 2003 bis 2004.

Auenfeldbahn 2

- Neue Anlage, die den Zugang zu mehreren Abfahrtsvarianten und zum Schilauf im sonnigen Bereich des Schigebietes öffnet (derzeit nur Auenfeldbahn). Es ist vorgesehen, die jetzige 4er-Sesselbahn Salober zu verwenden.

Beschneiungsanlagen

- Jägeralp soll bis zum Winter 2003/04 realisiert werden.
- Auenfeld / Salober soll bis 2005/06 umgesetzt werden. Bezoekt wird die Beschneiung der Hauptabfahrten 1, 4 und 8. Damit stehen dann für alle Könnensstufen technisch beschneite Abfahrten zur Verfügung.

Ochsenkopfbahn und Saloberbahn neu

- Die beiden Anlagen werden als Ersatz für die bestehende Saloberbahn errichtet. Sie erlauben die bessere Nutzung des Westhangs des Saloberkopfes und sie schalten das unangenehme Flachstück (Schiebestrecke) vom Ende der Abfahrt 4 zur Talstation der bestehenden Saloberbahn aus. Aus der Sicht der Bergbahnen Schröcken bringt die Ochsenkopfbahn eine wertvolle Aufwertung für das Schigebiet.

Salober Bergrestaurant

- Im Anschluss an die Ochsenkopfbahn auf dem Geländerücken zwischen Ochsenkopf und Salobersattel.

Keine gravierenden Geländeänderungen

Insgesamt sind bei den Vorhaben, für die bereits Begehungen zur Beurteilung aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes stattgefunden haben, keine gravierenden Geländeänderungen zu erwarten. Das gilt für die Hochalpbahn, Jägeralpbahn, Ochsenkopfbahn und Saloberbahn. Durch Änderungen bei den ursprünglichen Planungen und Begleitmaßnahmen können alle erforderlichen Eingriffe auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Bessere Nutzung der derzeitigen Pistenfläche

Durch die Umsetzung dieser Projekte wird die Pistenfläche insgesamt nur unwesentlich erweitert, weil im Schröckener Schigebiet durch die Stilllegung von Flächen auf der Abfahrt 9 eine Kompensation erfolgt. Dank der bereits bestehenden günstigen Relation zwischen der Förderleistung der Aufstiegshilfen und der Breite der Pisten wird aus der Sicht des Bergbahnunternehmens auch nach der Realisierung der derzeit geplanten Projekte ein komfortables und sicheres Schifahren gewährleistet sein.

Parkplätze

Vorzusehen ist in Anlehnung an die Nachfrageentwicklung auch die Schaffung zusätzlicher Parkplätze. Priorität hat jedoch die Verbesserung der Auslastung des Parkplatzes bei der Jägeralpbahn.

4.2.1 Projektbeschreibung Bahnen

Vorhaben der Bergbahnen Schröcken

| Name der Anlage | Anlagen-art | Schräge Länge in m | Höhenunterschied in m | Förderleistung in P/h | | Transportkapazität PHkm/h neu |
|-----------------|----------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|----------|-------------------------------|
| | | | | alt | neu | |
| Auenfeld 1 | 6er Sesselbahn | 1.443 | 390 | 1.440 | 3.000 *) | 1.170 |
| Auenfeld 2 | 4er Sesselbahn | 1.134 | 276 | 0 | 2.400 *) | 662 |
| Ochsenkopf | 4er Sesselbahn | 1.100 | 320 | 0 | 2.400 *) | 768 |
| Saloberkopf | 6er Sesselbahn | 1.384 | 374 | 2.395 | 3.000 *) | 1.122 |

Anmerkung: Förderleistung in P/h neu = Maximum der Anlagen bei voller Leistung.

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

Vorhaben der Bergbahnen Warth

| Name der Anlage | Anlagen-art | Schräge Länge in m | Höhenunterschied in m | Förderleistung in P/h | | Transportkapazität PHkm/h neu |
|------------------|----------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------|-------------------------------|
| | | | | alt | neu | |
| Hochalpe | 2er Sessellift | 846 | 148 | 1.200 | 1.439 | 213 |
| Jägeralp Express | 6er Sesselbahn | 1.525 | 450 | 1.432 | 2.405 | 1.082 |

Anmerkung: Berechnung der Transportkapazität in Personenhöhenkilometer pro Stunde (PHkm/h):
Transportkapazität PHkm/h = Förderleistung P/h mal Höhendifferenz in m/1000

Vorhaben der Bergbahnen Schröcken

| Projekt | Kurzbeschreibung |
|-------------|--|
| Auenfeld 1 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 6er-Sesselbahn (neue Anlage) ◆ Ersatz des bestehenden 2er-Sesselliftes (Auenfeldbahn) durch 6er-Sesselbahn |
| Auenfeld 2 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 4er-Sesselbahn (gebrauchte Anlage = derzeitige Saloberbahn) ◆ Ermöglicht mehrere Abfahrtsvarianten ◆ Schifahren im sonnigen Gebiet |
| Ochsenkopf | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 4er-Sesselbahn (neue Anlage) ◆ Belebung des westlichen Bereiches des Schigebietes ◆ Schifahrer werden wieder zum zentralen Bergstationsbereich der Salober-, Auenfeld- und Hochalpbahn zurückgebracht <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die 500 m lange Schiebestrecke bei Abfahrt 4 wird ausgeschaltet |
| Saloberkopf | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 6er-Sesselbahn (neue Anlage) ◆ Verlegung der neuen Saloberkopfbahn in östlicher Richtung <ul style="list-style-type: none"> ➤ Östlicher Bereich des Schigebietes dadurch verstärkt angenommen ◆ Verlegung der Talstation 50 m östlich der derzeitigen Talstation <ul style="list-style-type: none"> ➤ Errichtung des Sesselbahnhofs bei der Talstation ◆ Verlegung der Bergstation zum höchsten Punkt <ul style="list-style-type: none"> ➤ Abfahrten in alle Richtungen möglich |

Vorhaben der Bergbahnen Warth

| Projekt | Kurzbeschreibung |
|-----------|---|
| Hochalpe | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 2er-Sessellift ◆ Räumliche Verlegung der Anlage, um einen schitechnisch optimalen Anschluss an Salober und Auenfeld zu erreichen ◆ Errichtung der Bergstation östlich der Bergstation Auenfeld ◆ Gänzlicher Abbruch des bestehenden Schleplifts Hochalpe einschließlich Tal- und Bergstation |
| Jägeralpe | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 6er-Sesselbahn ◆ Als Ersatz für den derzeitigen Doppelsessellift Jägeralpe ◆ Errichtung des Sesselbahnhofs neben der Talstation ◆ Errichtung der Bergstation bei der Bergstation Wartherhorn Express ◆ Bessere Nutzung der bestehenden Parkplätze beim Hotel Jägeralpe |

4.3 Änderung der Kapazitäten im Schigebiet

Kennwerte für das Schigebiet Warth & Schröcken

| Kennwerte | Heute | Zukunft |
|--|---|-------------------------------------|
| Anzahl der Schifahrer an Spitzentagen | 7.500 | 8.200 |
| Anzahl Spitzentage pro Saison | 3 bis 5 | 3 bis 5 |
| Anzahl der Schifahrer im Durchschnitt (pro Tag pro Saison) | 2.120 (Schröcken 967) (Warth 1.152) | 2.440 – 2.540 |
| Anzahl der Schifahrer pro Saison (Durchschnitt der letzten drei Saisonen) | 286.160 (Schröcken 130.600) (Warth 155.560) | 330.000 – 345.000 |
| Pistenfläche in ha | 192 Schröcken 63 Warth 129 | 206 *) Schröcken 77 Warth 129 |
| Schifahrer pro Hektar Pistenfläche (Spitzentage) | 39 | 40 |
| Anzahl Liftanlagen | 15 | 17 |
| Summe Transportkapazität in PHkm/h | 4.759 | 7.535 |
| Exposition der Schipisten | Nordhänge: 80% Westhänge: 20% | Nord- und Südwesthänge |

Anmerkung: Die Dorfanbindung Schröcken ist in dieser Tabelle nicht berücksichtigt.

Die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs ist bei der Zahl der Aufstiegshilfen und bei der Pistenfläche nicht berücksichtigt. Bei der Zahl der Gasteintritte ist die Verbindung in der Variante 1 (Zugang nur für Gäste aus den Standortgemeinden, siehe Seite 46) enthalten.

Zukunft = nach Realisierung aller angeführten Projekte

Die Angaben über die Schipistenflächen beziehen sich auf die auf den Seiten 23 und 30 aufgelisteten Anlagen.

Bestimmende Faktoren für die Zahl der künftigen Gasteintritte

Die Entwicklung der Gasteintritte hängt davon ab, welche Projekte realisiert werden und für welche Gäste der Übertritt vom Schigebiet Warth & Schröcken aus in das Schigebiet Lech Zürs möglich sein wird. Zunächst einmal sind durch die Bettenkapazität in Schröcken und Warth, die verfügbaren Parkflächen, die Einsatzmöglichkeiten des ÖPNV und die eingeschränkten Benutzergruppen bei der Schigebietsverbindung Limitierungen vorgegeben.

In einer optimistischen Prognose nehmen Vertreter des Schigebietes Warth & Schröcken an, dass nach Realisierung der wichtigsten Projekte (Auenfeld 1, Hochalpe, Jägeralpe sowie Verbindung mit Lech Zürs) und bezogen auf die gesamte Saison die Zahl der Gasteintritte gegenüber heute bis zu 20 % gesteigert werden kann. (Dabei wird für die Verbindung Warth & Schröcken mit Lech Zürs die Variante 1, also die Möglichkeit zum Wechsel der Schigebiete für Gäste aus den Standortgemeinden angenommen). Die Zunahme soll in erster Linie durch die gute Auslastung der bestehenden sowie der neu hinzukommenden Betten erreicht werden. Denn es ist zu erwarten, dass die Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken und die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs eine Zunahme der Investitionstätigkeit in der Hotellerie von Warth und Schröcken und in den Nachbargemeinden bewirken wird.

5 Direkte Anbindung von Schröcken an das Schigebiet

5.1 Hintergründe

Logistischer Nachteil von Schröcken

Schröcken ist gegenüber Warth u.a. deshalb benachteiligt, weil mit Ausnahme des Hotels am Körbersee alle Siedlungen im Gemeindegebiet abseits der Schipisten liegen. Vom Dorf Schröcken und den anderen Ortsteilen aus kann das Schigebiet nur über die Hochtannbergstraße erreicht werden. Diese weist oberhalb von Neßlegg starke Steigungen und enge Streckenabschnitte auf. Für das Befahren der Straße ist Winterausrüstung erforderlich und häufig besteht die Notwendigkeit, Schneeketten anzulegen. Bei besonders ausgiebigen Schneefällen und starker Lawinengefahr ist die Straße gesperrt. Dann kann das Schigebiet von Schröcken aus nicht erreicht werden.

Initiative der Gemeindeführung für die Schigebietsanbindung

Diese Benachteiligung könnte durch eine direkte Schigebietsanbindung von Schröcken verringert werden. Die Gemeindeführung von Schröcken wünscht eine solche Bahn und sie hat dazu auch die Initiative ergriffen. Für die Trassenführung und den einzusetzenden Bahntyp liegen Varianten vor. Vor diesem Hintergrund haben die Gemeinde und die Bergbahnen Schröcken das kanadische Unternehmen Ecosign Mountain Resort Planners Ltd. beauftragt, die Möglichkeiten für eine Schigebietsanbindung zu prüfen. Diese Prüfung ist eingebettet in eine Untersuchung über das Ausbaupotenzial jenes Teiles des Schigebietes Warth & Schröcken, der im Verantwortungsbereich der Bergbahnen Schröcken liegt.

5.1.1 Erwartungen an die Schigebietsanbindung

Für die Gemeindeführung und die Bevölkerung von Schröcken besitzt die Schigebietsverbindung eine hohe Priorität. Unabhängig von der Wahl der Streckenführung und vom Bahntyp nennt die Gemeindeführung eine Reihe von Argumenten, die aus ihrer Sicht für den Bau der Bahn sprechen.

Steigerung der touristischen Nachfrage und Belebung des Ortes

- Ein direkter Zubringer in das Schigebiet besitzt bei den Gästen einen hohen Stellenwert.
- Die Bahn trägt zur Steigerung der touristischen Nachfrage bei, was eine Belebung des Ortes zur Folge hat und die Investitionsbereitschaft erhöht.
- Die Schiläufer fahren am Mittag in den Ort hinunter, um die Gastronomie in Anspruch zu nehmen. Auch vor der Rückreise am Ende des Schitages nutzen Urlauber aus anderen Orten sowie Tagesgäste das gastronomische Angebot in Schröcken.

Unabhängigkeit gegenüber witterungsbedingten Einflüssen

- Mit der Schigebietsanbindung können die Gäste das Schigebiet auch dann erreichen, wenn die Straße oberhalb von Neßlegg gesperrt ist.
- Die Abfahrt nach Schröcken (Trasse der alten Straße) ist bei Schlechtwetter gut befahrbar. Damit haben die Gäste die Möglichkeit, auch bei ungünstigen Wetterverhältnissen Schilauf zu betreiben.

Einsparungen beim Schibus und Nutzen aus der Bregenzerwald Card

- Die Schibusfrequenzen können erheblich verringert werden, was Kosteneinsparungen beim Schibus zur Folge hat.
- Die Sommergäste, auch jene aus anderen Urlaubsorten, lassen in Schröcken ihr Auto stehen und benützen die Bahn als Zubringer in das Wandergebiet. Mit dem Sommerbetrieb der Bahn profitiert Schröcken auch finanziell von der Bregenzerwald Card.

Wichtiger Beitrag zur Standortsicherung Schröcken

- In Summe betrachtet leistet die Schigebietsanbindung aus der Sicht der Gemeinde einen wichtigen Beitrag für das wirtschaftliche Überleben der Gemeinde Schröcken.

5.2 Überlegungen zur Schigebietsanbindung

Für die Schigebietsanbindung liegen konkrete Pläne vor. Variante A ist die direkte Anbindung von Schröcken an das Schigebiet. Variante B sieht die Anbindung von Schröcken über Neßlegg an das Schigebiet vor. Die Gemeindevertretung Schröcken hat sich einstimmig für die Variante A entschieden. Die Variante B wurde aus Kosten- und Komfortgründen nicht in Erwägung gezogen. Die Anbindung von Neßlegg an das Schigebiet wird zusätzlich angedacht, wenn eine kostengünstige Lösung (z.B. alte Auenfeldbahn) möglich ist. Nachstehend eine kurze Beschreibung der von der Gemeindevertretung Schröcken angestrebten Anbindungen an das Schigebiet.

Variante A: Direkte Verbindung von Neßlegg in das Schigebiet

Zur Diskussion steht eine Umlaufkabinenbahn mit 8er Gondeln. Diese würde in einem Abstand von der Materialseilbahn angelegt und über die Plisihang Lawinenwerke geführt. Parkplätze müssten geschaffen werden. Die Kabinenbahn würde einschließlich Stationsgebäude € 4,7 Mio. kosten. Parkplätze und sonstige Infrastruktureinrichtungen sind in diesem Betrag nicht eingerechnet.

Zusätzliche Anbindung Neßlegg

Die Bahn müsste in bisher unerschlossenes Gelände hineingebaut werden. Bei einem Anschluss von Neßlegg an das Schigebiet wäre zwangsläufig mit Forderungen nach weiteren Parkplätzen zu rechnen. Zudem wäre die Errichtung einer neuen Abfahrt vom Schigebiet nach Neßlegg erforderlich. Als Anlage könnte die bestehende Auenfeldbahn eingesetzt werden. Bei dieser Lösung ist mit Kosten von € 872.000, zu rechnen.

Variante B: Verbindung Schröcken – Neßlegg – Schigebiet

Eine weitere Variante bildet die Führung der Trasse von Schröcken nach Neßlegg und von dort aus in das Schigebiet. In diesem Fall wäre in Neßlegg eine Mittelstation eingerichtet. Von Ecosign werden der Verbindung zwischen Schröcken und Neßlegg zudem innerörtliche Verkehrsfunktionen zugeordnet, die über den Transport von Schiläufern hinausgehen. In diesem Bereich könnte auch eine attraktive Rodelbahn angelegt werden.

5.2.1 Aussagen aus der Ecosign Studie

In Schröcken und in Neßlegg könnte die Talstation so angelegt werden, dass fast alle Unterkünfte dieser beiden Orten in einem Entfernungsbereich liegen, den der Gast zu Fuß und mit Schischuhen leicht überwindet. Unterboden, Wald, Oberboden und Schmitte liegen außerhalb dieser Distanz. Sie müssten weiterhin mit dem Schibus bedient werden bzw. die Gäste müssten von dort aus mit dem Pkw zur Bahn oder direkt zum Schigebiet fahren.

Ecosign geht davon aus, dass an einem Spitzentag die Zahl der Schiläufer, die sich auf den Pisten befindet, 75 % der Bettenzahl beträgt. Die Bettenauslastung wird mit 90 % und der Anteil der Schiläufer an den Gästen mit 70 % angenommen. Die Talstationen der Bahnen könnten somit 422 übernachtende Schiläufer leicht zu Fuß erreichen (163 Schröcken, 259 Neßlegg). Die 142 Schiläufer aus den Orten Unterboden, Wald, Oberboden und Schmitte wären jedoch weiterhin auf den Schibus bzw. den Pkw angewiesen. Die 44 Schiläufer aus dem Hotel Körbersee würden das Schigebiet so wie jetzt zu Fuß erreichen und über den Falkenlift einsteigen. Ohne weiteren Ausbau der Bettenkapazität würde die Gemeinde Schröcken somit an Spitzentagen 608 Schiläufer stellen.

Unter Bedachtnahme auf die Geländegegebenheiten und relevante Rahmenbedingungen wie Bauzonen oder Lawinenzüge verfügt die Gemeinde Schröcken über Ausbaumöglichkeiten für 3.864 Gästebetten mit 2.782 potenziellen Schiläufern. Zusammen mit den bereits vorhandenen 608 Schiläufern ergäbe das eine Gesamtzahl von 3.390 Schiläufern mit Unterkunft im Gemeindegebiet Schröcken. Dazu kommen noch die Schiläufer von den bestehenden sowie den zukünftig zu errichtenden Parkplätzen in Schröcken und Neßlegg.

5.3 Kritische Positionen gegenüber der Schigebietsanbindung

Zunächst ist festzuhalten, dass die Untersuchungen von Ecosign zum Ziel hatten, das theoretisch mögliche Potenzial abzuschätzen. Die Prüfung der praktischen Realisierbarkeit von Aufstiegshilfen, Schipisten und Betten unter dem Aspekt wirtschaftlicher, rechtlicher und sonstiger Rahmenbedingungen war nicht Aufgabe dieser Arbeiten. Für eine kritische Würdigung der Idee der Schigebietsanbindung von Schröcken sind die Ergebnisse der Ecosign Studie dennoch sehr wertvoll.

Zusammenschau zahlreicher Meinungsbilder

Zahlreiche Gesprächspartner haben ihre Überlegungen zur Schigebietsanbindung von Schröcken bzw. Neßlegg in das Schigebiet eingebracht. Diese stehen den hohen Erwartungshaltungen der Gemeindeführung von Schröcken fast durchwegs konträr gegenüber.

Frequenzen nur bei zusätzlichen Impulsen

- Es besteht die Sorge, dass die Bahn zu wenig ausgelastet ist. Die Bahn wird nur dann Frequenzen aufweisen, wenn die Zahl der Gästebetten und der Übernachtungen in der Gemeinde Schröcken deutlich zunimmt und wenn Auffangparkplätze für die von außen kommenden Schiläufer geschaffen werden.
- Die Schigebietsanbindung muss für alle Zielgruppen attraktiv sein (Bequemlichkeit, Zeitgewinn, Sicherheit, usw.).
- Mit dem Bau der Schigebietsanbindung allein ist es nicht getan. Diese kann nur dann die erhofften positiven Effekte bringen, wenn auch das Gesamtangebot erweitert und verbessert wird. Um mehr Gäste zu einem Aufenthalt in Schröcken zu bewegen, müssen zahlreiche weitere Aufgaben gelöst werden: Derzeit sind die Kapazitäten überall begrenzt: Das gilt u.a. für die Unterkünfte, die Gastronomie, die touristische Infrastruktur und die Parkplätze. Nach Angaben der Gemeinde liegen konkrete Planungen vor, welche die Bettenkapazität im Dorfkern in mehreren Etappen um bis zu 500 Betten erhöhen und die Infrastruktur verbessern würden. Diese geplanten Betten liegen in Fußgäengerdistanz zum Standort der Talstation der künftigen Verbindungsbahn.

Wiederholungsfahrten durch Benützung der Talabfahrt sind kaum zu erwarten

Eine Schiabfahrt in das Dorf Schröcken ist vorhanden. Sie liegt aber auf weiten Strecken im Schatten, ist nicht durchgehend attraktiv und nur von geübten Schiläufern zu befahren (schwarze bzw. rote Piste). Sie würde vornehmlich von Schiläufern benutzt, die in Schröcken wohnen oder hier ihr Auto abstellen. Da nicht damit zu rechnen ist, dass diese Abfahrt für Wiederholungsfahrten angenommen wird, würden auch diese Schiläufer die Abfahrt nur einmal am Tag benutzen.

Nachteile bei den Besonnungsverhältnissen

Nach den Berechnungen von der Firma Ecosign zeigen die Besonnungsverhältnisse für den 21. Dezember, den 21. Januar und den 21. Februar, dass das Ortsgebiet von Schröcken

- an jedem dieser Tage um 09.00 Uhr im Schatten liegt,
- an allen genannten Tagen um 12.00 Uhr von der Sonne beschienen wird (der größte Teil des Ortes auch am 21. Dezember) und
- um 15.00 Uhr Schröcken an allen diesen Terminen wieder im Schatten liegt.
- Daraus ist abzuleiten, dass es nicht attraktiv ist, vom Schigebiet in den Ort zu fahren, um dort die Gastronomie in Anspruch zu nehmen. Der Schiläufer würde nämlich die sonnigen Pisten und die Sonnenterrassen der Gastronomiebetriebe im Schigebiet verlassen.

Schibus muss weiterhin betrieben werden

Der Schibusbetrieb müsste trotz der Schigebietsanbindung weiter geführt werden. Einsparungseffekte für den Schibusbetrieb wären nur in begrenztem Umfang gegeben.

Frage der Finanzierung

Es stellt sich die Frage, wer die Schigebietsanbindung finanziert. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Schigebietsverbindung steht unter den derzeitigen Voraussetzungen jedenfalls in Frage. Die Bergbahnen Warth haben eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit vier Varianten (optimale, optimistische, pessimistische, realistische) durchgeführt. Die Berechnungen kommen zum Ergebnis, dass bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit eine derartige Investition aus betriebswirtschaftlicher Sicht vertretbar ist. Zu diesen Voraussetzungen zählen u.a. eine Zunahme der Zahl der Gästebetten in Schröcken, eine gute ausgebauter Talabfahrt nach Schröcken sowie eine kostengünstige Lösung für Bau und Betrieb der Bahnanlage.

Geänderte Voraussetzungen im Falle einer Schigebietsverbindung mit Lech Zürs

Diese Einschätzungen des Erfolges der Schigebietsanbindung gehen von der derzeitigen Struktur des Schigebietes Warth & Schröcken einschließlich der geplanten Optimierungen aus. Nicht berücksichtigt ist der geplante Zusammenschluss mit dem Schigebiet Lech Zürs. Je nach technischer und organisatorischer Lösung, die für diese Verbindung getroffen werden (z.B. Möglichkeit des Zugangs für bestimmte Gästegruppen) sind die Entwicklungsimpulse für Schröcken und die Frequenzen der Bahn unterschiedlich anzusetzen.

Alternative: Ausbau des Schibusbetriebes

Wenn die Schigebietsanbindung nicht kommt, ist der Einsatz von Schibussen in das Schigebiet Warth & Schröcken erforderlich. Der derzeitige Schibus von Schröcken weist pro Winter eine Frequenz von 50.000 Personen auf und verursacht Kosten von € 100.000,-- je Saison. Sollten in Schröcken neue Betten dazukommen, so ist auch mit einer stärkeren Beanspruchung der Schibusse zu rechnen. Derzeit wird der Schibus benutzt von

- den Gästen und Einheimischen aus Schröcken,
- den Schischulen, wenn sie die Abfahrt nach Schröcken auf der Trasse der alten Strasse benutzen und wieder in das Schigebiet zurück wollen,
- den Variantenfahrern aus Lech, die in Schröcken ihre Touren beenden und mit dem Schibus in das Schigebiet hinauffahren, um von dort nach Lech zurückzukehren.

6 Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs

6.1 Hintergründe

Trend zu großen, zusammenhängenden Schigebieten

Angesichts des Trends zu großen, zusammenhängenden Schigebieten ist es aus der Sicht der betroffenen Bergbahnunternehmen und Gemeinden naheliegend, das Schigebiet Warth & Schröcken mit dem von Lech Zürs zu verbinden. Schröcken und Warth blicken diesem Vorhaben sehr positiv entgegen. In diesen Gemeinden ist von den Verantwortlichen und den Leistungsträgern eine breite Zustimmung zu erwarten. In Lech und Zürs stehen Vertreter der Seilbahnen sowie politische Entscheidungsträger der Verbindung der beiden Schigebiete grundsätzlich offen gegenüber. In der Bevölkerung von Lech Zürs gibt es aber zahlreiche skeptische Stimmen. Es ist jedoch zu erwarten, dass auf lange Sicht auch Lech die Verbindung der beiden Schigebiete anstrebt.

Bereits heute beidseitige Nutzung der Schigebiete

Schon heute haben Urlauber aus den Standortgemeinden der beiden Schigebiete die Möglichkeit, in das jeweils andere Schigebiet zu wechseln. Ein solcher Wechsel spielt sich in der Regel im Rahmen des Schischulbetriebes bzw. im Zuge geführter Schitouren ab. Derzeit ist die Zahl der Schiläufer, die von Lech in das Schigebiet Warth & Schröcken wechseln höher als umgekehrt. Dafür ist die wesentlich größere Zahl an Gästebetten in Lech Zürs verantwortlich (8.550 gegenüber 1.750) sowie das Angebot an Schirouten und die Qualität des Schnees im Raum Schröcken und Warth im Spätwinter.

6.2 Technische Realisierung

Die Verbindung der beiden Schigebiete würde über das Auenfeld verlaufen, technisch leicht zu lösen und mit relativ wenig finanziellem Aufwand machbar sein. Da keine zusätzliche Schipiste entsteht, haben die Transportmittel reine Verbindungs- bzw. Zubringerfunktion. Für die Strecke über das Auenfeld kommt neben einer seilbahntechnischen Lösung auch der Einsatz von Überschneefahrzeugen in Betracht. Von der Verbindungsline aus erfolgt der Einstieg in das Schigebiet Lech Zürs über den Weibermahdlift, jener in das Schigebiet Warth & Schröcken über die Auenfeldbahn 1.

Seilbahnlösung

Eine seilbahntechnische Lösung (z.B. Doppelsessellift) bietet dem Gast die Möglichkeit, jederzeit in das Transportmittel einzusteigen und zu fahren – was er in einem modernen Schigebiet auch erwartet. Die Seilbahn weist eine höhere Kapazität auf als der Einsatz eines oder mehrerer Überschneefahrzeuge und sie ist als feste bauliche Einrichtung das ganze Jahr über im Gelände verankert. Als Anlagen wären erforderlich:

- ◆ Brücke oder Damm zur Überquerung des Kitzibachtobel (eventuell mit Handlauf)
- ◆ Doppelsessellift vom Kitzibachtobel über die Gaisbühelalpe ins Auenfeld
- ◆ Schlepp- oder Sessellift vom Doppelsessellift Gaisbühel zur Auenfeldbahn 1

Überschneefahrzeuge

Bei Überschneefahrzeugen ist die Förderkapazität geringer als bei einer Seilbahn. Überschneefahrzeuge sind flexibel und können im Hinblick auf die Zahl der Schigebietwechsler als Regulativ eingesetzt werden. Bei Überschneefahrzeugen ist allerdings mit Wartezeiten zu rechnen, deren Dauer von der Zahl der Fahrzeuge abhängt. Ein weiterer Nachteil ist die Umweltbelastung durch die Dieselaggregate. Überschneefahrzeuge haben als mobile Beförderungsmittel gegenüber einer Seilbahn den Vorzug, dass sie außer der Brücke über den Kitzibachtobel keine baulichen Maßnahmen erfordern und im Sommer im Gelände nicht sichtbar sind. Da die Pistenpräparierung vornehmlich in der Nacht stattfindet, könnten die Fahrzeuge untertags für den Transport der Schiläufer zur Verfügung stehen.

Dem halten Vertreter der Bergbahnen entgegen, dass sich die zur Pistenpräparierung eingesetzten Fahrzeuge nicht für den Personentransport eignen, da sie auf die Pistenpräparierung speziell abgestimmt sind und über keine Transportvorrichtungen verfügen. Außerdem werden die laufenden Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen untertags vorgenommen. Für den Betrieb der Verbindung mit Überschneefahrzeugen wäre daher die Anschaffung spezieller, für den Personentransport geeigneter Pistenfahrzeuge erforderlich.

Erforderliche Anpassungen im Schigebiet Warth & Schröcken

Um die Verbindung der beiden Schigebiete kundenorientiert zu gestalten, sind im Schigebiet Warth & Schröcken folgende Angebotsverbesserungen erforderlich:

- ◆ Erneuerung des Hochalpliftes und Schaffung eines flüssigen Überganges von der Bergstation des Hochalpliftes in Richtung Auenfeld
- ◆ Eventuell Schispur von der Bergstation der Karhornbahn in Richtung Auenfeld

6.3 Erwartungshaltungen und Bedenken

Erwartungshaltungen und Perspektiven in Schröcken und Warth

Schröcken und Warth versprechen sich von der Verbindung sowohl für die Orte als auch für das Schigebiet einen beträchtlichen Imagegewinn. Dieser sollte in mehrfacher Hinsicht positive Effekte auslösen wie z.B. Steigerung der Zahl der Ankünfte und der Übernachtungen, Anhebung des Preisniveaus, Verschiebungen in der Gästestruktur, Erhöhung der Zahl der Gasteintritte im Schigebiet, Investitionsbereitschaft der Unternehmen usw.

Die Entwicklungsperspektiven und Ziele der beiden Gemeinden sind sehr ähnlich gelagert:

- ◆ Erweiterung und Qualitätsverbesserung des Bettenangebotes,
- ◆ Optimierung des eigenen Schigebietes,
- ◆ Anbindung an das Schigebiet Lech Zürs,
- ◆ Schaffung von Arbeitsplätzen, um die Menschen in den Orten zu halten,
- ◆ Bewahrung des Charakters der Orte und der Atmosphäre.

Wenn die Verbindung kommt, ist mit Investitionen im Beherbergungsbereich zu rechnen. Ziel ist es in Warth sowie in den zur Gemeinde Steeg gehörenden Ortsteilen Gehren und Lechleiten den Bettenbestand in den nächsten fünf Jahren von derzeit 1.300 auf maximal 1.600 anzuheben, also insgesamt 300 neue Betten zu schaffen. Damit würde auch keine Konkurrenz zu Lech entstehen.

Der Ausbau des Bettenangebotes in der Gemeinde Warth unterliegt folgenden Grundsätzen:

- ◆ Einsatz der eigenen Ressourcen, d.h. keine auswärtigen Investoren.
- ◆ Konzentration der Betten auf die größeren Betriebe (d.h. weniger kleinstrukturierte Betriebe), aber Ablehnung von großen Hotelburgen.
- ◆ Keine neuen Zweitwohnsitze, weder als Einzelhäuser noch als Appartements. Dazu liegt ein Beschluss des Gemeinderates vor.

In Schröcken wäre laut Ecosign Studie eine Zahl von über 3.000 Betten theoretisch möglich. Derzeit sind im Gemeindegebiet 770 Gästebetten verfügbar. Nach den Aussagen der Gemeindeführung erscheint in Schröcken bei optimalen Rahmenbedingungen eine Anhebung der Bettenzahl auf maximal 1.500 realistisch.

Positionen von Lech und Zürs

In Lech Zürs ist die grundsätzliche Bereitschaft vorhanden, dieses Thema zu diskutieren und Lösungen zu suchen. Es bestehen hier jedoch Rahmenbedingungen im Sinne von Selbstbeschränkungen, welche der Sicherung der Qualität dienen und die auch im Zuge einer Verbindung der Schigebiete weder aufgegeben noch gefährdet werden dürfen. Dazu gehören die Begrenzung des Bettenausbaus und die Limitierung der Zahl der Schiläufer im Schigebiet Lech Zürs mit maximal 14.000 Gasteintritten pro Tag. Weitere Rahmenbedingungen sind die in Lech Zürs gültigen Schipasspreise sowie Qualitätsstandards wie z.B. entsprechendes Angebot in der Berggastronomie, ausreichende sanitäre Anlagen, keine Wartezeiten bei den Aufstiegshilfen, freundliche MitarbeiterInnen usw.

Die Forderung nach Sicherstellung des Qualitäts- und Preisniveaus im Schigebiet Lech Zürs bedeutet, dass eine breite Öffnung des Zuganges in das Schigebiet Lech Zürs nicht akzeptiert wird. Ein Grund für die Zurückhaltung ist die Sorge, dass hier völlig unterschiedliche Gästeschichten aufeinandertreffen. Die Möglichkeit des Übertritts in das jeweils andere Schigebiet sollte daher zunächst auf die Gäste mit Urlaubsquartier in den Standortgemeinden Lech einschließlich Zürs sowie Schröcken und Warth beschränkt sein. Parallel zur schitechnischen Verbindung der beiden Schigebiete sollte aus der Sicht von Lech und Zürs in der Zeit vom 15. Dezember bis 15. April eine permanente Wintersperre der Straße Lech – Warth erfolgen.

Vorteile für Lech Zürs

- Das Schigebiet Lech Zürs, das im internationalen Vergleich nur mehr bedingt als Großraumschigebiet gelten kann, hat durch die Verbindung mit Warth & Schröcken die Möglichkeit, dem Trend zu großen, zusammenhängenden Schigebieten gerecht zu werden und die Auslastung seines eigenen Schigebietes langfristig zu sichern.
- Zugang zu attraktiven Nordhängen im Schigebiet Warth & Schröcken, die bei Firn- und Tiefschneefahrern sowie bei Variantenfahrern sehr beliebt sind.
- Der Bau der Brücke bzw. des Damms über den Kitzibachtobel ermöglicht
 - ◆ die Einrichtung von Höhenloipen: von Lech zur Gaisbühelalpe bzw. von Lech nach Warth und zum Körbersee,
 - ◆ die Erschließung eines attraktiven Wandergebietes im Winter und im Sommer,
 - ◆ den besseren Zugang zu den Tourenschigebieten.

Bewertung aus der Sicht der übrigen Gemeinden

Für die Destination Bregenzerwald würde die Verbindung der beiden Schigebiete einen Imagegewinn bringen und ein gutes Verkaufsargument darstellen, wenn die Verbindung auch für jene Gäste geöffnet ist, die im Bregenzerwald ihren Winterurlaub verbringen. Eine Öffnung auch für Tagesgäste würde den Verkehrsfluss durch den Bregenzerwald verstärken und aus der Sicht der vom Durchzugsverkehr betroffenen Gemeinden die Verkehrssituation in den vorgelagerten Orten weiter verschärfen.

6.4 Frequenzen

8.200 Gasteintritte an Spitzentagen

Nach der Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken und dem Zusammenschluss mit dem Schigebiet Lech Zürs werden in Warth & Schröcken an Spitzentagen bis zu 8.200 Gasteintritte erwartet. Spitzentage treten an Weihnachten, in der Faschingswoche, zu Ostern sowie an Wochenenden mit idealen Bedingungen für den Schilauf auf. Unter der Annahme, dass bei der Weiterentwicklung des Schigebietes auch die Investitionstätigkeit im Beherbergungsbereich zunimmt und zusätzliche Bettenkapazität entsteht, werden in Zukunft von den 8.200 Gasteintritten etwa 2.800 auf Urlauber aus Schröcken, Warth, Gehren und Lechleiten entfallen und 5.400 auf Gäste, die vom Lechtal oder vom Bregenzerwald her anreisen.

Verteilung bei zeitlich verzögertem Ausbau der Bettenkapazität

Falls der Ausbau der Betten in den Orten Schröcken, Warth, Gehren und Lechleiten zeitverzögert zur Verbindung der Schigebiete erfolgen wird, werden für Spitzentage 2.400 Gasteintritte für Schröcken, Warth, Gehren und Lechleiten angenommen und 5.800 für das Tiroler Lechtal und den Bregenzerwald.

Verteilung der Anreisen auf das Tiroler Lechtal und den Bregenzerwald

Es ist davon auszugehen, dass von jenen Gästen, die nicht in Schröcken, Warth, Gehren und Lechleiten wohnen, also zum Schigebiet anreisen, im Durchschnitt einer Wintersaison je 50 % aus dem Tiroler Lechtal und dem Bregenzerwald kommen bzw. über diese Strecken anreisen.

Anteil des Tagesausflugsverkehrs

Der Anteil des Tagesausflugsverkehrs liegt im Durchschnitt der Saison bei etwa 40 %. Zur Zeit der Schulferien in Vorarlberg und an Wochenenden, beides Situationen an denen Spitzenfrequenzen in den Schigebieten auftreten, kann er wesentlich höhere Werte erreichen.

Unterschiede im Saisonverlauf

Innerhalb einer Saison sowie zwischen Urlaubern und Tagesgästen treten jedoch Differenzierungen auf, die für die Abschätzung der Verkehrsentwicklung im Falle einer Verbindung des Schigebietes Warth & Schröcken mit Lech Zürs zu beachten sind. Unterschiede im Saisonverlauf bestehen auch beim Anteil der Urlauber und der Tagesgäste.

- Bei den Besuchern insgesamt erfolgt vom Hochwinter in den Spätwinter hinein eine Verschiebung der Anteile in Richtung Bregenzerwald bzw. auf die Zufahrtsstrecke durch den Bregenzerwald.
- Bei den Urlaubern ist diese Verschiebung zugunsten des Bregenzerwaldes ebenfalls vorhanden.
- Insgesamt darf davon ausgegangen werden, dass der größere Teil der Tagesgäste, die das Schigebiet Warth & Schröcken aufsuchen, über den Bregenzerwald anreist (aus den Herkunftsgebieten Bregenzerwald, Rheintal von Bregenz bis Feldkirch, Oberallgäu, Bodenseeraum, übriges Baden Württemberg).

6.5 Regelungsmechanismen

Problematik des Tagesausflugsverkehrs

Im Hinblick auf die Verbindung der Schigebiete Warth & Schröcken mit Lech Zürs bildet der Tagesauflugsverkehr eine zentrale Problematik, wobei folgende Gesichtspunkte hervortreten:

- Die Position von Lech, welche die Sorge bezüglich der Überfüllung der Schipisten und die Problematik der Durchmischung unterschiedlicher Gästeschichten zum Inhalt hat.
- Die Position der Gemeinden Warth und Schröcken, die nicht der Tagesparkplatz für das Schigebiet Lech Zürs sein wollen.
- Die Position der Gemeinden an den Durchzugsstraßen des Bregenzerwaldes, welche eine zusätzliche Belastung durch den Tagesauflugsverkehr befürchten.

Ansätze für Regelungen

Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Überlegungen zur Beschränkung des Zuganges in das Schigebiet Lech Zürs diskutiert und zum Teil auch rechtlich geprüft. Grundsätzlich kommen für die Regelung des Zustromes an Schiläufern mehrere Mechanismen in Betracht.

- ❑ Übertritt in das jeweils andere Schigebiet nur für Gäste, die in einer der drei Standortgemeinden nächtigen (Lech Zürs bzw. Schröcken und Warth). Schiläufer aus Schröcken und Warth müssten, so wie das heute bereits üblich ist, den Aufpreis auf den Arlberg Schipass bezahlen.
- ❑ Gäste mit 3-Täler-Superpass, die den entsprechenden Aufpreis bezahlen.
- ❑ Bei Öffnung für alle Gäste Aufpreis auf die Tageskarten. Es wird davon ausgegangen, dass bei einem entsprechenden Aufpreis nur bestimmte Gästeschichten die Verbindung in Anspruch nehmen.
- ❑ Limitierung durch den Vorverkauf von Wechselkarten.
- ❑ Ausgabe der Wechselkarten nur im den Schigebiet Warth & Schröcken.
- ❑ Limitierung der Tagesgäste auf der Grundlage der bestehenden Regelung, dass im Schigebiet Lech Zürs maximal 14.000 Gasteintritte pro Tag zugelassen werden.

Die Bergbahnen geben zu bedenken, dass es für das Image des Schigebietes nachteilig ist, wenn ein Wechsel der Schigebiete für Inhaber von Tageskarten nicht möglich ist, wenn also bestimmte Gästegruppen ausgeschlossen werden.

Vorgehen in Schritten

Denkbar wäre ein Vorgehen in Schritten. Dabei würde die Möglichkeit zum Wechsel zwischen den beiden Schigebieten zunächst auf bestimmte Gäste bzw. auf Gäste mit bestimmten Schipässen beschränkt. Diese Phase hätte den Charakter einer Teststrecke, in der u.a. genaue Beobachtungen zu folgenden Fragen vorgenommen werden könnten:

- ◆ Tatsächliche Zahl an Wechselfahrten
- ◆ Auslastung der Verbindungsanlagen (insgesamt und zu Spitzenzeiten)
- ◆ Gästeverhalten wie die Bereitschaft zum Wechsel, die Häufigkeit des Wechsels bei unterschiedlichen Gästeschichten (z.B. Familien, Sportler) usw.

Mit den in der ersten Phase gewonnenen Erkenntnissen könnten weitere Schritte zur kontrollierten Öffnung der Verbindung der Schigebiete unternommen werden.

6.6 Auswirkungen auf den Verkehr

Die Ausführungen über die zu erwartenden Frequenzen im Schigebiet Warth & Schröcken und die Daten über die Erreichbarkeit der Schigebiete im Hinteren Bregenzerwald (Abschnitt 2.1 Kennzahlen zum Einzugsgebiet) legen den Schluss nahe, dass bei Öffnung der Verbindung für alle Schiläufer, also einschließlich der Tagesgäste, mit einer spürbaren Zunahme des Verkehrs auf der Bregenzerwaldstraße gerechnet werden muss. Dieser Schlussfolgerung liegen folgende Überlegungen bzw. Beobachtungen zugrunde:

- Grundsätzlich ist anzunehmen, dass mit Ausnahme der Autobahnflüchtlinge aus Deutschland alle Gäste aus dem Bodenseeraum und den angrenzenden Teilen Baden-Württembergs, die das Lecher Schigebiet zum Ziel haben, über Rheintal, Walgau und Klostertal anreisen. Allerdings dauert an verkehrsreichen Tagen z.B. von Dornbirn aus die Fahrt über das Rheintal und den Walgau nach Lech oft bis zu 120 Minuten (statt der üblichen 70 Minuten).

Es liegt daher nahe, dass Schiläufer, die in das Schigebiet Lech Zürs wollen, durch den Bregenzerwald fahren, weil sie so die Einstiegstelle in das Schigebiet Warth & Schröcken in 70 Minuten erreichen und dem Stau auf der Hin- und Rückfahrt ausweichen.

- Schiläufer aus dem West- und Oberallgäu werden teils über die Rheintalautobahn, teils über den Bregenzerwald anreisen, jene aus dem Ostallgäu über das Tiroler Lechtal.
- Laut begleitender Verkehrsstudie sind rund 50 % der Autofahrer, die als Tagesgäste in den Bregenzerwald zum Schilauf kommen, ohne österreichische Autobahnvignette unterwegs. Das legt den Schluss nahe, dass die Zufahrt zum Schigebiet Arlberg durch den Bregenzerwald für Autobahnflüchtlinge eine hohe Attraktivität besitzen würde.

7 Positionen und Erwartungshaltungen

7.1 Bergbahnunternehmen und Standortgemeinden

Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken

Die beiden Bergbahnunternehmen und die Gemeinden Schröcken und Warth stehen voll hinter der Optimierung ihres Schigebietes. Das Schigebiet bildet das zentrale Rückgrat des Tourismus, der in beiden Gemeinden das wirtschaftliche Geschehen nahezu ausschließlich bestimmt. Die landwirtschaftlichen Betriebe sind für sich alleine nicht überlebensfähig und sie werden durchwegs im Nebenerwerb geführt.

Absicherung des Tourismus

Für die Bergbahnen und die Gemeinden ist es ein vordringliches Anliegen, durch die geplanten Verbesserungsmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schigebietes und die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus insgesamt abzusichern. Mit dem Erfolg des Wintertourismus ist in erheblichem Umfang der Erfolg des Sommertourismus verknüpft: Denn die Beherbergungsbetriebe, die in Summe mehr als 80 % ihres Umsatzes im Winter erzielen, und damit in hohem Maße aus dem Winter heraus finanziert werden, sind auch im Sommer geöffnet. Darüber hinaus fließt ein Teil des im Winter erwirtschafteten Geldes in die touristischen Infrastruktur für den Sommer (z.B. Betrieb der Seilbahn, Wanderbus, Bregenzerwald Card).

Schigebietsanbindung von Schröcken

Die Errichtung eines direkten Zubringers ist in erster Linie das Anliegen der Gemeinde Schröcken und deren Bevölkerung, die sich davon vielfältige positive Auswirkungen auf das Geschehen im Ort erwartet. Die Gemeinde Warth und die Bergbahnunternehmen haben für dieses Anliegen Verständnis. Ein großes Fragezeichen stellt jedoch Rentabilität einer solchen Anlage dar.

Verbindung der Schigebiete Warth & Schröcken und Lech Zürs

Alle Beteiligten auf der Hochtannbergseite bewerten die Verbindung der beiden Schigebiete absolut positiv. Die Gemeinden und die touristischen Betriebe erwarten wertvolle Impulse, die vom Imagegewinn bis zur höheren Wertschöpfung aus dem Tourismus reichen. Absolut positiv ist auch die Beurteilung aus der Sicht der Seilbahnen. Neben der inneren Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken würde die Verbindung mit Lech Zürs dem Wintersportangebot im Raum Arlberg und Hochtannberg eine zukunftsweisende Dimension verleihen.

Positive Effekte für die vorgelagerten Gemeinden

Aus der Sicht der Bergbahnunternehmen und der Gemeinden hat das Schigebiet Warth & Schröcken eine wichtige Funktion nicht nur für die Standortgemeinden, sondern auch für den gesamten Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal. Aufgrund der Schneesicherheit, der Qualität des Schnees und der Anzahl der Aufstiegshilfen und Pisten spielt das Schigebiet Warth & Schröcken im Rahmen des Wintersportangebotes der Destination Bregenzerwald eine wichtige Rolle. Hier kann mit dem Schilauf bereits früh im Winter begonnen und der Schilauf bis in das Frühjahr hinein ausgeübt werden.

Position gegenüber anderen Ausbauvorhaben im Bregenzerwald

Je mehr von den geplanten Schigebietsprojekten umgesetzt wird, desto stärker wird der Bregenzerwald als Wintersportdestination. Zwar werden Gäste zwischen den Schigebieten umverteilt, doch kommen, was ja das Ziel ist, zusätzliche Gäste in den Bregenzerwald. Auch wenn die Realisierung der Schigebietsprojekte im Bregenzerwald zu einer Intensivierung des Wettbewerbs zwischen diesen Schigebieten führt, werden doch alle gewinnen.

Position gegenüber Mellau Damüls

Der Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls ist für die Aufwertung der Winterdestination Bregenzerwald das wichtigste Projekt. Für den Gast ist es von Vorteil, wenn er mit der Seilbahn direkt von der Talsohle des Bregenzerwaldes in das Schigebiet gelangen kann. Neben Mellau Damüls wird auch die Verbindung von Warth & Schröcken mit Lech Zürs zusätzliche Gäste in den Bregenzerwald bringen. Insgesamt entsteht somit für das Schigebiet Warth & Schröcken kein Nachteil. Vielmehr werden die Vorteile überwiegen. Das nicht zuletzt auch unter dem Aspekt, dass das Tiroler Lechtal einen maßgeblichen Teil des Einzugsgebiets für das Schigebiet Warth & Schröcken darstellt und die Urlauber dort keine Alternative zum Schigebiet Warth & Schröcken vorfinden.

7.2 Natur- und Landschaftsschutz

Die Positionen des Naturschutzes zur Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken, zur Schigebietsanbindung von Schröcken sowie zur Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs sind im Teilbericht Naturschutz und Schigebiete, Abschnitt 6.1, Seite 14 bis 16 festgehalten. Hier kann daher eine Beschränkung auf die Ergebnisse der Geomorphologischen Studie Hinterer Bregenzerwald erfolgen.

7.2.1 Landschaftsformen

In der Geomorphologischen Studie Hinterer Bregenzerwald wurde auch der Raum zwischen Eggenbach (Auenfeldbahn), Kitzbach (Weibermahdlift), Juppenspitze und Auenfelder Horn untersucht und zu diesem Zweck in zwölf Landschaftsteile unterteilt. Der Untersuchungsraum schließt mit Ausnahme des Nordwestteiles das gesamte Auenfeld mit ein. Die folgenden Ausführungen sind dieser Studie entnommen und fassen die relevanten Inhalte zusammen.

Besonderer Landschaftscharakter

Der Raum ist geologisch und geomorphologisch sehr abwechslungsreich (breite Talsohle des Auenfeldes, große und flache Kuppenlandschaft, Umrahmung durch Juppenspitze und Auenfelder Horn). Gebiete mit einer solchen Formenkombination und Großräumigkeit sind im Hochgebirge nicht häufig. Dazu kommen viele Einzelformen und Formengesellschaften, die in Vorarlberg selten sind und einen hohen wissenschaftlichen Wert besitzen.

Von den zwölf untersuchten Teilläufen sind im Hinblick auf die Frage der Verbindung der beiden Schigebiete durch zwei Sessellifte vom Kitzibachtobel zur Auenfeldbahn folgende drei Teilgebiete unmittelbar relevant:

- ◆ Gaisbühel
- ◆ Auenfeldbahn Talstation
- ◆ Talsohlen- und Terrassenlandschaft

Teilgebiet Gaisbühel

Landschaft mit rundhöckerartigen, durch glaziale Erosion geschaffenen Kuppen mit dazwischen liegenden Feuchtwiesen. Eine solche Formengesellschaft ist aus Vorarlberg sonst nicht bekannt. Aufgrund der Kleinheit der Formen wirken technische Einrichtungen wie Masten (siehe Hochspannungsleitung) störend. Die Kuppen bringen Differenziertheit in die Landschaft, die wegen ihrer Größe sonst wenig strukturiert erscheint.

Teilgebiet Auenfeldbahn Talstation

Die Hügellandschaft westlich des Eggenbaches weist keine besondere wissenschaftliche Bedeutung auf und sie besitzt auch keinen Seltenheitswert. Sie bildet den Übergang zu den schönen, westlich und südlich angrenzenden Gebieten. Überaus reizvoll ist die kleine Hügellandschaft nordwestlich davon, die aber bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt.

Teilgebiet Talsohlen- und Terrassenlandschaft

Dieses Teilgebiet besteht aus vier Einheiten:

- ◆ Auenfeld
- ◆ Terrassenlandschaft im Oberlauf der Bregenzerache
- ◆ Talboden des Eggenbaches
- ◆ Schwemmfächer der Oberen Auenfeldalpe

Eine Besonderheit ist der Talboden des Auenfeldes, da solche Gebilde am Oberlauf alpiner Bächen selten sind. Für Vorarlberg einzigartig sind die trompetenförmig zerschnittenen Schwemmfächerterrassen. Der Oberlauf der Bregenzerache besitzt auf kleinem Raum eine große morphologische Vielfalt. Zu den seltenen Formen gehört der Schwemmfächerkomplex bei der Oberen Auenfeldalpe.

Resümee

Insgesamt besteht dieses Gebiet aus seltenen Einzelformen und Formengesellschaften. Zudem ist es von großem wissenschaftlichen Wert: Die Moränen an der Bregenzerache und die Schwemmfächer im Oberen Auenfeld liefern Anhaltspunkte für die Klimageschichte. Als offene und großräumige Landschaft, die von mehreren interessanten Teilgebieten umgeben ist, kann dieser Raum visuell leicht beeinträchtigt werden. Die Einrichtung von themenorientierten, naturkundlichen Wanderwegen für den Sommertag würde sich hier anbieten.

8 Schlussfolgerungen aus externer Sicht

Vorbemerkungen

Die Schlussfolgerungen aus externer Sicht repräsentieren die **Erkenntnisse der Haimayer Projektbegleitung**. Diese resultieren aus

- ◆ zahlreichen Gesprächen mit Betroffenen sowie mit Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen,
- ◆ dem Studium der bereitgestellten Unterlagen,
- ◆ den zusätzlichen Untersuchungen (Verkehr, Landschaftsformen)
- ◆ den Begehungen im Gelände sowie
- ◆ den Erfahrungen und Erkenntnissen aus anderen Projekten.

Um die Einheitlichkeit der Berichte zu den Schigebietsprojekten zu wahren, sind die Ausführungen über die Biotope in die Schlussfolgerungen aus externer Sicht integriert. Der Text ist so gehalten, dass klar ersichtlich ist, welche Formulierungen aus dem Biotopinventar stammen und was daraus als Schlussfolgerung der Haimayer Projektbegleitung ableitet wird. Fragen zu Spezialthemen wie Naturschutz oder Verkehr, denen im Gesamtbericht ein eigener Beitrag gewidmet ist, werden hier nur in den für das Projekt unmittelbar relevanten Aspekten angesprochen.

Themenübersicht

Zur leichteren Handhabung sind die Inhalte der Schlussfolgerungen hier zunächst in tabellarischer Form dargestellt und nach folgenden Themen gegliedert: Stellenwert der Projekte, Wirtschaftliche Auswirkungen, Perspektiven für das Management, Verkehr sowie Natur und Landschaft.

□ Stellenwert der Projekte

- ◆ Optimierung des bestehenden Schigebietes
- ◆ Schigebietsverbindung von Schröcken bzw. Neßlegg
- ◆ Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs

□ Wirtschaftliche Auswirkungen

- ◆ Lebensader für Schröcken und Warth
- ◆ Ausstrahlung auf den gesamten Bregenzerwald
- ◆ Konsolidierung durch Optimierung – neue Impulse durch Verbindung

□ Perspektiven für das Management

- ◆ Zusammenarbeit der Gemeinden
- ◆ Zusammenarbeit der Bergbahnunternehmen

□ Verkehr

- ◆ Hauptanteil des Gästestromes aus dem Bregenzerwald
- ◆ Geringe Verkehrszunahmen bei Optimierung des Schigebietes
- ◆ Auswirkungen der Schigebietsanbindung Schröcken schwer abzuschätzen
- ◆ Wirkungen der Verbindung mit Lech Zürs abhängig von der Zugangsregelung
 - > Öffnung für Gäste aus Schröcken und Warth
 - > Öffnung für Gäste mit 3-Täler-Superpass
 - > Öffnung für alle Gäste
 - > Organisatorische Rahmenbedingungen

□ Natur und Landschaft

- ◆ Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken
 - > Von der Optimierung betroffene Biotope
 - > Gemeindegebiet Schröcken
 - > Gemeindegebiet Warth
 - > Abstimmung mit dem Naturschutz
- ◆ Direkte Schigebietsanbindung von Schröcken
- ◆ Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs
 - > Von der Verbindung betroffene Biotope
 - > Neue Landschaftskammer und Landschaft mit Seltenheitswert
 - > Schonung der Biotope und Kleinformen durch Flexibilität bei der Trassenführung
 - > Verbindungsbahn ohne Schipiste
 - > Frage der Landschaftskammer
 - > Variante Überschneefahrzeuge

8.1 Stellenwert der Projekte

Optimierung des bestehenden Schigebietes

Das Schigebiet Warth & Schröcken ist dank seiner Größe, Höhenlage und Schneesicherheit eine der wichtigsten Säulen des Wintersportangebotes im Bregenzerwald und der zentrale Angebotsfaktor für den Wintertourismus im Tiroler Lechtal. Darüber hinaus besitzt es Bedeutung als Ziel für den Tagesausflugsverkehr aus dem Vorarlberger Rheintal, dem Bodenseeraum sowie den angrenzenden Teilen von Baden-Württemberg und Bayern.

Für die Gäste im Bregenzerwald bietet das Schigebiet Warth & Schröcken eine willkommene Abwechslung zu den anderen Angeboten, zumal in der Region kein wirklich großes Schigebiet vorhanden ist und daher viele Schiläufer im Zuge ihres Aufenthaltes im Bregenzerwald mehrere Schigebiete aufsuchen. Darüber hinaus ist das Schigebiet Warth & Schröcken ein Garant dafür, dass auch in Zeiten mit wenig Schnee Wintersport betrieben werden kann.

Angesichts dieser großen lokalen und regionalen Bedeutung besitzt die Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit einen hohen Stellenwert. Die angestrebte Optimierung, die im wesentlichen den bereits erschlossenen Schiraum betrifft, trägt dieser Forderung Rechnung. Sie hat die Modernisierung von Anlagen und die logistische Weiterentwicklung zum Inhalt.

Direkte Schigebietsanbindung von Schröcken bzw. Neßlegg

Die Schigebietsanbindung soll für Schröcken einen direkten Zugang in das Schigebiet herstellen und damit vielfältige Impulse für den Ort bringen. Die Gemeindeführung setzt in diese Bahn hohe Erwartungen. Angesichts mehrerer ungünstiger Rahmenbedingungen bzw. offener Punkte stellt sich allerdings die Frage, ob diese Erwartungen erfüllt werden können. Zu den Ungunstfaktoren und den offenen Fragen zählen:

- ◆ Die derzeit geringe Zahl der Gästebetten in der Gemeinde Schröcken (wobei sich hier jedoch neue Perspektiven abzeichnen).
- ◆ Die Streulage der Siedlung, die trotz Schigebietsanbindung eine Schibus erfordert (so wie das in anderen Wintersportorten auch der Fall ist).

- ◆ Die weitgehende Schattenlage des Ortes sowie der Abfahrt zum Ort, die kaum einen Gast veranlassen wird, die Abfahrt mehrmals am Tag zu benützen und dabei die Gastronomie im Ort in Anspruch zu nehmen.
- ◆ Die Bereitschaft der aus dem übrigen Bregenzerwald kommenden Urlauber und der Tagesgäste, in Schröcken das Auto zu parken und mit der Bahn weiterzufahren, wenn daneben eine Straße zum sonnigen und familienfreundlichen Parkplatz direkt ins Schigebiet führt. Fraglich ist auch, ob die Bahn im Sommer von einer größeren Zahl von Gästen als Zubringer in das Wandergebiet angenommen wird, zumal auch in diesem Fall die Möglichkeit besteht, auf der Straße zum Ziel zu gelangen. Der Gast käme mit der Verbindungsbahn allerdings direkt in das Wandergebiet Körbersee, der ca. 20 Gehminuten von der Straße entfernt ist.
- ◆ Die Möglichkeiten der Leistungsträger und der Gemeinde Schröcken bei Vorhandensein einer Bahn in den Ausbau der Betten und in das sonstige touristische Angebot im Ort zu investieren.

Angesichts der ungünstigen Rahmenbedingungen stellt sich die Frage nach der Rentabilität dieses Projektes und nach möglichen Alternativen. Das ist insbesondere auch deshalb erforderlich, weil Schröcken zu den wirtschaftlich schwächsten Gemeinden in Vorarlberg zählt und die wirtschaftliche Hoffnung und einzige Chance im Tourismus liegt. Vor diesem Hintergrund gilt es Mittel und Wege zu finden, wie Schröcken geholfen werden kann und wo Erfolg versprechende Maßnahmen ansetzen können.

Zweifellos ist der Schibusbetrieb für Schröcken überdurchschnittlich aufwändig. Vielleicht könnte hier im Sinne einer Patenschaft eine Lösung gefunden werden. Darüber hinaus sind Ansätze der Hilfe zur Selbsthilfe denkbar und sinnvoll (z.B. Initiative Uf m Tannberg).

Wenn die Qualität der Straße zum Schigebiet tatsächlich einen Entwicklungsengpass darstellt, dann macht es Sinn, trotz der hohen Kosten den Ausbau der Straße anzustreben, da diese Maßnahme nicht nur Schröcken, sondern auch der Gemeinde Warth und anderen Interessenten zugute kommt. In diesem Sinne ist dem Ausbau der Straße eine hohe Priorität einzuräumen.

Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs

Neben der Optimierung des bestehenden Schigebietes Warth & Schröcken ist die geplante Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs ein Schritt, der dem Trend nach großräumigen Schigebieten entspricht. Mit relativ geringem finanziellem und technischem Aufwand würden Umfang und Qualität des Angebotes für die Schiläufer auf beiden Seiten erheblich erweitert.

Für Schröcken und Warth würde dieser Schritt einen beträchtlichen Imagegewinn und Impulse für den Tourismus bringen, für Lech Zürs das Argument eines Großraumschigebietes sowie den leichteren Zugang zu den Schitouren und attraktiven Pulverschnee- und Firnhängen im Raum Schröcken und Warth. Für den Bregenzerwald insgesamt bewirkt die Verbindung aber nur dann eine Aufwertung, wenn alle Winterurlauber im Bregenzerwald grundsätzlich die Möglichkeit haben von Warth & Schröcken aus in das Schigebiet Lech Zürs zu wechseln.

8.2 Wirtschaftliche Auswirkungen

Lebensader für Schröcken und Warth

Der Wintertourismus bildet die wichtigste wirtschaftliche Grundlage für Schröcken und Warth. Dieser ist in beiden Gemeinden engstens mit dem alpinen Schilauf bzw. mit dem Schigebiet verbunden. Da über 80 % der touristischen Umsätze im Winter erzielt werden, bilden die Wintereinnahmen auch eine wichtige Stütze für die Angebotsgestaltung im Sommerhalbjahr.

Ausstrahlung auf den gesamten Bregenzerwald

Auf den Bregenzerwald hat das Schigebiet Warth & Schröcken in mehrerer Hinsicht positive Auswirkungen. Im Vordergrund steht natürlich seine Funktion als touristisches Angebot. Dazu kommen positive Effekte für die übrige Wirtschaft des Bregenzerwaldes, die ein sehr breites Spektrum umfassen: Auch in diesem Falle profitieren Gewerbe, Handwerk und Handel von den Investitionen und von der Versorgung der touristischen Betriebe.

Konsolidierung durch Optimierung – neue Impulse durch Verbindung

Die Optimierung des bestehenden Schigebietes dient in erster Linie der Stabilisierung des Erreichten und seiner Absicherung für die Zukunft. Demgegenüber sind von der Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs Impulse zu erwarten, die in der Lage sind, die Orte Schröcken und Warth in eine neue Dimension der touristische Entwicklung hineinzuführen.

8.3 Perspektiven für das Management

Zusammenarbeit der Gemeinden

Schröcken und Warth sind Kleingemeinden, die aufgrund der geringen Einwohnerzahl, des extremen Siedlungsstandortes, des Streusiedlungscharakters, der räumlichen Distanz zu den anderen Gemeinden im Bregenzerwald u.ä.m. große Herausforderungen zu bewältigen haben. Diese Aufgaben sind leichter zu lösen, wenn dort, wo es möglich und sinnvoll ist, ein gemeinsam vorgegangen wird. Gute Ansätze der Zusammenarbeit sind bereits vorhanden. Diese sollten ausgeweitet und vertieft werden. So zeigt die Zusammenwirken von Schröcken, Warth und den beiden Bergbahnunternehmen im touristischen Marketing bereits schöne Erfolge. Im Hinblick auf sinnvolle künftige Entwicklungen sollte auch geprüft werden, welche Effekte die Zusammenlegung der beiden Gemeinden bringen könnte.

Zusammenarbeit der Bergbahnunternehmen

Ein koordiniertes Vorgehen in vielen Belangen bietet sich auch bei den beiden Bergbahnunternehmen an, die ein gemeinsames Schigebiet betreiben. Hier wurden in jüngerer Zeit richtungsweisende Schritte gesetzt. Sie beinhalten den gemeinsamen Werbeauftritt und sie reichen bis zum engen Zusammenwirken bei der Planung der Aufstiegshilfen und Schipisten. Die Zusammenarbeit bringt dem Gast und den beiden Unternehmen viele Vorteile, denn sie ermöglicht

- ◆ die kundenorientierte Gestaltung des Schigebietes,
- ◆ die bessere Nutzung des verfügbaren Geländes,
- ◆ die Optimierung der Logistik im Schigebiet,
- ◆ Kostenreduktionen beim Bau und beim Betrieb des Schigebietes,
- ◆ das einheitliche Auftreten gegenüber Verhandlungspartnern usw.

Die enge Zusammenarbeit der beiden Bergbahnunternehmen trägt somit maßgeblich zur Steigerung und Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit bei und sie fördert die Glaubwürdigkeit und die Professionalität des Schigebietes sowie der dahinter stehenden Unternehmen gegenüber Kunden, Lieferanten, Partnern und Behörden.

8.4 Verkehr

Hauptanteil des Gästestromes aus dem Bregenzerwald

Im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit des Schigebietes verfügen Schröcken und Warth über wenig Gästebetten. Das bedeutet, dass insbesondere an Tagen mit starker Frequenz der weitaus größte Teil der Schiläufer von außen kommt. An Spitzentagen, wenn mehr als 7.500 Gasteintritte verzeichnet werden, beträgt dieser Anteil 80 % und mehr. Davon kommen im Schnitt jeweils 50 % über das Tiroler Lechtal und 50 % über den Bregenzerwald. Je nach Saisonabschnitt und Ferienterminen bestehen Abweichungen: Gäste, die aus den Gemeinden des Bregenzerwaldes kommen bzw. über den Bregenzerwald anreisen, können auch wesentlich höhere Anteile erreichen.

Geringe Verkehrszunahmen bei Optimierung des Schigebietes

Da die Optimierung des Schiraumes in erster Linie die Verbesserung der Logistik innerhalb des bestehenden Schigebietes sowie die Erhöhung des Komforts für die Gäste zum Ziel hat, sind davon keine gravierenden Auswirkungen auf die Zahl der Besucher und auf das Verkehrsaufkommen im Vorfeld zu erwarten. Diese Maßnahmen dienen in erster Linie der Absicherung des Bestehenden. Die dadurch bedingte Zunahme der Gasteintritte in das Schigebiet bewegt sich im Rahmen von wenigen Prozentpunkten.

Auswirkungen der Schigebietsanbindung Schröcken schwer abzuschätzen

Die Auswirkungen der Schigebietsanbindung ab Schröcken auf die Zahl der Gasteintritte im Schigebiet Warth & Schröcken und damit auf die Verkehrsströme im Bregenzerwald sind schwer abzuschätzen. Sie sind jedenfalls abhängig von der Attraktivität der Anbindung. Nur mit einer schnellen und komfortablen Anlage wird es gelingen, eine echte Alternative zur Befahrung des problematischen Straßenstückes oberhalb von Neßlegg anzubieten und damit spürbar mehr Besucher anzusprechen. Doch dürfte ein sprunghafter Anstieg der Gasteintritte auch in diesem Fall nicht zu erwarten sein. Was die von außen kommenden Gäste betrifft, so dürfte auch die Schigebietsanbindung mehr der Absicherung des Bestehenden dienen und weniger als Auslöser für neue Entwicklungsimpulse wirksam werden.

Wirkungen der Verbindung mit Lech Zürs abhängig von der Zugangsregelung

Die Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken und die Schigebietsanbindung von Schröcken hat im Bregenzerwald nur eine geringe Zunahme der Verkehrsfrequenzen zur Folge. Anders kann die Sache aussehen, wenn die Verbindung des Schigebietes Warth & Schröcken mit dem Schigebiet Lech Zürs realisiert wird. Bei einer solchen Verbindung ist die Verkehrsentwicklung im Bregenzerwald davon abhängig,

- ◆ für welche Gäste die Möglichkeit besteht, von Warth & Schröcken nach Lech Zürs zu wechseln bzw. umgekehrt und
- ◆ welche organisatorischen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Öffnung für Gäste aus Schröcken und Warth

Diese Lösung bringt für die Betriebe in beiden Standortgemeinden bessere Belegungszahlen und es könnten in Warth und Schröcken sowie in Gehren und Lechleiten im Laufe einiger Jahre 500 bis 1.000 neue Betten hinzukommen. In Schröcken ist eine größere Zunahme der Zahl der Gästebetten aber wohl nur dann zu erwarten, wenn die Verbindung nach Lech Zürs realisiert wird.

Geht man davon aus, dass ein Drittel bis die Hälfte der Anreisen zu diesen Betten über das Tiroler Lechtal erfolgt und der übrige Teil über den Bregenzerwald, so sind davon keine gravierenden Auswirkungen auf die Verkehrszunahme im Bregenzerwald zu erwarten, auch wenn die An- und Abreisen schwerpunktmäßig an Wochenenden stattfinden. Die maßvolle, an den Strukturen des Bregenzerwaldes orientierte Weiterentwicklung des Bettenangebotes sowie die bessere Auslastung der Gästebetten entspricht auch den Zielen, welche die Regio Bregenzerwald für den Tourismus in der Destination formuliert hat.

Öffnung für Gäste mit 3-Täler-Superpass

Mit mehr Frequenz ist zu rechnen, wenn alle Besitzer eines 3-Täler-Superpasses, selbstverständlich gegen Bezahlung eines Aufpreises, in das Schigebiet Lech Zürs wechseln können. Die Verbindung steht dann allen Gästen des Bregenzerwaldes offen, die über einen solchen Schipass verfügen. Zugang haben auch die 12.000 Schiläufer in der näheren und weiteren Umgebung, die einen Saisonpass besitzen und die als Tagesgäste im Gültigkeitsbereich des 3-Täler-Superpasses Schi laufen. In diesem Fall ist zweifellos mit spürbarem, zusätzlichem Verkehr zu rechnen, der gerade auch an Spitzentagen höhere Frequenzen bringt.

Dem zusätzlichen Verkehr steht jedoch der Nutzen für die Tourismuswirtschaft im Bregenzerwald gegenüber, weil sie dann das Schigebiet Arlberg in ihre Angebotspalette aufnehmen kann. Es ist anzunehmen, dass aufgrund der Attraktivität des Großraumschigebietes nicht nur mehr Gäste von ihrem Urlaubsort im Bregenzerwald aus nach Warth fahren, sondern auch mehr Gäste ihren Winterurlaub im Bregenzerwald zu verbringen.

Die dadurch bedingte Verkehrszunahme ist jedoch nicht allzu hoch anzusetzen, weil schon jetzt viele Gäste während des Urlaubs das Schigebiet Warth & Schröcken besuchen. Es ist nicht anzunehmen, dass beim Bestehen der Verbindung der einzelne Gast die Fahrt nach Warth wesentlich häufiger unternimmt als jetzt, zumal ein Wechsel zusätzliche Kosten verursacht. In der Regel wird er die ohnehin in seinem Urlaubsprogramm eingeplante Fahrt in das Schigebiet Warth & Schröcken mit einem Wechsel nach Lech Zürs verbinden bzw. beim Besuch von Lech Zürs auch die Pisten von Warth & Schröcken befahren. Da aber mehr Urlauber gewonnen werden können und die Anzahl der Fahrten je Urlaubsgast im Schnitt leicht zunehme wird, ist bei dieser Form des Wechsels in das Schigebiet Lech Zürs mit Frequenzzunahmen auf den Verkehrswegen des Bregenzerwaldes zu rechnen.

Öffnung für alle Gäste

Öffnung für alle Gäste bedeutet, dass alle Schiläufer die Möglichkeit erhalten, einen Skipass zu erwerben, der bei einer entsprechenden Aufzahlung den Wechsel nach Lech Zürs erlaubt. Das wäre demnach bereits mit einem Tagesschipass möglich. Ein Blick auf die Einzugsgebiete und die Kenntnis der Verkehrsproblematik auf der Route Rheintal – Walgau – Klostertal legen den Schluss nahe, dass viele Tagesgäste durch den Bregenzerwald zum Schigebiet Lech Zürs anreisen würden.

Gründe sind der Zeitgewinn angesichts der Staus bei den Autobahntunnels sowie der Wegfall der Autobahnmaut. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung über die Zahl der Tagesgäste, die über den Bregenzerwald nach Warth & Schröcken fahren und die große Zahl derer, die ohne Autobahnvignette zu den Schigebieten im Bregenzerwald unterwegs sind, unterstreichen diese Problematik. Daraus geht hervor, dass die Öffnung der Verbindung der Schigebiete für Tagesgäste einen verstärkten Zustrom von Schiläufern durch den Bregenzerwald hervorrufen wird.

Organisatorische Rahmenbedingungen

Die drei Varianten zum Wechsel des Schigebietes zeigen, dass die Problematik des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in erster Linie dann gegeben ist, wenn der Wechsel des Schigebietes auch für Tagesgäste möglich ist. Wenn dies der Fall wäre, müssten Mechanismen eingesetzt werden, die eine nachvollziehbare und transparente Limitierung der Schifahrerzahl ermöglichen. Da die Vertreter von Lech Zürs die Limitierung der Schiläufer in ihrem Schigebiet mit 14.000 Gasteintritten pro Tag offensichtlich auch bei einer Verbindung mit Warth & Schröcken beibehalten wollen, wäre ein erster Ansatz zur Begrenzung der Zahl der Schiläufer und des Verkehrs bereits gegeben. Die Beibehaltung dieser Regelung bedarf dann aber im Schigebiet Warth & Schröcken geeigneter Vorkehrungen, damit die Schiläufer rechtzeitig über eine sich anbahnende oder bereits erlassene Sperre informiert werden.

8.5 Natur und Landschaft

Bei der Diskussion der Fragen zu Natur und Landschaft, welche die Biotope und die Landschaftsformen beinhalten, bietet sich ebenfalls die Differenzierung nach den drei Projektbereichen an:

- ◆ Optimierung des Schigebietes
- ◆ Schigebietsanbindung von Schröcken
- ◆ Verbindung der Schigebiete Warth & Schröcken und Lech Zürs

Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken

Von der Optimierung betroffen ist im wesentlichen der bereits erschlossene Schiraum. Über diesen hinaus reichen in Teilbereichen die Ochsenkopfbahn und die Auenfeldbahn 2 mit den dazugehörenden Pisten. Eine neue Geländekammer wird nicht angerissen.

Die im Biotopinventar Hinterer Bregenzerwald (Teil 2) im Bereich des Schigebietes Warth & Schröcken ausgewiesenen Biotope sind, soweit sie von den Vorhaben zur Optimierung betroffen sind, bereits heute in die Nutzung als Schigebiet einbezogen. Andere Biotope werden auch in Zukunft nicht berührt. Eine Ausnahme bildet eventuell das Biotop Schröcken 11 (Moor auf der Saloberalpe)

Von der Optimierung betroffene Biotope

| Gemeinde | Biotopt Nr. | Biotoptname | Fläche in ha |
|------------------|----------------|---|-----------------|
| Schröcken | 9 | Zirbenwaldreste | 20 |
| | 11 | Moor auf der Saloberalpe | 7 |
| | 12 | Moore und Mähder im Auenfeld | 62 |
| Warth | 1 | Zirbenwaldreste | 90 |
| | 3 | Moore im Bereich Hochkrumbach | 13 |
| | 4 | Biotoptkomplex nordwestlich des Saloberkopfes | 2,5 |
| | 5 | Moore der Krumbacher Alpe | 2 |

Anmerkungen: Die mit einem Raster hinterlegten Biotope befinden sich bereits jetzt im schitechnisch genutzten Bereich.

Gemeindegebiet Schröcken

Von der Nutzung als Schigebiet bereits betroffen sind im Gemeindegebiet von Schröcken die Biotope 9 (Zirbenwaldreste) und 12 (Moore und Mähder im Auenfeld). Die Zirbenwaldreste erstrecken sich auch in das Gemeindegebiet von Warth hinein (Warth Biotop 1). Sie werden dort im Randbereich von der bestehenden Saloberbahn berührt, und sie werden in Zukunft ebenfalls in Randbereichen von der neuen Saloberbahn und der Ochsenkopfbahn sowie von der dazu gehörenden Schipiste betroffen sein. Auch die Auenfeldbahn 2 könnte die Zirbenwaldreste sowie das Biotop Schröcken 11 (Moor auf der Salober Alpe) beanspruchen.

Gemeindegebiet Warth

Im Gemeindegebiet von Warth liegen die Biotope 1 (Zirbenwaldreste), 3 (Moore im Bereich Hochkrumbach), 4 (Biotoptkomplex nordwestlich des Saloberkopfes) und 5 (Moore auf der Krumbachalpe) im heute erschlossenen Schiraum. Die vom Schibetrieb unberührten Biotope 2 (Kalbelesee), 8 (Bergmähder unter dem Krumbacher Kreuz) und 10 (Großraumbiotop Öd unterm Karhorn) sind von der Optimierung des Schigebietes nicht betroffen.

Abstimmung mit dem Naturschutz

Von der Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken werden somit nur solche Biotope berührt, die bereits jetzt im erschlossenen Schiraum liegen. Für die zusätzlich erforderliche Beanspruchung des Biotops Zirbenwaldreste hat der Naturschutz die Erarbeitung und Umsetzung eines wildökologischen Konzeptes vorgeschlagen. Auch wurden im Hinblick auf die erforderlichen Geländeänderungen und die visuellen Einflüsse durch Seilbahnstützen und Gebäude Gestaltungsvorschläge eingebracht und in den Planungen der Bergbahnunternehmen berücksichtigt.

Direkte Schigebietsanbindung von Schröcken

Die geplante Schigebietsanbindung berührt im obersten Streckenabschnitt das bereits jetzt im erschlossenen Schiraum befindliche Biotop Zirbenwaldreste. Es wird hier von der Falken Schischaukel gequert. Weitere Biotope liegen nicht im Bereich der Schigebietsanbindung. Da die Trassenführung der Bahn noch nicht genau definiert ist, sind über weitere Einflüsse auf Natur und Landschaft noch keine Stellungnahmen vorhanden.

Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs

Von der Verbindung betroffene Biotope

| Gemeinde | Biotopt Nr. | Biotoptname | Fläche in ha |
|-----------|----------------|--|-----------------|
| Schröcken | 12 | Moore und Mähder im Auenfeld | 62 |
| Lech | 5 | Moorkomplex westlich der unteren Gaisbühelalpe | 5 |
| | 9 | Moorkomplex westlich des Auenfeldsattels | 7,5 |
| | 18 | Ergänzungsbiotope | 36,5 |

Anmerkungen: Die mit einem Raster hinterlegten Biotope befinden sich bereits jetzt im schitechnisch genutzten Bereich.

Bei der Errichtung einer Seilbahnverbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs wird das in den derzeitigen Schiraum hineinreichende Biotop Moore und Mähder im Auenfeld (Schröcken 12) berührt. Je nach Linienführung der Verbindungsanlage könnten im Gemeindegebiet Lech folgende Biotope betroffen sein: Moorkomplex westlich der unteren Gaisbühelalpe (Biotop 5), Moorkomplex westlich des Auenfeldsattels (Biotop 9), Ergänzungsbiopte (Biotop 18).

Neue Landschaftskammer und Landschaft mit Seltenheitswert

Bei der Beurteilung der Verbindung der Schigebiete Warth & Schröcken mit Lech Zürs aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes dürften weniger die Biotope eine Rolle spielen, sondern vielmehr zwei andere Aspekte ins Gewicht fallen:

- ◆ Erstens der Umstand, dass das Auenfeld im Hinblick auf die seilbahntechnische Erschließung als neue Landschaftskammer definiert werden kann.
- ◆ Zweitens das Ergebnis der Geomorphologischen Studie Hinterer Bregenzerwald, wonach das Auenfeld in Verbindung mit den daran angrenzenden Bereichen eine Landschaft von besonderem Charakter darstellt, die Seltenheitswert besitzt und von hohem wissenschaftlichen Interesse ist.

Schonung der Biotope und Kleinformen durch Flexibilität bei der Trassenführung

Da im Verbindungsreich der beiden Schigebiete keine Schipisten entstehen, werden die dort vorhandenen Biotope höchstens von den Seilbahnstützen berührt. Möglicherweise ist aber die Trassenführung der Seilbahn bzw. die Positionierung der Seilbahnstützen so machbar, dass kein Biotop betroffen wird. Auch im Hinblick auf die wertvollen Landschaftsformen, darunter zahlreiche Kleinformen, müsste es gelingen, die Trasse der Verbindungsbahn so zu legen bzw. die Stützen so zu setzen, dass die wertvollen Elemente nicht verändert werden. Wenn bei den Landschaftsformen keine Veränderungen und bei den Einzelformen keine Verluste auftreten, bleibt auch der wissenschaftliche Wert bewahrt. Forschungen zur Geomorphologie, Klimgeschichte usw. können dann ohne Einschränkungen stattfinden.

Verbindungsbahn ohne Schipiste

Nach dem derzeitigen Stand des Wissens – eine wildbiologische Untersuchung steht noch aus – müsste es möglich sein, Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn durch das Auenfeld so zu gestalten, dass die wenigen Biotope sowie jene Landschaftsformen, die Seltenheitswert besitzen, unbehelligt bleiben. Dieses Ziel ist realisierbar, wenn die Verbindungsbahn die Funktion einer reinen Zubringerbahn hat und im Auenfeld keine Schipiste angelegt wird. Die möglichen negativen Einflüsse auf die Natur und die Landschaft reduzieren sich dann auf zwei Aspekte, nämlich auf

- ◆ die Frage der Landschaftskammer und
- ◆ die optischen Veränderungen der Landschaft durch die Seilbahnanlage.

Frage der Landschaftskammer

Das Auenfeld ist eine für hochalpine Verhältnisse weite Landschaft, die nach beiden Seiten hin offen ist und die von der kontinentalen Wasserscheide zwischen Rhein bzw. Nordsee (Bregenzerache) einerseits und Donau bzw. Schwarzem Meer (Lech) andererseits durchzogen wird. Auf beiden Seiten reichen die Schigebiete bis an den Rand dieses hochtalartigen Gebildes heran (Auenfeldbahn in Warth & Schröcken und Weibermahdlift in Lech Zürs). Die klare Beantwortung der Frage nach der Existenz und den Grenzen dieser Landschaftskammer ist somit keine leichte Aufgabe.

Variante Überschneefahrzeuge

Um alle diese negativen Effekte auszuschalten, bietet sich grundsätzlich der Einsatz von Überschneefahrzeugen an, da diese im Winter weder den ausgewiesenen Biotopen noch den Kleinformen der Landschaft Schaden zufügen können. Auf die Nachteile der Überschneefahrzeuge im Hinblick auf die Erwartungshaltungen der Kunden in modernen Schigebieten (Wartzeiten, zeitliche Beliebigkeit der Inanspruchnahme der Transportmittel usw.) wurde bereits hingewiesen. In Bezug auf Natur und Umwelt kommt hinzu, dass Überschneefahrzeuge mit Diesel betrieben werden und dass sie aufgrund ihrer Lärmentwicklung und räumlichen Mobilität für die Wildtiere vermutlich weit weniger berechenbar sind als eine fix installierte Seilbahn ohne Schipiste, die nur einen niedrigen und kontinuierlich gleichmäßigen Geräuschpegel hat.

9 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 (Skilifte Schröcken Strolz GmbH, Skilifte Warth GmbH & Co) sowie die Gemeinden Schröcken und Warth hatten Gelegenheit, die sie betreffenden Texte zu prüfen und allfällige Ergänzungen und Korrekturen einzubringen.

9.1 Der Standpunkt der Bergbahnen Schröcken und Warth

Unverzichtbarer Baustein für das Wintersportangebot

Das Schigebiet Warth & Schröcken hebt sich gegenüber den anderen Schigebieten im Bregenzerwald durch seine Höhenlage und Schneesicherheit ab. Damit ist das Schigebiet nicht nur der Motor für die touristische Entwicklung der Gemeinden Schröcken und Warth, sondern es stellt auch einen unverzichtbaren Bestandteil des Wintersportangebotes für den Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal dar. Angesichts dieser Bedeutung sind auch die Bemühungen um die Optimierung des Schibetriebes zu sehen. Die Maßnahmen wie Modernisierung der Aufstiegshilfen oder Errichtung von Beschneiungsanlagen orientieren sich an den aktuellen und künftigen Kundenbedürfnissen und sie beschränken sich im wesentlichen auf den bereits erschlossenen Schiraum.

Chance auf ein großräumiges Schigebiet

Die angestrebte Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs wird dem Trend zu großräumigen Schigebieten gerecht. Mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand können hier zwei Schigebiete verbunden werden, und die Gäste können eine neue Dimension des Schilaufs erleben. Dazu kommt, dass im Verbindungsbereich keine Schipiste angelegt wird und der Zusammenschluss der beiden Schigebiete daher unter größtmöglicher Schonung der Natur und des Landschaftsbildes erfolgen kann. Die Verbindung der beiden Schigebiete bringt den Gemeinden Schröcken und Warth sowie den beiden Bergbahnunternehmen einen hohen Imagegewinn und sie trägt maßgeblich zur langfristigen Standortsicherung des Tourismus in den beiden Standortgemeinden sowie in den vorgelagerten Tourismusgemeinden des Bregenzerwaldes und des Tiroler Lechtals bei.

Transfer von Wertschöpfung

Das Besucherpotenzial des Schigebietes Warth & Schröcken besteht aus mehreren Komponenten: den Urlaubern in Schröcken und Warth, den Urlaubern im Bregenzerwald und im Tiroler Lechtal sowie den über den Bregenzerwald bzw. über das Tiroler Lechtal anreisenden Tagesgästen. Der starke Zustrom der Urlauber aus dem Tiroler Lechtal in das Schigebiet Warth & Schröcken bewirkt einen willkommenen Wertschöpfungstransfer aus Tirol nach Vorarlberg. Ein weiterer positiver Effekt der Zweiteilung des Einzugsgebietes ist die Aufteilung der Verkehrsströme. Ein erheblicher Teil des Wintersport bedingten Verkehrs in das Schigebiet Warth & Schröcken kommt über das Tiroler Lechtal. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der gezielten Werbeaktivitäten der Bergbahnunternehmen der Anteil der über das Tiroler Lechtal anreisenden Gäste in Zukunft noch weiter ansteigen wird. Daher wird die durch die Weiterentwicklung des Schigebietes bedingte Zunahme des Verkehrs durch den Bregenzerwald im Vergleich zum Nutzen für die Destination eher gering sein.

Gemeinsam abgestimmte Planungen und Investitionen

Die beiden Bergbahnunternehmen arbeiten sehr eng zusammen. Im Bereich der Werbung und des Vertriebes ist dies schon seit längerem der Fall. In letzter Zeit erfolgte die Intensivierung der Zusammenarbeit und gegenseitigen Abstimmung auch in den Bereichen Schigebietsplanung und Investitionstätigkeit. Die aktuellen Überlegungen reichen bis zur Zusammenführung der beiden Bergbahngesellschaften in ein Unternehmen. Die Umsetzung dieses Vorhabens wird für das Management der Schigebiete im Bregenzerwald einen richtungsweisenden Meilenstein darstellen. Diese Entwicklung bringt allen Beteiligten einen Nutzen: den Tourismusgemeinden und Tourismusbetrieben ein qualitativ hochwertiges Angebot, den Gästen komfortable Aufstiegshilfen und gepflegte Pisten sowie eine perfekte Logistik innerhalb des Schigebietes, der Natur und der Landschaft Schonung durch optimale Planung und Konzentration auf das für den Schilauf Wesentliche und den Bergbahnunternehmen wirtschaftliche Vorteile.

9.2 Der Standpunkt der Gemeinde Schröcken

Schwierige Ausgangssituation

Schröcken hat überaus schwierige Rahmenbedingungen: Das Schigebiet ist vom Hauptdorf und den übrigen Ortsteilen aus nur über eine mehrere Kilometer lange, teilweise steile und schmale Straße erreichbar. Um in das Schigebiet zu gelangen, müssen die Gäste den Pkw oder den Schibus benützen. Darüber hinaus liegt der größte Teil des von den Bergbahnen Schröcken betreuten Bereiches des Schigebietes im Gemeindegebiet von Warth, sodass die Steuereinnahmen dorthin abfließen. In Schröcken fehlt somit der von einem hoch gelegenen Ort erwartete direkte Zugang zum Schigebiet und es fehlt das Geld.

Ja zur Optimierung des Schigebietes und zur Verbindung mit Lech Zürs

Da der Tourismus, und dabei insbesondere der Wintertourismus, für Schröcken die einzige wirtschaftliche Chance darstellt, steht die Gemeinde voll hinter der von den Bergbahnen angestrebten Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken und sie begrüßt die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs als große Chance für die Zukunft. Die Gemeindeführung von Schröcken geht aber noch einen Schritt weiter: Um den Nachteil der Entfernung vom Schigebiet auszugleichen und um die Möglichkeiten zu nutzen, welche die bestehende und ausbaufähige Talabfahrt vom Schigebiet in das Dorf bietet, strebt die Gemeinde die direkte Anbindung des Dorfes an das Schigebiet mit einer Bahn und der längsten Schiabfahrt des Schigebietes nach Nesslegg und ins Dorf Schröcken an.

Hoffnungsträger Skigebietsanbindung

Von der Skigebietsanbindung erhofft sich die Gemeindeführung zahlreiche positive Effekte. Die Erwartungen reichen von der besseren Auslastung der Beherbergungsbetriebe, über die Belebung des Ortes während des Tages und nach Ende des Liftbetriebes bis hin zur vermehrten Investitionstätigkeit im Gemeindegebiet, was auch eine Erhöhung des Steueraufkommens durch Betriebsstandorte in der Gemeinde zur Folge haben würde (z.B. Schilift, Schischule). Die potenzielle Attraktivität des Standortes Schröcken für Investitionen wird durch bereits jetzt vorliegende Projektplanungen bestätigt.

Jeder Impuls ist willkommen

Für die Gemeinde sind alle Impulse willkommen, die zum Ort passen und zur Belebung der Wirtschaft beitragen. Dazu gehören auch Maßnahmen für den Sommer, wie z.B. die Initiative Uf m Tannberg oder der weitere Ausbau und die Themenorientierung des Bergwanderns.

Prioritäten

Die Prioritäten der Gemeinde Schröcken sind die direkte Anbindung des Dorfes an das Schigebiet Warth & Schröcken, die Anbindung an das Schigebiet Lech Zürs und erst in weiterer Folge der Ausbau der L 200. Dem Ausbau der Hochtannbergstraße wird von der Gemeinde Schröcken erst dann Priorität zugewiesen wenn sich eine direkte Anbindung an das Schigebiet als nicht möglich erweist.

9.3 Der Standpunkt der Gemeinde Warth

Wirtschaftsmotor Wintertourismus

In Warth ist der Tourismus der Wirtschaftsfaktor Nr. 1, wobei mehr als 80 % der Wertschöpfung auf den Winter entfallen und die Sommersaison aus dem Winter heraus gestützt wird. Daher besitzt die Weiterentwicklung des Schigebietes für die Gemeinde Warth höchste Priorität. Der Erfolg des Schigebietes trägt maßgeblich dazu bei, die Menschen in der Gemeinde zu halten und ihnen wirtschaftliche und gesellschaftliche Zukunftsperspektiven anzubieten. Die Weiterentwicklung des Schigebietes schließt aus der Sicht der Gemeinde die geplante Optimierung ebenso mit ein wie die Verbindung mit Lech Zürs.

Moderates und gesundes Wachstum

Die Gemeinde Warth legt Wert auf eine kontrollierte Entwicklung sowie auf ein moderates und gesundes Wachstum. Der von der Gemeindevertretung beschlossene Flächenwidmungsplan sorgt dafür, dass der Ausbau des Bettenangebotes in einem überschaubaren Rahmen bleibt und die Entwicklung vornehmlich von Einheimischen getragen wird.

Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs dient der Standortsicherung

Die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs hat für die Gemeinde Warth einen hohen Stellenwert, denn er lässt vielfältige positive Effekte erwarten. Für die Betriebe von Bedeutung sind der damit verbundene Imagegewinn und in weiterer Folge die bessere Auslastung der Betten sowie die Festigung des Preisniveaus. Die Verbindung der beiden Schigebiete trägt somit zur langfristigen Absicherung des Wirtschaftsstandortes Hochtannberg bei. Es ist das Ziel der Gemeinde, einen möglichst großen Teil der Wertschöpfung aus dem Tourismus mit Urlaubern zu erzielen und den Tagesausflugsverkehr in Grenzen zu halten.

Rückgrat für den Wintersport im Bregenzerwald und im Tiroler Lechtal

Die Weiterentwicklung des Schigebietes Warth & Schröcken kommt aber nicht nur den beiden Standortgemeinden zugute. Dank seiner Schneesicherheit bildet das Schigebiet einen unverzichtbaren Bestandteil des Wintersportangebotes der Destination Bregenzerwald und des Tiroler Lechtales. Das Schigebiet Warth & Schröcken hat somit weit über den unmittelbaren Nahbereich hinaus als Schneegarant hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung.

9.4 Resümee der Haimayer Projektbegleitung

Schneegarant für ein weites Einzugsgebiet

Das Schigebiet Warth & Schröcken hat dank seiner Höhenlage die wichtige Funktion eines Schneegaranten für die Destination Bregenzerwald und das Tiroler Lechtal. Neben seiner Schneesicherheit zeichnet sich das Schigebiet bis in das Frühjahr hinein auch durch die gute Schneequalität auf den nord- und nordwestseitigen Hängen aus. Diese Vorzüge kommen einem breiten Einzugsgebiet zugute, da das Schigebiet Warth & Schröcken nach zwei Seiten hin orientiert ist: einerseits in Richtung Bregenzerwald, Rheintal, Bodenseeraum und Westallgäu, andererseits zum Tiroler Lechtal sowie Ostallgäu und Raum Augsburg. Von diesen Gebieten aus wird das Schigebiet Warth & Schröcken von Urlaubern und von Tagesgästen in Anspruch genommen.

Tourismus als dominanter Wirtschaftsfaktor

Die Gemeinden Schröcken und Warth sind aufgrund ihrer Höhenlage und ihrer Entfernung von den Wirtschaftsräumen des mittleren Bregenzerwaldes und des Vorarlberger Rheintales in höchstem Maße auf den Tourismus angewiesen. Und mehr als 80 % der Umsätze im Winter erwirtschaftet werden, besitzt die Bereitstellung eines perfekten Wintersportangebotes einen hohen wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Stellenwert. Das wiegt umso mehr, als wegen der extremen Siedlungslage keine wirtschaftlichen Alternativen in Sicht sind.

Optimierungen im bestehenden Schigebiet ...

Die angestrebten Verbesserungen im Schigebiet Warth & Schröcken haben die Optimierung der Logistik für die Schiläufer, die Modernisierung bestehender Anlagen, die Steigerung des Komforts und die Einbindung leichter befahrbarer sowie stärker sonnenter Pisten zum Ziel. Insgesamt resultiert daraus nur eine geringe Ausweitung der Schipistenfläche.

... unter weitgehender Schonung von Natur und Landschaft

Da die meisten Maßnahmen den bereits erschlossenen Schiraum betreffen, sind die durch die Optimierung bedingten Beanspruchungen der Natur und der Landschaft als eher gering einzuschätzen. Dazu kommt dass die beiden Gesellschaften dank ihrer engen Zusammenarbeit und der gemeinsamen Planung in der Lage sind, bei relativ geringer Flächenbeanspruchung gute schitechnische und betriebswirtschaftliche Ergebnisse zu erzielen.

Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs

Die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs bringt den Gemeinden Schröcken und Warth einen hohen Imagegewinn und sie hilft beiden Gemeinden bei ihrer Standortsicherung als Wintersportorte. Die Verbindung ist mit geringem technischen und finanziellen Aufwand machbar. Der Bau der zwei Sessellifte durch das Auenfeld ist in erster Linie eine Frage der visuellen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und weniger ein Frage des Naturhaushaltes. Der Lawinenschutz kann durch temporäre Maßnahmen gewährleistet werden.

Anbindung von Schröcken Dorf an das Schigebiet

Die direkte Anbindung des Dorfes Schröcken an das Schigebiet ist primär ein Anliegen der Gemeindevertretung und der Bevölkerung von Schröcken. Sie erwarten davon die dringend benötigten wirtschaftlichen Impulse für Schröcken. Das Projekt beinhaltet neben der Verbindungsbahn auch eine oder mehrere Abfahrten. Ein Hauptproblem stellt aus heutiger Sicht die Auslastung einer solchen Bahn dar, die nur dann befriedigend ausfallen kann, wenn in Schröcken mehrere hundert Betten dazukommen und wenn es gelingt, auch die von auswärts kommenden Besucher zu bewegen, in Schröcken Dorf in das Schigebiet einzusteigen. Noch ungeklärt ist die Frage der Finanzierung sowie die Einbindung der bestehenden Seilbahngesellschaft in das Projekt Schigebietsanbindung.

Perspektiven für den Verkehr

Die Optimierung des Schigebietes Warth & Schröcken verursacht gegenüber heute nicht wesentlich mehr Verkehr. Anders ist die Situation, wenn die Verbindung mit dem Schigebiet Lech Zürs realisiert wird und alle Schiläufer, also auch die Tagesgäste, die Möglichkeit erhalten, nach Lech Zürs hinüberzuwechseln. Dann wäre wohl mit einer spürbaren Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Da sich der Verkehr zum Schigebiet Warth & Schröcken aber auf die beiden Einzugsgebiete Bregenzerwald und Tiroler Lechtal verteilt, wird auch vom zusätzlich zu erwartenden Verkehr nur etwa gut die Hälfte auf den Bregenzerwald entfallen.