

7.1

Verkehrsentwicklung und Schigebiete

Inhalt

1	Arbeitszugang und Arbeitsziele	2
2	Erhebungen	3
2.1	Fließender Verkehr	3
2.2	Ruhender Verkehr.....	6
3	Ergebnisse	6
3.1	Fließender Verkehr	6
3.2	Ruhender Verkehr.....	11
3.3	Zufahrt in die Schigebiete Damüls und Warth & Schröcken	15
3.4	Öffentlicher Verkehr	16
4	Prognose	17
4.1	Verkehrsszenarien	18
4.2	Szenario Öffentlicher Verkehr am Beispiel Mellau Damüls.....	23
5	Schlussfolgerungen aus externer Sicht	24
5.1	Verkehrsentwicklung	24
5.1.1	Zunahme des Verkehrs	24
5.1.2	Konsequenzen der Verbindung Warth & Schröcken mit Lech Zürs	25
5.2	Problemlösungen	25
5.2.1	Die Herausforderungen für die Gemeinden mit Durchgangsverkehr	25
5.2.2	Öffentlicher Verkehr.....	27
5.2.3	Erhöhung des Urlauberanteils durch gezielte Angebotsgestaltung.....	29

Dieser Beitrag beruht mit Ausnahme des Abschnittes „Schlussfolgerungen aus externer Sicht“ im wesentlichen auf der von DI Gerhard Engstler (Büro Besch und Partner, Feldkirch) ausgearbeiteten Studie zur Verkehrsentwicklung im Bregenzerwald.

1 Arbeitszugang und Arbeitsziele

Hintergrund

Gezielte Primärerhebungen für den Verkehr wurden als wünschenswert erachtet, weil die Gespräche in den Gemeinden des Bregenzerwaldes wiederholt gezeigt haben, dass die Meinungen über die Auswirkungen der Schigebietsprojekte im hinteren Bregenzerwald auf das Verkehrsaufkommen z.T. weit auseinander gehen. Sorge bezüglich der künftigen Verkehrsfrequenzen haben insbesondere die Vertreter der vom Durchzugsverkehr unmittelbar betroffenen Gemeinden Alberschwende, Andelsbuch, Egg und Schwarzenberg geäußert. Die Verkehrszählungen haben im Winter 2001/02 stattgefunden. Für die Konzeption und die Interpretation der Zählungen und Befragungen zeichnete das Büro Besch und Partner verantwortlich. Die Erhebungen vor Ort hat die Tourismusschule Bezau durchgeführt.

Konzentration auf die Schigebietsprojekte im Hinterwald

In den Diskussionen ging es in erster Linie um den Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Schigebiete im Hinterwald und der damit verbundenen Entwicklung des Durchgangsverkehrs im Vorder- und Mittelwald. Unter diesem Aspekt wurden die Standorte für die Zählungen und Befragungen bestimmt und die Inhalte der Erhebungsformulare festgelegt. Es ging ausschließlich darum, mögliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens in den Hinterwald abzuschätzen. Daher war z.B. die detaillierte Erfassung der Verkehrsströme zum Hochlitten bzw. Hochhäderich oder nach Schetteregg nicht Gegenstand der Untersuchung.

Angestrebte Ergebnisse

Die Erhebungen sollten konkrete Zahlen und abgesicherte Aussagen liefern

- zum aktuellen Verkehrsaufkommen (im Sinne einer Beweissicherung) und
- zur Hochrechnung des künftigen Verkehrsaufkommens im Falle der Realisierung aller oder einzelner Schigebietsprojekte.

Durchgeführte Arbeiten

- Zählungen sowie Befragungen des fließenden Verkehrs im Großraum Egg in der Form, dass der gesamte von außerhalb des Bregenzerwaldes kommende Verkehr in den Hinterwald erfasst wurde.
- Zählungen und Befragungen auf den Parkplätzen der Schigebiete.
- Hochrechnung auf der Basis geeigneter Zählkonzepte und Auswertungsverfahren.

Aussagen

Die Erhebungen und Auswertungsverfahren erlauben Antworten auf folgende Fragen:

- Gesamtumfang des Verkehrs
- Ausgangspunkt (Herkunft) des Verkehrs
- Anfahrtsrouten
- Fahrtziel: Verkehr in den Hinterwald und Verkehr in den Vorder- bzw. Mittelwald
- Fahrtzweck: Anteil des Schisport bedingten Verkehrs und des sonstigen Verkehrs
- Zusammensetzung des Verkehrs (Pkw, Reisebusse, ÖPNV)
- Kraftfahrzeuge mit Autobahnvignette
- Gästestruktur: Tagesgäste und Urlauber
- Art der Schipässe

2 Erhebungen

2.1 Fließender Verkehr

Zählungen des fließenden Verkehrs wurden an vier Tagen, Befragung an drei Tagen jeweils in der Zeit von 08.00 bis 13.00 Uhr durchgeführt. Querschnittszählungen haben stets auch in der Gegenrichtung stattgefunden. An der L 200 wurden die Querschnittserhebungen an jedem Zähltag über einen Zeitraum von 10 Stunden vorgenommen (08.00 bis 18.00 Uhr).

Es ist anzunehmen, dass im gewählten Zeitraum von 08.00 bis 13.00 Uhr nahezu 100 % der mit Pkw und Bussen anreisenden Schifahrer erfasst werden konnten. Ideales Schiwetter herrschte am 2. Januar, am 17. Februar und am 9. März 2002. Der 4. Februar 2002 war vom Wetter weniger begünstigt, Schilauf war aber in den meisten Schigebieten ohne wesentliche Einschränkungen möglich.

Wegen des Wärmeeinbruchs und der starken Regenfälle ab Mitte Januar 2002 war in den niedriger gelegenen Schigebieten ab dieser Zeit Schilauf nur mehr eingeschränkt oder überhaupt nicht mehr möglich. So war an den Erhebungstagen im Februar und März der Schibetrieb in Alberschwende eingestellt, am Bödele am 04-02-02 und am 17-02-02 und in Egg-Schetteregg am 17-02-02.

Die Verlagerung des Schibetriebes und parallel dazu die Verschiebung der Verkehrsströme zu den höher gelegenen Pisten des hinteren Bregenzerwaldes hat im Winter 2001/02 daher früher stattgefunden als in anderen Jahren. In der Regel sind die vorgelagerten Schigebiete wie Alberschwende, Bödele oder Schetteregg bis Ende Februar / Anfang März in Betrieb.

Termine für die Erhebung des fließenden und ruhenden Verkehrs

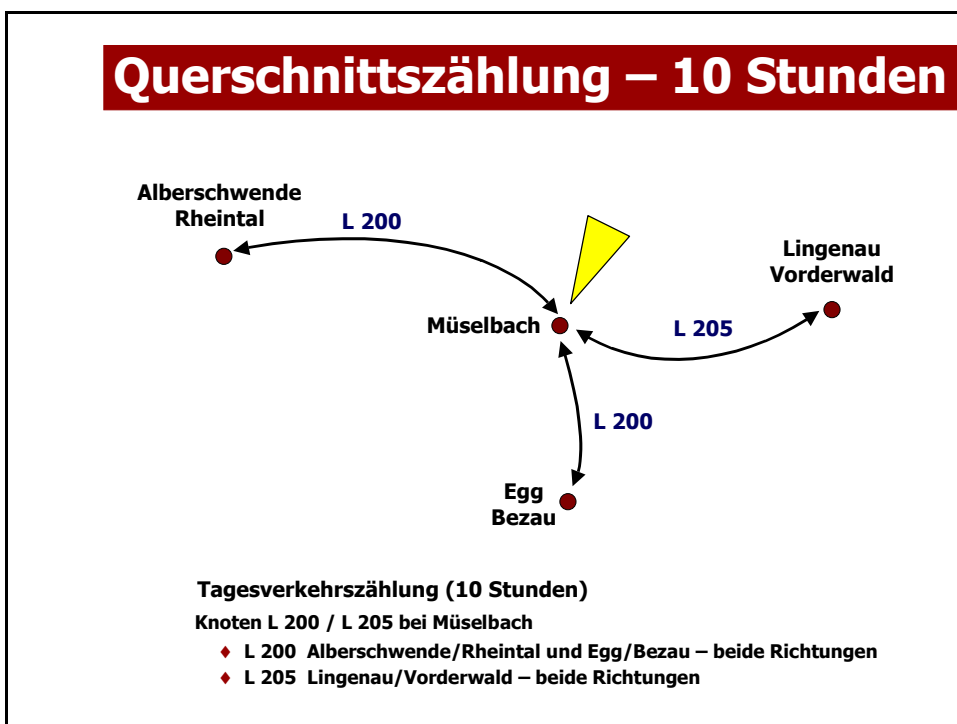
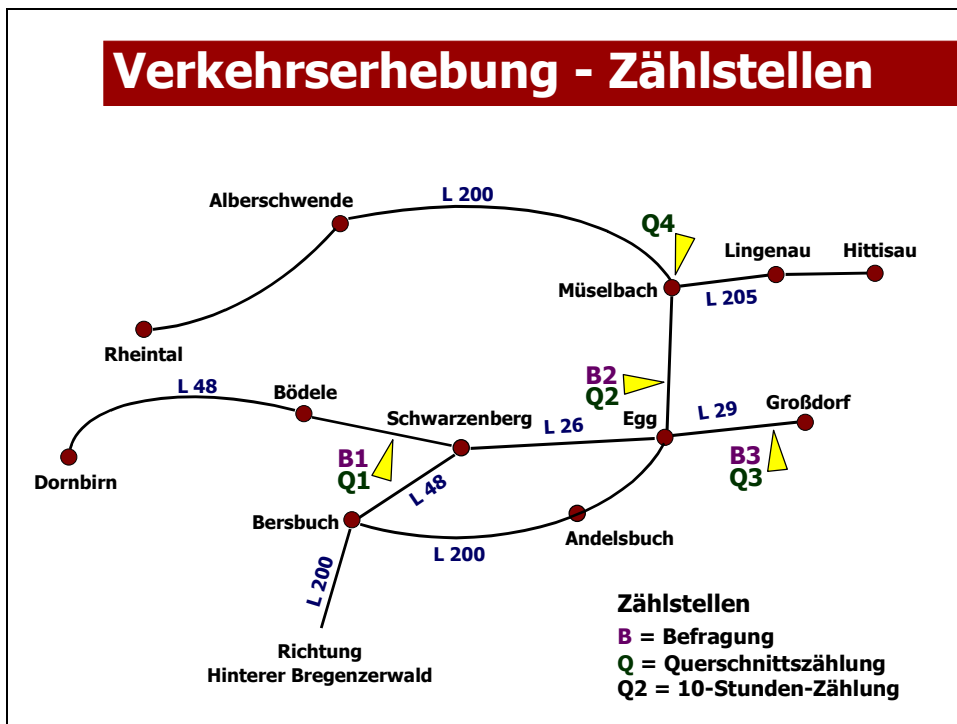
Termin	Zählung	Befragung
Mittwoch, 2. Januar 2002	X	---
Montag, 4. Februar 2002	X	X
Sonntag, 17. Februar 2002	X	X
Samstag, 9. März 2002	X	X

Anmerkungen:

- Am 2. Januar 2002 waren in Vorarlberg und in Tirol Schulferien
- Am 4. Februar waren in Vorarlberg Schulferien, in Tirol war Schulbetrieb.

Standorte für Zählungen und Befragungen des fließenden Verkehrs

Straße / Kreuzung	Standort	Fahrstrecke und Fahrtrichtung
Standorte für Querschnittszählungen und Befragungen		
L 48	Haltestelle Baien	◆ Zwischen Bödele und Schwarzenberg ➤ Fahrtrichtung Schwarzenberg
L 200	Haltestelle Tuppen	◆ Zwischen Müselbach und Egg ➤ Fahrtrichtung Egg
L 29	Einfahrt Kieswerk Feldkircher	➤ Fahrtrichtung Egg
Zusätzlicher Standort für Querschnittszählungen		
L 200 / L 205	Müselbach	◆ Verkehr in Fahrtrichtung Alberschwende / Rheintal, Lingenau / Vorderwald und Egg / Bezau



2.2 Ruhender Verkehr

Die Zählungen und Befragungen des ruhenden Verkehrs haben an vier Tagen in der Zeit von 14.00 bis 16.30 Uhr auf den Parkplätzen der Schigebiete stattgefunden. Die Fahrgäste des ÖPNV bzw. der Schibusse wurden ebenfalls einbezogen. Vor jeder Befragung wurde an allen Parkplätzen die Gesamtzahl der Fahrzeuge erfasst. Die Termine sind dieselben wie beim fließenden Verkehr.

Parkplätze

- ◆ Mellau: Talstation Gondelbahn
- ◆ Damüls: Talstation Uga Bahn (bei Hasenbühel Zählung)
- ◆ Diedamskopf: Talstation Gondelbahn
- ◆ Warth & Schröcken: Talstationen Saloberkopf und Steffisalp (bei Jägeralp Zählung)
- ◆ Hochhäderich: Parkplatz (Beispiel für vorgelagertes Schigebiet)

Die Befragung des ÖPNV erfolgte auf denselben Parkplätzen und nach denselben Prinzipien wie die Befragung des Individualverkehrs. Erfasst wurden Fahrzeugart, Fahrzeugbelegung, Tagesgast (Wohnort), Urlaubsgast (Urlaubsort), Anzahl der Nächtigungen, Schipass.

3 Ergebnisse

3.1 Fließender Verkehr

An den drei Befragungstagen wurden insgesamt 9.380 Kfz erfasst, 6.987 davon befragt. Mit 75 % befragte Kfz ist der Stichprobenumfang sehr hoch, was eine problemlose Hochrechnung erlaubt. Die Hochrechnungen für die einzelnen Zählstellen erfolgen jeweils individuell.

Da an der L 200 bei Tuppen zehn Stunden lang gezählt wurde (Querschnittszählung) und Vergleichsdaten aus früheren Zählungen vorliegen, können für den 10- und den 24-Stunden-Verkehr sowie für alle Zählstellen die absoluten Zahlen sehr genau hochgerechnet werden. Darüber hinaus ermöglicht die ECE Erhebung aus dem Jahre 2000 für den 24-Stunden-Verkehr den Vergleich mit dem Jahresdurchschnittswert.

Überblick über die Querschnittsfrequenzen (Kfz / 24 Stunden)

Querschnitt	Frequenz
L 48 – oberhalb Schwarzenberg	3.100 - 4.000 Kfz / 24 h
L 200 – Tuppen	5.600 - 8.500 Kfz / 24 h
L 29 – zwischen Großdorf und Egg	3.800 - 4.700 Kfz / 24 h
L 200 – zwischen Müselbach und Alberschwende	7.500 - 9.600 Kfz / 24 h
L 205 – zwischen Müselbach und Lingenau	3.100 - 4.100 Kfz / 24 h
L 200 – Andelsbuch – Stausee *)	4.800 - 9.000 Kfz / 24 h

Anmerkungen:

- Zahlen auf 50 gerundet
- Querschnittsfrequenz: Die Frequenzen beider Fahrtrichtungen sind zusammen gezählt.
- *) Hochrechnung aus der automatischen Verkehrszählung Andelsbuch, Umfahrung Bühel 1996.

Wenige Spitzentage beim Verkehr in die Schigebieten

In den Schigebieten des hinteren Bregenzerwaldes sind im Laufe eines Winters in Abhängigkeit von Wetter, Feiertagen und Ferienterminen an drei bis maximal fünf Tagen Spitzenfrequenzen zu verzeichnen, wobei die Spitzenwerte in den einzelnen Schigebieten aber nicht unbedingt zur gleichen Zeit auftreten. Eine zeitliche Verschiebung vom Hochwinter in den Spätwinter ist auf jeden Fall zwischen den vorgelagerten Schigebieten einerseits und den großen Schigebieten im Hinterwald andererseits gegeben. Zum Teil bestehen aber auch Abweichungen zwischen den großen Schigebieten im Hinterwald.

Vergleich der Querschnittszählungen mit der ECE Erhebung

In der folgenden Tabelle sind die Frequenzen für die einzelnen Zähltag (= Schitage) sowie die Frequenzen für den über ein Jahr gerechneten Durchschnittstag (Grundlage ECE Zählung) einander gegenüber gestellt. Dargestellt sind Querschnittsfrequenzen, d.h. es sind die Frequenzen aus beiden Fahrtrichtungen zusammengezählt.

Querschnittsfrequenzen an den Zähltagen und im Jahresschnitt (= ECE 2000)

Fahrtrichtung	Zähltag	24 h Frequenz Kfz	Abweichung von ECE 2000 in %	ECE 2000
Alberschwende (L 200)	Mi 02-01-02	9.193	+ 9	8.435
	Mo 04-02-02	7.475	- 11	
	So 17-02-02	9.208	+ 9	
	Sa 09-03-02	9.572	+ 13	
	Durchschnitt der 4 Termine	8.862	+ 5	
Lingenau (L 205)	Mi 02-01-02	3.122	- 32	4.560
	Mo 04-02-02	3.834	- 16	
	So 17-02-02	3.992	- 12	
	Sa 09-03-02	4.048	- 11	
	Durchschnitt der 4 Termine	3.749	- 18	
Egg (L 200)	Mi 02-01-02	7.807	+ 8	7.223
	Mo 04-02-02	5.627	- 22	
	So 17-02-02	7.483	+ 4	
	Sa 09-03-02	8.529	+ 18	
	Durchschnitt der 4 Termine	7.361	+ 2	

Anmerkung: Querschnittsfrequenz = Summe der Frequenzen aus beiden Fahrtrichtungen

Die Gegenüberstellung der Ergebnisse aus den projektbezogenen Verkehrserhebungen mit denen der ECE Zählung zeigt, dass auf der L 200 bei Müselbach an Tagen mit sehr guten Bedingungen für den Schilau die 24-Stunden-Frequenzen höher sind als an einem über das Jahr gerechneten Durchschnittstag. Sind hingegen die Bedingungen für den Schilau ungünstig (z.B. Wetter), so sinkt die Verkehrsfrequenz unter den Durchschnittswert. Deutlich wird dies am Montag, 4. Februar 2002, wo wegen der Schulferien auch kein bildungsbedingter Verkehr und wohl auch ein verringerter Pendlerverkehr zu verzeichnen war. Auf der L 205 ist der Verkehr an allen Schitagen geringer als an einem Durchschnittstag.

Anteil des Schifahrerverkehrs am Gesamtverkehr (Kfz, 5 Stunden talein)

Zweck	Zieldestination							
	Vorderwald Rheintal BRD / CH	Schwarzenberg	Egg Groß- dorf	Andelsbuch Bersbuch	Bezau Bizau Reuthe	Hinterer Bregenzerwald	Tirol	Gesamt
Gesamte Zählstellen	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.
Schillauf	26	10	48	26	13	1.352	10	1.485
Sonstige Freizeit- aktivitäten	36	29	48	21	92	92	5	323
Arbeit, Bildung, Einkauf	107	133	550	161	186	203	6	1.346
Gesamt	169	172	646	208	291	1.647	21	3.154

Anmerkungen:

- Durchschnittswerte für die drei Zähl- bzw. Befragungstage
(Mo 04-02-02, So 17-02-02, Sa 09-03-02)
- Summe L 200, L 48, L 29
- Fließender Verkehr talein in 5 Stunden (Befragungen auf Gesamtfahrzeuge hochgerechnet)

Die im Originalbericht enthaltenen, detaillierten Zahlen vermitteln bezüglich des Anteils des Schifahrerverkehrs am gesamten Verkehr folgendes Bild:

- ❑ **4 % bis 30 %** beträgt der Anteil des Schifahrerverkehrs am durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehr (24 Stunden). Dabei wird angenommen, dass nahezu alle Schifahrer in der Zeit zwischen 08.00 bis 13.00 Uhr talein unterwegs sind und dieselbe Menge an Schifahrern am Nachmittag wieder talaus fährt.
- ❑ **Bis zu 58 %** am Gesamtverkehr beträgt der Anteil des Schifahrerverkehrs, wenn man ihn auf nur eine Fahrtrichtung und nur auf den Vormittag bzw. Nachmittag bezieht.
- ❑ Eine alleinige Betrachtung des Freizeitverkehrs zeigt, dass an den Zählstellen im Großraum Egg die **Tagesgäste zwei Drittel bis drei Viertel**, die Urlauber demzufolge ein Viertel bis ein Drittel der Verkehrsteilnehmer ausmachen. Die höchsten Anteile an Tagesgästen werden auf der Straße über das Bödele verzeichnet.

Kraftfahrzeuge mit österreichischer Autobahnvignette

Vignette	Tagesgast		Urlaubsgast		Sonstige		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Ja	1477	52	424	36	1361	46	3262	47
Nein	1363	48	741	64	1621	54	3725	53
Gesamt	2840	100	1165	100	2982	100	6987	100

Anmerkungen:

- Alle befragten Kfz (ohne Hochrechnung auf Gesamtzahl der Kfz)

Das Ergebnis bestätigt die vielfach geäußerte Vermutung, dass viele Kraftfahrzeuge im Bregenzerwald ohne Autobahnvignette unterwegs sind und es belegt die Differenzierung nach der Struktur der Verkehrsteilnehmer. Bei den Urlaubern beträgt der Anteil ohne Vignette nahezu zwei Drittel, bei den Tagesgästen etwas weniger als die Hälfte und bei den sonstigen Verkehrsteilnehmern, in erster Linie wohl innerregionaler Verkehr, über 50 %. Darin kommt auch zum Ausdruck, dass der Gast die Urlaubsregion Bregenzerwald vom benachbarten Ausland aus (Deutschland, Schweiz) ohne Benützung einer österreichischen Autobahn bequem erreichen kann.

Von Belang ist dieses Ergebnis u.a. im Hinblick auf die Diskussion über den Zusammenschluss der Schigebiete Warth & Schröcken und Lech Zürs. Der hohe Anteil an Kraftfahrzeugen ohne Vignette legt den Schluss nahe, dass viele Schiläufer bereit sind, im Falle des Zusammenschlusses der beiden Schigebiete den Weg in den Schigroßraum Arlberg über den Bregenzerwald zu wählen. Im Falle der Realisierung der Schigebietsverbindung ist dieser Aspekt in die Überlegungen zum Management der Schifahrerströme einzubeziehen (z.B. Zugangsbeschränkung für Tagesgäste).

3.2 Ruhender Verkehr

An den vier Erhebungstagen wurden auf den Parkplätzen der Schigebiete insgesamt 14.300 Pkw und Reisebusse sowie 53.000 Personen gezählt. 3.622 Personen wurden befragt. Für die Darstellung der Ergebnisse werden die Befragungen an Hand der Gesamtzahl der Pkw und der ermittelten durchschnittlichen Besetzung hochgerechnet. Bei der Befragung wurden nahezu alle Reisebusse und je nach Standort zwischen 11 und 66 % der Pkw erfasst, womit z.T. sehr hohe Stichproben erreicht werden konnten.

Die Ergebnisse der Zählungen des ruhenden Verkehrs korrespondieren in Bezug auf die absoluten Frequenzen, die Verteilung auf die vier Zählstage und die Verteilung auf die einzelnen Schigebiete gut mit den an Hand der elektronischen Zählstreifen ermittelten Zahl der Gästeintritte in den einzelnen Schigebieten.

Die Ergebnisse der Zählungen und Befragungen des ruhenden Verkehrs in den Schigebieten sind somit in hohem Maße repräsentativ.

Dimensionen des Ruhenden Verkehrs in den Schigebieten

Erhebungstag	Kfz	Erfasste Personen	Interviews (Basis Kfz)	
			absolut	in % Kfz
Mi 02-01-02	4.530	17.700	1.220	27
Mo 04-02-02	2.180	8.100	670	31
So 17-02-02	3.850	13.700	960	25
Sa 09-03-02	3.740	13.500	770	21
Gesamt	14.300	53.000	3.620	25
Durchschnitt 4 Tage	3.575	13.250	905	25

Anmerkung: Zahlen gerundet

Zählungen und Befragungen auf den Parkplätzen der Schigebiete

Zählstelle	Befragungen			Gesamtzahl		
	Pkw	Reisebus	Gesamt	Pkw	Reisebus	Gesamt
Hochhäderich	137	6	143	624	6	630
Mellau	137	3	140	349	4	353
Damüls	119	4	123	727	8	735
Diedamskopf	170	10	180	727	10	737
Salober / Steffisalp	305	15	320	1.108	16	1.124
Gesamt	868	38	906	3.535	44	3.579

Anmerkung: Die Zahlen repräsentieren den Durchschnittswert aus allen vier Erhebungstagen.

Anteil der Tagsgäste und der Urlauber

Zählstelle	Tagesgäste		Urlaubsgäste		Gesamt
	absolut	%	absolut	in%	
Hochhäderich	1.106	46	1.297	54	2.403
Mellau	541	42	744	58	1.285
Damüls	1.260	51	1.198	49	2.458
Diedamskopf	1.250	46	1.462	54	2.712
Salober / Steffisalp	1.394	32	2.989	68	4.383
Gesamt	5.551	42	7.690	58	13.241

Anmerkung: Die Zahlen repräsentieren den Durchschnittswert aus allen vier Erhebungstagen.

Schwankungen des Anteils der Tagesgäste

Schigebiet	Anteil Tagesgäste in %
Hochhäderich	39 – 64
Mellau	26 – 59
Damüls	48 – 54
Diedamskopf	35 – 66
Warth & Schröcken	17 – 42

Im Durchschnitt aller Zähltag und Zählstellen beträgt beim ruhenden Verkehr der Anteil der Tagesgäste an den Schiläufern 42 %, jener der Urlauber 58 %. Unterschiede bestehen je nach Schigebiet und Saisonzeit. Der Anteil der Tagesgäste schwankt je nach Wochentag und Schigebiet zwischen 17 und 66 %, jener der Urlauber zwischen 34 und 83 %.

Die Abgleichung der Ergebnisse des ruhenden Verkehrs mit denen des fließenden Verkehrs zeigt, dass in den Schigebieten die Zusammensetzung der Schiläufer wegen der im Bregenzerwald logierenden Urlauber eine deutliche Verschiebung in Richtung Urlaubsgäste erfährt. Beim fließenden Verkehr beträgt der Anteil der Tagesgäste im Durchschnitt aller Zählungen 71 % und jener der Urlauber 29 %.

Art der Schipässe (absolut)

Zählstelle	Saisonkarte	3-Täler Pass	Sonstiger 3 Tag Pass	Tageskarte	½ Tageskarte	Sonstige Liftkarte	Keine Liftkarte	Gesamt
Hochhäderich	24	61	42	1.300	422	523	31	2.403
Mellau	38	99	290	694	93	68	3	1.285
Damüls	47	235	460	1.550	57	90	19	2.458
Diedamskopf	129	550	768	1.022	123	117	5	2.714
Salober	162	260	1.717	1.887	170	175	13	4.384
Gesamt	400	1.205	3.277	6.453	865	973	71	13.244

Anmerkung: Die Zahlen repräsentieren den Durchschnittswert aus allen vier Erhebungstagen.

Art der Schipässe (in %)

Zählstelle	Saisonkarte	3-Täler Pass	Sonstiger 3 Tag Pass	Tageskarte	½ Tageskarte	Sonstige Liftkarte	Keine Liftkarte	Gesamt
Hochhäderich	1	3	2	54	17	22	1	100
Mellau	3	8	23	54	7	5	0	100
Damüls	2	10	19	63	2	3	1	100
Diedamskopf	6	20	28	38	4	4	0	100
Salober / Steffisalp	4	6	39	43	4	4	<1	100
Gesamt	3	9	25	49	7	7	<1	100

Anmerkung: Die Zahlen repräsentieren den Durchschnittswert aus allen vier Erhebungstagen.

Die Verteilung der Schipässe bietet einen weiteren Einblick in die Struktur und die Verhaltensweisen der Besucher der Schigebiete (siehe Tabellen auf Seite 14). Nahezu 40 % aller Schiläufer sind im Besitz eines Schipasses von mindestens drei Tagen Gültigkeitsdauer, gut 60 % haben eine Tages-, Halbtages- oder Stunden- bzw. Punktekarte. Zwischen den Schigebieten bestehen deutliche Unterschiede. Die mit Abstand höchsten Anteile an Mehrtageskarten sind am Diedamskopf und in Warth & Schröcken zu verzeichnen. Im Durchschnitt der Erhebungstage sind etwa 1.200 Schifahrer mit einem Saisonpass unterwegs.

3.3 Zufahrt in die Schigebiete Damüls und Warth & Schröcken

Da die direkte Zufahrt in die Schigebiete Damüls bzw. Warth & Schröcken auch von außerhalb des Bregenzerwaldes erfolgen kann (über Faschina bzw. aus dem Tiroler Lechtal) wird für diese Bereiche die Verteilung der Kraftfahrzeuge auf die Anreisestrecken geschätzt. Die Grundlage dafür liefern die Befragungen auf den Parkplätzen der Schigebiete, bei denen auch die Wohnorte (Tagesgäste) und die Urlaubsorte (Urlauber) erfasst wurden.

Zufahrt in das Schigebiet Damüls (Kfz)

Tag	Au %	Faschina %	Damüls %	Summe %
Mi 02.01.02	66	16	19	100
Mo 04.02.02	70	17	14	100
So 17.02.02	61	28	11	100
Sa 09.03.02	66	12	22	100

Anmerkung: Rundungsfehler bei den Prozentwerten möglich

Zufahrt in das Schigebiet Warth & Schröcken (Kfz)

Tag	Bregenzerwald %	Tiroler Lechtal %	Warth %	Summe %
Mi 02.01.02	55	33	11	100
Mo 04.02.02	52	30	18	100
So 17.02.02	70	14	16	100
Sa 09.03.02	68	18	14	100

Anmerkung: Rundungsfehler bei den Prozentwerten möglich

Ergebnis Damüls: Im Durchschnitt der vier Zähltag sind 17 % interner Verkehr, 17 % fahren über die Faschina und 66 % über Au. Der Spitzenwert des Anteils der Zufahrt über die Faschina am von außen kommenden Verkehr (also ohne internen Verkehr) liegt bei **35 %**.

Ergebnis Warth & Schröcken: Im Durchschnitt der vier Zähltag sind 15 % interner Verkehr, 22 % fahren über das Tiroler Lechtal und 63 % über den Bregenzerwald. Der Spitzenwert des Anteils aus dem Tiroler Lechtal am von außen kommenden Verkehr liegt bei **40 %**.

3.4 Öffentlicher Verkehr

An den vier Befragungstagen kamen insgesamt 46 Busse (einschließlich Verstärker) zum Einsatz. Es wird davon ausgegangen, dass die Busse weitgehend voll besetzt waren. Mit den 46 Bussen können ca. 2.300 Personen befördert werden. An den Erhebungstagen dürften demzufolge ca. 1.500 und 2000 Personen Linienbusse benützt haben. Das sind 400 bis 500 Schifahrer pro Zähltag.

4 Prognose

Beim Ausbau der Schigebiete auf der Basis der derzeit diskutierten Projekte liegt das größte Wachstumspotenzial im Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls. Demgegenüber sind bei den Erweiterungsprojekten am Diedamskopf und in Warth & Schröcken geringere Zuwachsraten an Schifahrern zu erwarten.

Ausbauprojekte	Schifahrer (Gasteintritte) an Spitzentagen	
	Heute	Nach Umsetzung der Projekte
Mellau Damüls	9.600	12.100
Diedamskopf	4.900	5.500
Warth & Schröcken	7.500	8.200

Nullvariante

Es wird kein Projekt realisiert. Das kann den Verlust von Marktanteilen zu Gunsten anderer Schigebiete bedeuten. Langfristig wäre dadurch sogar ein Rückgang des Verkehrs denkbar. Dem steht jedoch die laufende Verbesserung der L 200 (Schnepfauer Tunnel, Umfahrung Bersbuch, Ausbau Schwarzachtobel) gegenüber, welche auch die leichtere Erreichbarkeit der Schigebiete im hinteren Bregenzerwald bewirkt und damit Wettbewerbsvorteile bringt.

Maximalvariante

Realisierung der derzeit diskutierten Projekte in allen drei Schigebieten. Das hat die angeführten Frequenzsteigerungen zur Folge. Damit wird auch das Verkehrsaufkommen steigen. Wird die Bettenkapazität nicht in einem angemessenen Zeitraum erweitert, ist die Zunahme der Zahl der Schiläufer an Spitzentagen nur durch überproportionale Frequenzsteigerungen bei den Tagesgästen erreichbar.

Teilvariante

Die Teilszenarien gehen davon aus, dass nicht alle Projekte realisiert werden. Die Zunahmen der Verkehrsmengen bei allen denkbaren Teilszenarien bewegen sich zwischen denen des Null- und des Maximalszenarios.

4.1 Verkehrsszenarien

Das erste Szenario geht davon aus, dass sich der Schiverkehr linear zur Kapazitätsausweitung der Aufstiegshilfen erhöht. Damit müssten auch entsprechende Kapazitätserweiterungen bei den Unterkünften erfolgen. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Ausweitung der Bettenkapazität, erst mit einer zeitlichen Verzögerung eintritt. Das bedeutet, dass die Zunahme der Zahl der Schiläufer bis zur Maximalfrequenz an Spitzentagen nur durch überproportionale Zuwächse bei den Tagesgästen möglich ist. Die in diesem Fall zu erwartenden Zunahmen des schibedingten Verkehrsaufkommens sind im zweiten Szenario festgehalten.

Szenario 1: Zeitlich paralleler Ausbau der Beherbergungskapazität

Schifahrer (Gästeintritte) und Kraftfahrzeuge (Schiverkehr) an Spitzentagen bei gleichzeitigem Ausbau der Beherbergungskapazität

Schigebiet	Maximum heute		Maximum künftig	
	Gästeintritte heute (max.)	Kfz heute (max.)	Gästeintritte künftig (max.)	Kfz künftig *) (max.)
Mellau Damüls	9.600	1.360	12.100	1.700
Diedamskopf	4.900	1.100	5.500	1.225
Warth & Schröcken	7.500	1.450	8.200	1.600
Gesamt	22.000	3.910	25.800	4.525

Szenario 2: Zeitlich verzögerter Ausbau der Beherbergungskapazität

Schifahrer (Gästeintritte) und Kraftfahrzeuge (Schiverkehr) an Spitzentagen bei zeitlich verzögertem Ausbau der Beherbergungskapazität

Schigebiet	Maximum heute		Maximum künftig	
	Gästeintritte heute (max.)	Kfz heute (max.)	Gästeintritte künftig (max.)	Kfz künftig *) (max.)
Mellau Damüls	9.600	1.360	12.100	1.900
Diedamskopf	4.900	1.100	5.500	1.250
Warth & Schröcken	7.500	1.450	8.200	1.625
Gesamt	22.000	3.910	25.800	4.775

Auf der Basis des Szenario resultieren für den Quell- / Zielverkehr zu den einzelnen Schigebieten folgende Zunahmen des Schiverkehrs:

Szenario 2: Zunahme des Quell- und Zielverkehrs in die Schigebiete

Schigebiet	Maximale Steigerung Schiverkehr nach Projektrealisierung
Mellau Damüls	40 %
Diedamskopf	13 %
Warth & Schröcken	12 %

Anmerkung

Szenario 2 = Kraftfahrzeuge (Schiverkehr) an Spitzentagen bei zeitlich verzögertem Ausbau der Berbergungskapazität

Die Zunahme des Schiverkehrs in die einzelnen Schigebiete des hinteren Bregenzerwaldes von bis zu 40 % (Mellau Damüls) schlägt wegen der räumlichen Aufteilung der Quellgebiete auf mehrere Verkehrswege jedoch weit weniger zu Buche. (Nicht berücksichtigt ist hier allerdings der Ausbau der L 200 zwischen Dornbirn und Alberschwende, welcher die künftige Aufteilung des Schiverkehrs zwischen L 200 und L 48 wesentlich beeinflussen dürfte.)

Szenario 2: Zunahme des Schiverkehrs auf den Zufahrtsstraßen in den Bregenzerwald

Hauptverbindungen / Querschnitte	Zunahme des Schiverkehrs
L 200	12 - 17 %
L 48 - über das Bödele	15 %
L 29 – über Egg / Großdorf	12 %

Anmerkung

Szenario 2 = Kraftfahrzeuge (Schiverkehr) an Spitzentagen bei zeitlich verzögertem Ausbau der Berbergungskapazität

Für den übrigen Verkehr werden Steigerungen von 2 % pro Jahr angenommen, was bis zum Jahre 2007 eine Zunahme von 10 % ergibt. (Dieser Prognose beruht auf der Annahme, dass im Bereich des ÖPNV keine nennenswerten Änderungen eintreten.)

Die folgenden Tabellen zeigen auf der Basis eines absoluten Spitzentages, mit welchen Verkehrszunahmen auf den einzelnen Zufahrtsstraßen sowie insgesamt bei der Verwirklichung einzelner bzw. aller Schigebietsprojekte bis zum Jahre 2007 zu rechnen ist. Die Prognose geht je nach Schigebiet von einem Faktor zwischen 1,12 (Warth & Schröcken) und 1,4 (Mellau Damüls) aus. Im Faktor für Warth & Schröcken fallen die Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses mit dem Schigebiet Lech Zürs auf den Verkehr nicht ins Gewicht, da hier bei den Gasteintritten die Variante 1 (Benützung nur für Gäste der Standortgemeinden) angenommen wird. Die Öffnung dieser Schigebietsverbindung für einen weiteren Gästekreis ist hier nicht berücksichtigt.

Verkehrsentwicklung 2002 bis 2007 für einen absoluten Spitzentag

Zielort	L 200 Tuppen			L 48 Bödele / Schwarzenberg			L 29 Großdorf / Egg		
	2002	Faktor	2007	2002	Faktor	2007	2002	Faktor	2007
Mellau	113	1,4	158	47	1,4	66	26	1,4	36
Damüls	461	1,4	645	157	1,4	220	65	1,4	91
Au	39	1,1	43	10	1,1	11	7	1,1	8
Diedamskopf	407	1,13	460	118	1,13	133	61	1,13	69
Warth & Schröcken	274	1,12	307	155	1,12	174	82	1,12	92
Schiverkehr Hinterwald talein	1.294		1.613	487		604	241		296
Sonstige	940	1,1	1.034	502	1,1	552	762	1,1	838
5 Stunden talein	2.234		2.641	989		1.156	1.003		1.134
5 Stunden talaus	1.298	1,1	1.428	644	1,1	708	921	1,1	1.013
5 Stunden gesamt	3.532		4.075	1.633		1.864	1.924		2.147
10 Stunden gesamt	6.823		7.872	3.155		3.602	3.717		4.148
24 Stunden gesamt	8.529		9.840	3.943		4.501	4.646		5.185

Anmerkungen:

- Ausgangspunkt für die Berechnung ist die Realisierung aller Projekte
- Berechnung am Beispiel eines absoluten Spitzentages, Samstag 9. März 2002

Verkehrsentwicklung 2002 bis 2007 für einen absoluten Spitzentag

Zielort	Summe der drei Zufahrtsstraßen (L 200, L 48, L 29)			
	2002	Index	2007	Index
Mellau	186	100	260	140
Damüls	683	100	956	140
Au	56	100	62	111
Diedamskopf	586	100	662	113
Warth & Schröcken	511	100	573	112
Schiverkehr Hinterwald talein	2.022	100	2.513	124
Sonstige	2.204	100	2.424	110
5 Stunden talein	4.226	100	4.931	117
5 Stunden talaus	2.863	100	3.149	110
5 Stunden gesamt	7.089	100	8.086	114
10 Stunden gesamt	13.695	100	15.622	114
24 Stunden gesamt	17.118	100	19.526	114

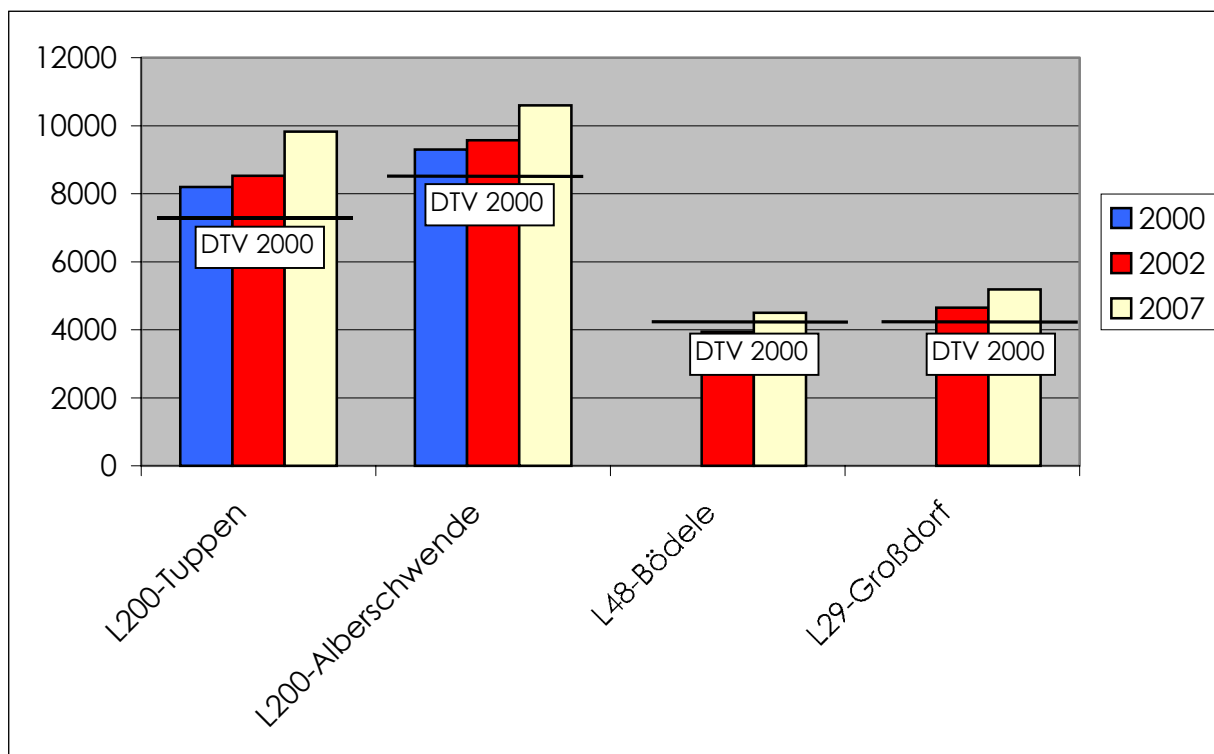
Anmerkungen:

- Ausgangspunkt für die Berechnung ist die Realisierung aller Projekte
- Berechnung am Beispiel eines absoluten Spitzentages, Samstag 9. März 2002

Schiverkehr und allgemeiner Verkehr

Der Vergleich der zu erwartenden Verkehrsfrequenzen an Spitzentagen mit dem DTV 2000 (durchschnittlicher Tagesverkehr im Jahre 2000) zeigt, dass auf allen Zufahrtsstraßen Steigerungen der Verkehrsfrequenzen zu erwarten sind. Diese Zunahmen sind nur zum Teil auf den Schiverkehr zurückzuführen und sie sind in ihren Größenordnungen davon abhängig, welche Ausbauprojekte in den Schigebieten des Hinterwaldes realisiert werden.

Vergleich der Verkehrsfrequenzen von 2000 bis 2007 mit DTV 2000



Verkehrsfrequenzen bis 2007 absolut

Jahr	L200 Tuppen	L200 Alberschwende	L48 Bödele	L29 Großdorf
2000	8.200	9.300		
2002	8.500	9.600	3.900	4.600
2007	9.800	10.600	4.500	5.200
DTV 2000	7.200	8.400	4.000	4.000

Anmerkung: Zahlen gerundet

4.2 Szenario Öffentlicher Verkehr am Beispiel Mellau Damüls

Nach dem Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls können Busbenützer ohne Umsteigen über das Schigebiet Mellau in das Schigebiet Damüls gelangen. Daraus resultiert ein künftiges Potenzial für den Öffentlichen Verkehr, insbesondere für den Schiraum Mellau Damüls. (Mit dem ÖPNV ist das Schigebiet Damüls derzeit nur mit erheblichem Zeitaufwand und mit Umsteigen zu erreichen.)

Bei den Zählstellen an der L 200 und L 48 wurden am Samstag, 9. März 2002 aus den oben genannten Gemeinden 1.015 Pkw mit einer durchschnittlichen Besetzung von drei Personen gezählt. Davon hatten 360 Pkw die Schigebiete Mellau und Damüls zum Ziel. Rechnet man diese Zahl in die Zukunft hoch und nimmt an, dass 25 % der Schiläufer zum Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr motiviert werden können, so resultiert daraus folgendes Bild:

Buslinien aus dem Rheintal fahren über das Schwarzachtobel auf direktem Wege zur Talstation Mellau. Eine Linie bedient den Raum Lustenau, Hard, Bregenz, Kennelbach, Wolfurt, Schwarzach und eine weitere den Raum Hohenems, Dornbirn, Schwarzach. Die Schibusse verkehren an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen in angemessener Taktfolge und unabhängig von den Witterungsverhältnissen. Das Schigebiet Mellau Damüls könnten somit an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen jeweils sechs bis sieben Schibusse aus dem Vorarlberger Rheintal anfahren, die insgesamt 315 Schiläufer transportieren würden. Das hätte eine Verringerung der Verkehrsfrequenz um 105 Pkw zur Folge.

5 Schlussfolgerungen aus externer Sicht

Ergebnisse der Verkehrserhebung als Entscheidungshilfe

Die Erhebungen des fließenden und ruhenden Verkehrs liefern wertvolle Informationen über die derzeitige Situation und sie bieten die Möglichkeit, in Verknüpfung mit den Ausbauvorhaben der Schigebiete die künftige Entwicklung des Schiverkehrs auf den Zufahrtsstraßen in den Bregenzerwald abzuschätzen.

5.1 Verkehrsentwicklung

5.1.1 Zunahme des Verkehrs

Spitzenfrequenzen auf den Verkehrswegen, die durch den Schibetrieb hervorgerufen werden, treten nur an wenigen Tagen auf. Diese Tage fallen in der Regel in die Zeit der Schulferien oder auf Wochenenden, an denen weniger berufs- und bildungsbedingter Verkehr stattfindet. Die 24-Stunden-Frequenzen an Tagen mit Schiverkehr liegen daher nur an absoluten Spitzentagen deutlich über der Frequenz des über das Jahr gerechneten Durchschnittstages. Allerdings treten an Schitagen Verkehrsspitzen auf, die auf kurze Zeitspannen am Vormittag und Nachmittag konzentriert sind und zu Kolonnenbildung sowie Stauwirkungen führen. Das ist vor allem Ende Februar / Anfang März der Fall.

Durch den Ausbau der Schigebiete ist auf jeden Fall mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Dazu kommt, dass zumindest in der Anfangsphase ein überdurchschnittlicher Teil der zusätzlichen Kapazitäten durch Tagesgäste abgedeckt werden wird. Die Zunahme des Schiverkehrs ist jedoch davon abhängig, wie viele und welche Schigebietsprojekte realisiert werden. Den stärksten Impuls zur Steigerung der Verkehrsfrequenzen liefert die Verbindung Mellau Damüls. In allen anderen Fällen liegen die zu erwartenden prozentualen Verkehrszunahmen in derselben Größenordnung wie für den allgemeinen Verkehr.

Durch den Ausbau der Schigebiete wird der Anteil des Hinterwaldes am gesamten Schiverkehr des Bregenzerwaldes weiter zunehmen. Bereits derzeit gehen rund 90 % des auf den Zufahrtsstraßen im Großraum Egg gezählten Schiverkehrs in den Hinterwald.

5.1.2 Konsequenzen der Verbindung Warth & Schröcken mit Lech Zürs

Die durch die Verbindung der Schigebiete Warth & Schröcken mit Lech Zürs zu erwartenden Verkehrsbewegungen sind von der konkreten Lösung für eine solche Verbindung abhängig. Die Tatsache, dass nahezu die Hälfte der an den Zählstellen erfassten Pkw mit Tagesgästen keine Vignette besitzen, bestätigt die Sorge vieler Gesprächspartner, dass die Öffnung der Schigebietsverbindung von Warth & Schröcken mit Lech Zürs für den Tagesgast eine zusätzliche Steigerung des Schiverkehrs durch den Bregenzerwald bewirken würde.

Folgt man der bisherigen Diskussion über die Rahmenbedingungen für den Zusammenschluss der beiden Schigebiete, so ist davon auszugehen, dass dem Tagesgast keine Möglichkeit geboten wird, von Schröcken bzw. Warth aus in das Schigebiet Lech Zürs zu gelangen. Auch regionale Einschränkungen des Gästekreises, z.B. auf Urlauber in Schröcken und Warth, sind denkbar. Haben die Tagesgäste keine Möglichkeit zum Schigebietswechsel, so wird der Einfluss der Verbindung Warth & Schröcken mit Lech Zürs auf den Schiverkehr im vorderen und mittleren Bregenzerwald kaum spürbar sein.

5.2 Problemlösungen

5.2.1 Die Herausforderungen für die Gemeinden mit Durchgangsverkehr

Vom Durchgangsverkehr, und damit auch vom Schiverkehr, sind primär Alberschwende, Egg, Andelsbuch und Schwarzenberg betroffen. Die drei erstgenannten Gemeinden haben auch die Hauptlast der unabhängig vom Schiverkehr zu erwartenden, allgemeinen Verkehrszunahme zu tragen, die durch den Ausbau der L 200 noch zusätzlich verstärkt wird.

Für die Durchzugsgemeinden bieten sich mehrere Perspektiven bzw. Lösungsansätze an, welche die negativen Auswirkungen der zu erwartenden Erhöhung der Verkehrsfrequenzen verringern können. Dazu zählen u.a.:

- ◆ Realisierung der bereits diskutierten und teilweise auch schon geplanten Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs in den Ortszentren (Egg) und zur Umfahrung von Ortsteilen (Andelsbuch / Bersbuch).
- ◆ Schaffung von Anreizen, um einen Teil des Durchgangsverkehrs zum Anhalten zu bewegen und im Ort wirtschaftlich wirksam werden zu lassen.

- ◆ Steigerung der Attraktivität der vorgelagerten Schigebiete, insbesondere Bödele und Alberschwende.
- ◆ Weitere Forcierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schigebiete (z.B. Mellau Damüls).

Verkehrslenkung in Egg

Für das Ortszentrum von Egg wurden in den 1990er Jahren mehrere Studien zur Lösung des Verkehrsproblems ausgearbeitet. Die Vorschläge reichen dabei vom Rückbau der Verkehrswege und dem ortsgerechten Umbau der Ortsdurchfahrt bis zur Zurücknahme der Fahrgeschwindigkeit und zum Gestaltungskonzept für die Ortsmitte. Die Aktualisierung der Verkehrsdiskussion im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung der Schigebiete und der bevorstehende Ausbau der L 200 könnten als Anlass dienen, die Bewältigung des Verkehrsproblems in Egg erneut in Angriff zu nehmen und einer Lösung zuzuführen.

Verkehrslenkung in Andelsbuch / Bersbuch

Andelsbuch hat in seinem Ortsentwicklungskonzept Vorschläge zur Verringerung der Verkehrsbelastungen ausgearbeitet. Dazu gehören u.a. die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten durch optische und bauliche Maßnahmen sowie, als zentrales Anliegen, die Umfahrung von Bühel / Bersbuch. Auch hier kann die Diskussion um den Ausbau der Schigebiete ein Anlass sein, die Umsetzung der geplanten Maßnahmen voranzutreiben.

Anreize zum Anhalten

In den Durchgangsgemeinden Alberschwende, Egg und Andelsbuch findet der Gast bislang wenig Anreize, um anzuhalteln, eine Pause einzulegen und Geld auszugeben. Damit besteht in den Durchgangsgemeinden das Problem, dass der freizeitbedingte Verkehr keine Wertschöpfung abwirft und ihm aus der Sicht der jeweiligen Gemeinde keine positiven Aspekte zugeschrieben werden können. Maßnahmen zur Gestaltung und Belebung der Orte, wie sie z.B. in Andelsbuch und Egg vorgesehen sind, können helfen, diese Diskrepanz zu verringern. In Andelsbuch bestehen dafür erste Ansätze. Das Bregenzerwälder Käsehaus zeigt, dass es bei entsprechender Angebotsgestaltung und Öffentlichkeitsarbeit gelingt, aus dem Durchgangsverkehr einen wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen.

Steigerung der Attraktivität der vorgelagerten Schigebiete

Den vorgelagerten Schigebieten ist ein eigener Abschnitt gewidmet. Darin werden u.a. auch Maßnahmen zur Erhöhung ihrer Attraktivität angeführt. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, dass diese Schigebiete zumindest im Früh- und im Hochwinter stärker frequentiert werden. Die dadurch erzielte Verkehrsentlastung kommt den Durchgangsgemeinden zugute. Durchgangsorte mit vorgelagerten Schigebieten profitieren zusätzlich durch die im Gemeindegebiet erzielte Wertschöpfung.

5.2.2 Öffentlicher Verkehr

Die Verstärkung der Bemühungen um ein zukunftsorientiertes Angebot des Öffentlichen Verkehrs in die Schigebiete kann zur Verringerung des Individualverkehrs in die Schigebiete beitragen. Um eine spürbare Verkehrsentlastung zu bewirken, muss allerdings eine deutliche Steigerung bzw. Vervielfachung des Fahrgastaufkommens im öffentlichen Verkehr erreicht werden. Bereits vorhandene Befragungen von Wintersportgästen in Vorarlberg sowie Erfahrungen aus anderen Schigebieten belegen, dass ein Teil der Schiläufer unter bestimmten Voraussetzungen bereit ist, öffentliche Verkehrsmittel zu akzeptieren.

Zu diesen Voraussetzungen gehören:

- ◆ Bequemlichkeit rundum
- ◆ Komfortable Busse
- ◆ Benutzerfreundliche Fahrpläne
- ◆ Rasche Bewältigung der Fahrstrecke ohne Zeitverlust
- ◆ Keine / kurze Wartezeiten
- ◆ Kein Umsteigen
- ◆ Aussteigen direkt bei der Seilbahn
- ◆ Attraktive Preisgestaltung (Bonus, z.B. in Form von Nulltarif oder ermäßigten Tageskarten bei Seilbahnen)
- ◆ Familienfreundlichkeit
- ◆ Schidepot bei der Seilbahn
- ◆ Flexibilität im Hinblick auf kurzfristig wechselnde Nachfragevoraussetzungen

Darüber hinaus ist es erforderlich, die gebotenen Möglichkeiten auf allen relevanten Informationskanälen zu kommunizieren und die erforderliche Motivations- bzw. Überzeugungsarbeit zu leisten.

ÖPNV als Baustein eines Gesamtkonzeptes

Initiativen zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs könnten von den Seilbahnunternehmen im Zuge der Bewilligung der Projekte als begleitende Maßnahmen bzw. im Sinne von Ausgleichs- bzw. Entlastungsmaßnahmen im Rahmen eines ökologischen Gesamtkonzeptes eingefordert werden. Diese Ausgleichsmaßnahmen haben neben der Verringerung der Verkehrsbelastung auf den Zufahrtsstraßen auch eine Reduktion des Flächenverbrauchs für Parkplätze zur Folge. Die Seilbahnunternehmen können mit attraktiven Angeboten eine Vorreiterrolle übernehmen und eine werbewirksame Profilierungschance nutzen. Perspektiven bestehen auch für die spezifische, ÖPNV bezogene Angebotsgestaltung, beispielsweise für Senioren an Werktagen.

Beispiel Mellau Damüls

Der Zusammenschluss der Schigebiete Mellau und Damüls kann sich auf den ÖPNV in besonderem Maße auswirken, weil Busbenützer in Zukunft über Mellau direkt zu den Schipisten von Damüls gelangen können. Derzeit entspricht das Erreichen des Schigebietes von Damüls mit dem Schibus nämlich nicht den Ansprüchen der Gäste, da auf dem Weg über die Dörfer zeitraubende Zwischenstationen eingelegt werden und in Au der Bus gewechselt werden muss. Aufgrund der spezifischen Voraussetzungen nach der Realisierung des Zusammenschlusses besitzt Mellau Damüls die Chance, das Schiläuferpotenzial aus den Ballungsräumen des Rheintales mit direkten Zubringern rasch und bequem in das Schigebiet zu bringen. Mellau Damüls wird damit auch für Busreiseveranstalter interessant, was ebenfalls zur Abschwächung des direkten Zusammenhanges zwischen der Kapazitätsauslastung der Aufstiegshilfen und dem Verkehrsaufkommen in den Durchzugsorten beiträgt. Ähnliche günstige Rahmenbedingungen wie in Hinkunft in Mellau Damüls bestehen heute bereits am Diedamskopf.

5.2.3 Erhöhung des Urlauberanteils durch gezielte Angebotsgestaltung

Es muss ein vorrangiges Ziel der gesamten Tourismusbranche im Bregenzerwald sein, die durch die Realisierung von Schigebietsprojekten entstehenden zusätzlichen Kapazitäten in möglichst hohem Umfang durch Gäste zu nützen, die in der Region ihren Urlaub verbringen. Das wird in erster Linie durch eine bessere Bewirtschaftung der bestehenden Betten möglich sein. Attraktive Angebote sollen die Gäste veranlassen, den Schilauf im Bregenzerwald mit einer oder mehrerer Übernachtungen zu verbinden, beispielsweise auch im Rahmen von Kurzaufenthalten während der Woche. Beherbergungsbetriebe und Seilbahnunternehmen sind hier in gleicher Weise gefordert. Derartige Strategien dienen dem Ziel, die Auslastung der Tourismusbetriebe zu verbessern, die Wertschöpfung zu steigern und die Zunahme des Schiverkehrs in den Durchzugsorten in Grenzen zu halten.