Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/ Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.
http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Tourismusmobilität 2030 im Montafon

Strategie zur Angebotsverbesserung

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech
Department für Raumplanung
Fachbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Fabian Dorner
Mat.-Nr.: 0827214
Zentagasse 8/10
1050 Wien

Wien, 18. Dezember 2013

Danksagung

Ich möchte mich an dieser Stelle bedanken bei…

… meinen Eltern, die mir dieses Studium ermöglicht und finanziert haben und mich in meinen Plänen stets unterstützen. Zusätzlich möchte ich meinem Papa danken, dass er die Kurzfassung der Arbeit für mich ins Englische übersetzt hat.

… Sibylla Zech, die nach der Bachelorarbeit nun auch meine Diplomarbeit betreut hat und mir dabei stets mit konstruktiver Kritik und wertvollen Ratschlägen weitergeholfen hat.

… Manuel Bitschnau, Kai Brandl, Marion Ebster, Guntram Netzer, Martin Oberhammer, Christian Rankl, Christian Schützinger, Martin Strele und Jörg Zimmermann für die Zeit, die sie sich zur Beantwortung meiner Fragen genommen haben, sowie bei Christoph Breuer für seine wertvollen Rückmeldungen zur Arbeit.

… meinen Freunden, die mich durch dieses Studium begleitet haben und oft eine wertvolle Unterstützung waren. Dank insbesondere an Marie Sophie Plakolm, Bernadette Gugerell und Sandra Jurasszovich, für die kritschen Blicke auf die Arbeit und die Verbesserungsvorschläge.

Kurzfassung

Im Rahmen dieser Arbeit wird eine Zukunftsstrategie für die Entwicklung der Tourismusmobilität im Montafon erarbeitet. Dabei werden einerseits Herausforderungen in der Verkehrsorganisation in stark touristisch geprägten Regionen wie dem Montafon untersucht und andererseits Lösungsansätze dafür entwickelt.

Das Montafon ist ein touristisch stark frequentiertes Tal im Süden Vorarlbergs. Hauptanziehungspunkte im Montafon sind die Bergwelt und die damit verbundenen Aktivitäten wie Schi fahren oder Wandern. Zwei Drittel der Nächtigungen entfallen dabei auf die Wintersaison. Der überwiegende Teil der Gäste reist mit dem eigenen Pkw an, was gerade an Winterwochenenden durch die Überlagerung von Urlaubsreiseverkehr und der Anreise von Tagestouristinnen und –touristen zu Verkehrsüberlastungen auf der Straße führt und negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zur Folge hat. Neben einer Landesstraße erschließt auch die Montafonerbahn die äußeren Gemeinden des Tals, die zusammen mit ergänzenden Buslinien ein für eine ländliche Region gutes ÖPNV-Angebot bildet.

Änderungen bei Energiepreisen, dem Mobilitätsverhalten und der touristischen Nachfrage haben einen großen Einfluss auf die künftige Entwicklung der Tourismusmobilität. Diese Faktoren werden, variiert nach möglichen Entwicklungspfaden, als Basis für Zukunftsszenarien miteinander kombiniert, um mögliche Herausforderungen auszuloten. Diese Szenarien zeigen, dass mitunter große Änderungen in den Bereichen Tourismus und Mobilität zu erwarten sind.

Aus den Erkenntnissen der ersten beiden Kapitel wird die Vision einer für Touristinnen und Touristen komfortablen und gleichzeitig ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Tourismusmobilität entwickelt. Um dies zu erreichen werden fünf Ziele definiert, die Angebotsverbesserungen bei der Anreise sowie eine Stärkung des ÖV und NMV im Montafon vorsehen. Darüberhinaus soll auch das Informationsangebot für Touristinnen und Touristen hinsichtlich Mobilitätsdienstleistungen und die Kommunikation zwischen Akteurinnen und Akteuren aus dem Tourismus- bzw. Mobilitätssektor verbessert sowie die Entwicklung MIV-unabhängiger touristischer Angebote forciert werden.

Aus den Zielen wird eine Strategie mit einzelnen Maßnahmen abgeleitet, die die verantwortlichen Akteurinnen und Akteure sowie Umsetzungszeiträume benennt und deren Priorität für die Erreichung der Ziele darstellt. Die Maßnahmen konzentrieren sich vor allem auf Angebotsverbesserungen im ÖV und NMV. Aufgrund der fachübergreifenden Materie ‚Tourismusmobilität' sind dazu zahlreiche Kooperationen nötig, vielfach auch mit Unternehmen und Organisationen, die außerhalb des Montafons angesiedelt sind. Dadurch sollen Zugverbindungen nach Deutschland und in die Schweiz verbessert werden, künftig Fernbuslinien ins Tal führen, Pauschalangebote für Gäste geschnürt und das Informationsangebot ausgebaut werden. Zudem soll der Tourismus künftig bei der Konzeption von Angeboten verstärkt Mobilitätsaspekte berücksichtigen, etwa dahingehend, dass verstärkt auf Nächtigungs- statt auf Tagestourismus gesetzt wird. Im Montafon sollen neben der Verlängerung der regionalen Bahnstrecke und dem Ausbau des ÖV-Angebots auch die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger bzw. Radfahrerinnen und Radfahrer verbessert werden.

Abstract

This thesis focuses on developing a future strategy for mobility in tourism in the Montafon valley in Austria. The paper analyses the challenges which highly developed touristic regions like the Montafon face concerning present and future traffic management and develops responses to these challenges.

The Montafon is a highly developed tourist destination in the south of Vorarlberg, Austria. Its major tourist attractions are its mountains and all the typical alpine activities, such as skiing and hiking. The winter season accounts for two thirds of the overnight stays. The vast majority of tourists arrive by car, which at weekends leads to congestions and pollution, when holiday makers and day visitors travel at the same time. Besides being accessible by road, the outer Montafon valley is accessed by a railway line, the Montafonerbahn. Together with supplementary bus lines, this creates a well developed public transport system by rural standards.

Changes in fuel prices, mobility behaviour, and tourist demand will influence the future development of mobility in tourism. This paper shows a number of possible future scenarios by varying and combining the above factors. Some scenarios show that major changes in tourism and mobility must be expected.

From the above findings the thesis develops a vision of a future mobility, which is at the same time convenient for tourists as well as environmentally, economically and socially sustainable. In order to achieve this, five goals have been defined, which especially aim at boosting public and non-motorised transport as well as improving information for tourists and communication between tourism and traffic representatives. On the basis of these goals a strategy with specific measures has been identified, which also names the responsible institutional players and implementation periods and sets priorities to achieve these objectives.

On the basis of these goals a strategy with specific measures has been identified, which names the responsible stakeholders and implementation periods and sets priorities to achieve these objectives. The measures aim at boosting public and non-motorised transport as well as improving information for tourists and communication between tourism and traffic representatives. These measures focus on improving public and non-motorised transport. The multidisciplinary nature of mobility in tourism requires numerous cooperations, many of them with companies based outside the Montafon valley. This should make it possible to improve train connections to Germany and Switzerland, connect the valley to future long-distance coach lines, offer tourist packages and provide more information for tourists. Moreover the tourist industry should take more into account aspects of mobility in the future conception of their offers by emphasizing overnight tourism instead of day-trip tourism. Besides extending its regional railway line and further improving public transport, the Montafon valley should also improve conditions for pedestrians and cyclists.

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis **6**

Einleitung **7**

Zielsetzung und Abgrenzung **8**

Aufbau und Methodik **9**

1. GEGENWÄRTIGE SITUATION **13**

1.1. Ein kurzer Überblick über das Montafon **13**
1.1.1. Lage und Naturraum 13
1.1.2. Bevölkerung 15
1.1.3. Wirtschaft 16

1.2. Tourismusstandort Montafon **18**
1.2.1. Historische Entwicklung des Tourismus im Montafon 18
1.2.2. Beherbergung 20
1.2.2.1. Bestandsstatistik 20
1.2.2.2. Nächtigungsstatistik 22
1.2.3. Positionierung und touristische Ziele im Montafon 26
1.2.2.3. Herkunft der Gäste 26
1.2.4. Zutrittskarten und Tickets 28

1.3. Mobilität im Montafon **29**
1.3.1. Nicht motorisierter Verkehr 29
1.3.2. Motorisierter Individualverkehr 29
1.3.2.1. Verkehrsanbindung 29
1.3.2.2. Verkehrsaufkommen 32
1.3.3. Öffentlicher Verkehr 33
1.3.3.1. Bahnverkehr im Montafon 33
1.3.3.2. Busverkehr im Montafon 34
1.3.3.3. Tarifsystem 36
1.3.3.4. Information 37
1.3.4. Anreisemöglichkeiten 37
1.3.5. Mobilitätsverhalten der Gäste 39

1.4. AkteurInnenlandschaft in der Tourismusmobilität im Montafon **41**
1.4.1. Mobilität 41
1.4.2. Tourismus 42
1.4.3. Verwaltung, Politik, Raumentwicklung 43

1.5. Aussagen in Planungsdokumenten zu Tourismus und Mobilität im Montafon **47**
1.5.1. Vision Montafon Park 47
1.5.2. Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 – Mobil im Ländle 47
1.5.3. Leitbild Tourismus 2010+ Vorarlberg 48
1.5.4. Tourismusstrategie 2020 49
1.5.5. Gesamtverkehrsplan für Österreich 49
1.5.6. Neue Wege im Tourismus – die neue österreichische Tourismusstrategie 49
1.5.7. Alpenkonvention 50
1.5.8. EU Weißbuch Verkehr 51
1.5.9. Konzept BODAN-RAIL 2020 51

1.6. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen **52**

2. SZENARIEN 53

2.1. Einflussfaktoren 53
2.1.1. Entwicklung der Energiepreise 53
2.1.1.1. Peak Oil 54
2.1.1.2. Öl- und Treibstoffpreisentwicklung 55
2.1.2. Entwicklung der touristischen Nachfrage 57
2.1.3. Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsangebot 59

2.2. Szenarien 64
2.2.1. Szenario 1 – Der Tourismus im Montafon wächst wieder 65
2.2.2. Szenario 2 – Rückgänge im Tourismus 66
2.2.3. Szenario 3 – Umbrüche im Mobilitätsbereich 67

3. STRATEGIE 69

3.1. Leitbild 69

3.2. Ziele 70

3.3. Maßnahmenbeschreibung 72
3.3.1. Zugverbindungen ins Montafon ausbauen und verbessern 72
3.3.2. Kooperation zwischen der Montafonerbahn und den nationalen Bahngesellschaften 73
3.3.3. Mit Charterzugunternehmen zusammen arbeiten 74
3.3.4. Mit Fernlinienbusbetreibern kooperieren 74
3.3.5. Abholservice für Gäste, die mit der Bahn anreisen 74
3.3.6. Information über Mobilitätsangebote verbessern 75
3.3.7. Montafonerbahn bis St. Gallenkirch verlängern 76
3.3.8. Einen Halbstundentakts auf der Montafonerbahn einführen und die Aufenthaltsdauer in Bludenz optimieren 77
3.3.9. Datenlage im Öffentlichen Verkehr verbessern 77
3.3.10. Auf weitere Straßenausbauten im höherrangigen Netz verzichten 77
3.3.11. Einheitliches Leitsystem für den nicht motorisierten Verkehr 78
3.3.12. Die Fußgängerfreundlichkeit in den Ortszentren verbessern 78
3.3.13. Schnüren von Urlaubspackages, die Mobilitätsangebote beinhalten 78
3.3.14. Ein System zur Parkraumbewirtschaftung erarbeiten 79
3.3.15. Verlagerung vom Tagestourismus zum Nächtigungstourismus 80
3.3.16. Einen Beirat zur touristischen Entwicklung einrichten und die Bevölkerung (weiterhin) einbinden 80
3.3.17. Anwendung von Mobilitätsberatungstools für Montafoner Tourismusbetriebe 81
3.3.18. Beratungskampagne starten 82

3.4. Die Strategie auf einen Blick 82

4. AUSBLICK 87

Quellenverzeichnis 88

Abbildungsverzeichnis 94

Tabellenverzeichnis 96

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AG	Aktiengesellschaft
BMFLUW	Bundesministerium für Forst- und Landwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
DAV	Deutscher Alpenverein
DB	Deutsche Bahn
EU	Europäische Union
IC	InterCity
IRE	Interregio-Express
kV	Kilovolt
L	Landesstraße
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarden
NMV	Nicht motorisierter Verkehr
ÖAV	Österreichischer Alpenverein
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
o. J.	ohne Jahresangabe
ORF	Österreichischer Rundfunk
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QR	Quick Response - Code zur Übertragung von Informationen
RE	Regionalexpress (Deutschland)
REX	Regionalexpress (Österreich)
S	Schnellstraße
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Tab.	Tabelle
UNWTO	Welttourismusorganisation
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
WLAN	Wireless Local Area Network

Einleitung

Mobilität ist ein Thema, das alle Menschen in irgendeiner Weise betrifft, häufig sogar auf mehrere verschiedene Arten. Einerseits nutzen wir gerne die Vorteile, die komfortable und schnelle Verkehrsmittel bieten, andererseits spüren wir aber auch die negativen Auswirkungen des Verkehrs.

Was für die Mobilität im Allgemeinen stimmt, trifft auch für die Tourismusmobilität im Speziellen zu. Der Tourismus ist von einem gut funktionierenden Mobilitätssystem abhängig, gleichzeitig können jedoch auch die schädlichen Folgen der Mobilität die Attraktivität einer Tourismusdestination nachhaltig beeinträchtigen. Stauende Autos passen nicht so recht in das Bild einer intakten Bergwelt, das uns Tourismusverbände aus dem Alpenraum vermitteln wollen. Dazu kommt noch die Betroffenheit zahlreicher Anrainerinnen und Anrainer, die entlang der Zufahrtsstrecken zu den Tourismusgebieten leben und negativen Auswirkungen (Staus, Lärm- und Schadstoffemmissionen) ausgesetzt sind. Insofern steht das Montafon, wie viele andere (alpine) Tourismusregionen auch, vor einer komplexen Herausforderung: Den Gästen sichere und komfortable Möglichkeiten zur Anreise zu bieten und gleichzeitig die negativen Auswirkungen im Tal, aber auch in den Orten entlang der Anreiserouten, möglichst gering zu halten. Hier gilt es also eine entsprechende Balance zu finden und das Verkehrssystem so zu gestalten, dass Gäste weiterhin ins Montafon kommen, jedoch auf eine Weise, die für Mensch und Umwelt verträglicher ist. Im Montafon hat man dies schon erkannt und es wurden daher erste Schritte in diese Richtung gesetzt, beispielsweise durch die Einrichtung eines hervorragenden ÖV-Angebots, das auf die Bedürfnisse der Touristinnen und Touristen zugeschnitten ist.

Doch es gibt auch noch viele Verbesserungsmöglichkeiten und ungenutzte Potentiale. Hinzu kommt noch, dass Mobilität und Tourismus in großer Abhängigkeit zu globalen Trends stehen. Um langfristig ein gutes Angebot in der Tourismusmobilität bieten zu können, die ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Tourismusregion ist, ist es daher notwendig diese Trends zu erkennen, die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen und rechtzeitig die entsprechenden Maßnahmen zu setzen. Dafür ist essentiell, dass Vertreterinnen und Vertreter aus den Bereichen Mobilität und Tourismus eng an der Erstellung von Lösungen zusammenarbeiten.

Zielsetzung und Abgrenzung

Diese Diplomarbeit entstand begleitend zur Studie „Tourismusmobilität 2030 in Österreich“ (vgl. Zech et. al. 2013), die vom Department für Raumplanung an der TU Wien für das Bundesministerium für Wirtschaft, Jugend und Familie erstellt wurde. Die Fokussierung dieser Arbeit auf einen österreichischen Teilraum erlaubt eine konkrete Auseinandersetzung mit den spezifischen Voraussetzungen dieser Region, welche im Rahmen der gesamtösterreichischen Studie nicht möglich ist. Ziel dieser Arbeit ist es, Strategien und Handlungsempfehlungen zu erarbeiten, um bis zum Jahr 2030 ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das auf die Bedürfnisse der Touristinnen und Touristen eingeht, sich aber auch durch Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit auszeichnet. In dieser Strategie werden auch die für die Umsetzung relevanten Akteurinnen und Akteure benannt. Als Impulsgeberin und Ideenlieferantin richtet sich diese Arbeit auch an diese Personen und weist auf Kooperationspartnerinnen und Kooperationspartner hin.

Der zentrale Aspekt dieser Arbeit ist die Tourismusmobilität, ein Wort, das sich aus den beiden Begriffen Tourismus und Mobilität zusammensetzt, die zur besseren Abgrenzbarkeit im Folgenden definiert werden. Die Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen (UNWTO) liefert für Tourismus diese Definition:

“Tourism is a social, cultural and economic phenomenon which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes” (UNWTO o. J., online).

Räumliche Mobilität ist ein Teil des sehr breiten Mobilitätsbegriffes und gemäß dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) „die Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen. (…) Im verkehrlichen Kontext wird der Begriff Mobilität auf die Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen eingeschränkt“ (vgl. Herry 2011, S. 87).

Diese beiden weit gefassten Begriffe werden für diese Arbeit ausgehend vom Tourismus eingeschränkt. Tourismus beschreibt das Verlassen des Lebensmittelpunktes, wobei hier grob eine Unterscheidung zwischen Reisen aus beruflichen oder geschäftlichen Motiven und zum Freizeitzweck getroffen wird. Da Geschäftsreisen im Montafon eine untergeordnete Rolle spielen, wird in dieser Arbeit nur die Tourismusmobilität in Verbindung mit Urlaubsreisen untersucht. Unter Tourismusmobilität wird hier also als jene Mobilität verstanden, die aufgewendet wird, um sich zum/vom und am Urlaubsort zu bewegen. Die Untersuchung hier beschränkt sich allerdings auf jene Mobilität, die zur Erreichung touristischer Einrichtungen aufgewendet wird. Das sind u. a. jene Wege, die der Gast zwischen seinem Wohnort, Beherbergungsbetrieben und den Freizeiteinrichtungen (z. B. Schigebiete, Ausgangspunkte für Wanderungen) zurücklegt. Dabei wird nicht nur der Nächtigungstourismus sondern auch der Tagestourismus berücksichtigt. Nicht Teil der Betrachtung in dieser Arbeit ist jene Mobilität, die ausschließlich der sportlichen Betätigung dient bzw. zum Selbstzweck ausgeführt wird, sowie die Fortbewegung mit Seilbahnen oder ähnlichen Aufstiegshilfen.

Aufbau und Methodik

Diese Arbeit wurde auf der Ebene der Region Montafon verfasst. Regionen sind vom staatlichen Hoheitsgebiet abweichende Gebiete und lassen sich räumlich in drei Hauptkategorien unterteilen. Es gibt supranationale Regionen, denen mehrere Staaten angehören, transnationale Regionen, denen Teilgebiete mehrerer Staaten angehören und subnationale Regionen, die sich auf ein Teilgebiet eines Staates beschränken. Gemäß dieser Kategorisierung ist das Montafon eine subnationale Region. Zur Abgrenzung von einzelnen Regionen können die Homogenität des Gebiets (bezogen auf unterschiedliche Faktoren) oder deren funktionale Zusammenhänge herangezogen werden (vgl. Maier/Tödtling/Trippl 2002, S. 13ff.). Die Ebene der Region stellt in Österreich insofern eine Besonderheit dar, da für sie, im Gegensatz zu Bundesländern, Bezirken und Gemeinden, keine verfassungsrechtliche Basis besteht. Trotzdem wird diese Arbeit, wie auch viele andere Strategie- und Planungsdokumente, für diese Stufe im räumlichen Kontext verfasst. Der Grund dafür liegt einerseits in der relativ homogenen Ausgangslage, die auf einer übergeordneten Ebene nicht mehr zutrifft und andererseits darin, dass die hier beschriebenen Herausforderungen von einer Gemeinde allein nicht bewältigt werden könnten.

In dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass sich das Mobilitätsverhalten von Touristinnen und Touristen beeinflussen lässt. Der Schlüssel dazu sind die auf Seite 56 präsentierten Einflussfaktoren des Verkehrsverhaltens, deren Ausgestaltung zumindest teilweise durch entsprechende Planung verändert werden kann. Dementsprechend enthält diese Arbeit Handlungsempfehlung, die Ansatzpunkte für eine Verbesserung für das System der Tourismusmobilität im Montafon darstellen. Zur Erstellung dieser Maßnahmen wird auf einen idealtypischen Planungsprozess zurückgegriffen. Aufbauend auf einer Analyse der gegenwärtigen Situation wird ein Leitbild entwickelt, das einen Optimalzustand beschreibt, der mithilfe dieser Planung erreicht werden soll. Daraus werden thematische Ziele abgeleitet, deren Erfüllung Voraussetzung für den im Leitbild definierten Zustand ist. Zur Erreichung der Ziele müssen Maßnahmen umgesetzt werden, die sich wiederum aus den Zielen ableiten.

Die Struktur der Arbeit besteht aus drei großen Blöcken, die sich aus dem Planungsprozess ableiten. Der erste Block setzt sich mit der gegenwärtigen Situation im Montafon auseinander, im zweiten Teil werden mögliche Zukunftsszenarien dargestellt und der dritte Teil enthält das Leitbild, Ziele und Maßnahmen (siehe Abb. 1).

Die Analyse in dieser Arbeit umfasst neben einem kurzen Überblick über die wichtigsten Daten zum Montafon eine tiefergehende Betrachtung der Bereiche Mobilität und Tourismus. Darüberhinaus werden noch relevante Akteurinnen und Akteure erläutert, da sie für die Umsetzung der Strategie von zentraler Bedeutung sind. Dabei handelt es sich um Vertreterinnen und Vertreter von Organisationseinheiten, die im Zusammenhang mit der Tourismusmobilität im Montafon stehen (z. B. Gebietskörperschaften, Unternehmen, Verbände etc.). Der Einfachheit halber wird dabei lediglich die Organisationseinheit genannt. Ein Überblick über Aussagen in Planungsdokumenten, die Relevanz für die Tourismusmobilität im Montafon haben, ist ebenfalls Teil der Analyse. Mit Ausnahme der Alpenkonvention, bei der es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag handelt, haben diese Papiere jedoch lediglich Empfehlungscharakter.

Da mit dem Jahr 2030 ein relativ langfristiger Planungshorizont gegeben ist, wurde, um künftige Chancen und Risiken abschätzen zu können, die Analyse um Zukunftsszenarien ergänzt. Damit können mögliche Entwicklungstendenzen dargestellt werden, was jedoch nicht bedeutet, dass tatsächlich auch eines dieser Szenarien eins zu eins eintritt. Vielmehr dienen Szenarien dazu, die Bandbreite möglicher Entwicklungen darzustellen. In dieser Arbeit wird auf explorativ-deskriptive Szenarien zurückgegriffen. Bei dieser Methode wird ausgehend von Ursachen bzw. Einflussfaktoren deren Auswirkung auf einen bestimmten Sachverhalt erforscht. Dazu werden zuerst mögliche

Abb. 1: Aufbau der Diplomarbeit

TEIL 1 - GEGENWÄRTIGE SITUATION

- Steckbrief, Lage u. Naturraum, Bevölkerung, Wirtschaft
- Tourismus
  historisch, Bestandszahlen, Nachfrageentwicklung, Tourismusintensität, Herkunft
- Mobilität
  NMV, MIV, ÖV, Mobilitätsverhalten der Gäste
- Akteurinnen und Akteure
- Aussagen zur Tourismusmobilität in Konzepten, Programmen, Verträgen

TEIL 2 - SZENARIEN

- Identifikation Einflussfaktoren
  Energiepreise, Mobilitätsverhalten, touristische Nachfrage
- 3 Szenarien
  Der Tourismus im Montafon wächst wieder - Rückgänge im Tourismus - Umbrüche im Mobilitätsbereich

TEIL 3 - STRATEGIE

- Leitbild
- Ziele
- Strategie

Quelle: Eigene Darstellung

Themenfelder ausgewählt und für diese Prognosen entwickelt. Danach werden die einzelnen Einflussfaktoren in den Szenarien zusammengeführt und dann in den Planungsprozess integriert (vgl. Springer Fachmedien Wiesbaden o. J., online). Basis für die Szenarien sind die Einflussfaktoren Energiepreise, Mobilitätsverhalten und touristische Nachfrage, da diese - nach Einschätzung des Autors - die Tourismusmobilität in den nächsten 15 Jahren entscheidend beeinflussen können.

Die Analyse und die Szenarien bilden die Grundlage für das Leitbild, aus dem mittels des oben beschriebenen Stufenprozesses die Ziele und Maßnahmen abgeleitet und zu einer Strategie zusammengefasst werden. Dazu werden die Maßnahmen in einzelne Umsetzungsschritte aufgeteilt, für die jeweils die Bedeutung zur Zielerreichung, die Akteurinnen und Akteure und Zeitpunkte, ab denen mit der Umsetzung begonnen werden sollte, angegeben werden. Die Umsetzungsschritte wurden außerdem zu Maßnahmenpaketen zusammengefasst, was das Setzen von strategischen Schwerpunkten erlaubt.

Neben Informationen aus der Literatur- und Internetrecherche wurden zur Gewinnung von Erkenntnissen auch Daten aus verschiedenen Statistiken und Studien herangezogen. Während Statistiken

zu grundlegenden Daten zu Bevölkerung in guter Qualität und Aktualität zur Verfügung stehen, gibt es nur wenige Daten zum Verkehrsverhalten, insbesondere wenn es um jenes von Touristinnen und Touristen geht. Wertvolle Hintergrundinformationen konnten dank Interviews mit Expertinnen und Experten aus den Bereichen Tourismus, Mobilität und Regionalentwicklung gewonnen werden. Mit folgenden Personen wurden Gespräche geführt:

- Manuel Bitschnau, Geschäftsführer des Montafon Tourismus
- Kai Brandl, Verkehrsplaner beim Verkehrsverbund Vorarlberg
- Marion Ebster, Projektmanagerin Regionalentwicklung beim Stand Montafon
- Guntram Netzer, Bereichsleiter Verkehr der Montafonerbahn AG
- Martin Oberhammer, Strategieleiter bei Silvretta Montafon
- Christian Rankl und Jörg Zimmermann, Amt der Vorarlberger Landesregierung – Abteilung VIa Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
- Christian Schützinger, Geschäftsführer des Vorarlberg Tourismus
- Martin Strele, Geschäftsführer von Kairos Wirkungsforschung und Entwicklung gGmbH und Mitbetreuer des Raumentwicklungsprozesses Montafon

Die Interviews wurden mit Hilfe eines Leitfadens geführt, wobei dieser gemäß dem fachlichen Hintergrund der Gesprächspartnerin bzw. des Gesprächspartners leicht abweichende Fragestellungen hatte.

1. GEGENWÄRTIGE SITUATION

1.1. Ein kurzer Überblick über das Montafon

Das Montafon ist eine Region im südlichen Vorarlberg. Im folgenden Steckbrief werden die wichtigsten Zahlen und Daten zum Montafon auf einen Blick zusammengefasst.

Tab. 1: Steckbrief Montafon

Einwohnerzahl	16.500
Fläche	560 km² (entspricht 20% der Landesfläche)
Anzahl Gemeinden	10
Höchste Erhebung	Piz Buin 3312m
Tiefste Stelle	Stallehr 600m
Tallänge	39 km

Quellen: Montafon Tourismus o. J. a, online; Strasser 2011, S. 11f; Statistik Austria 2012c

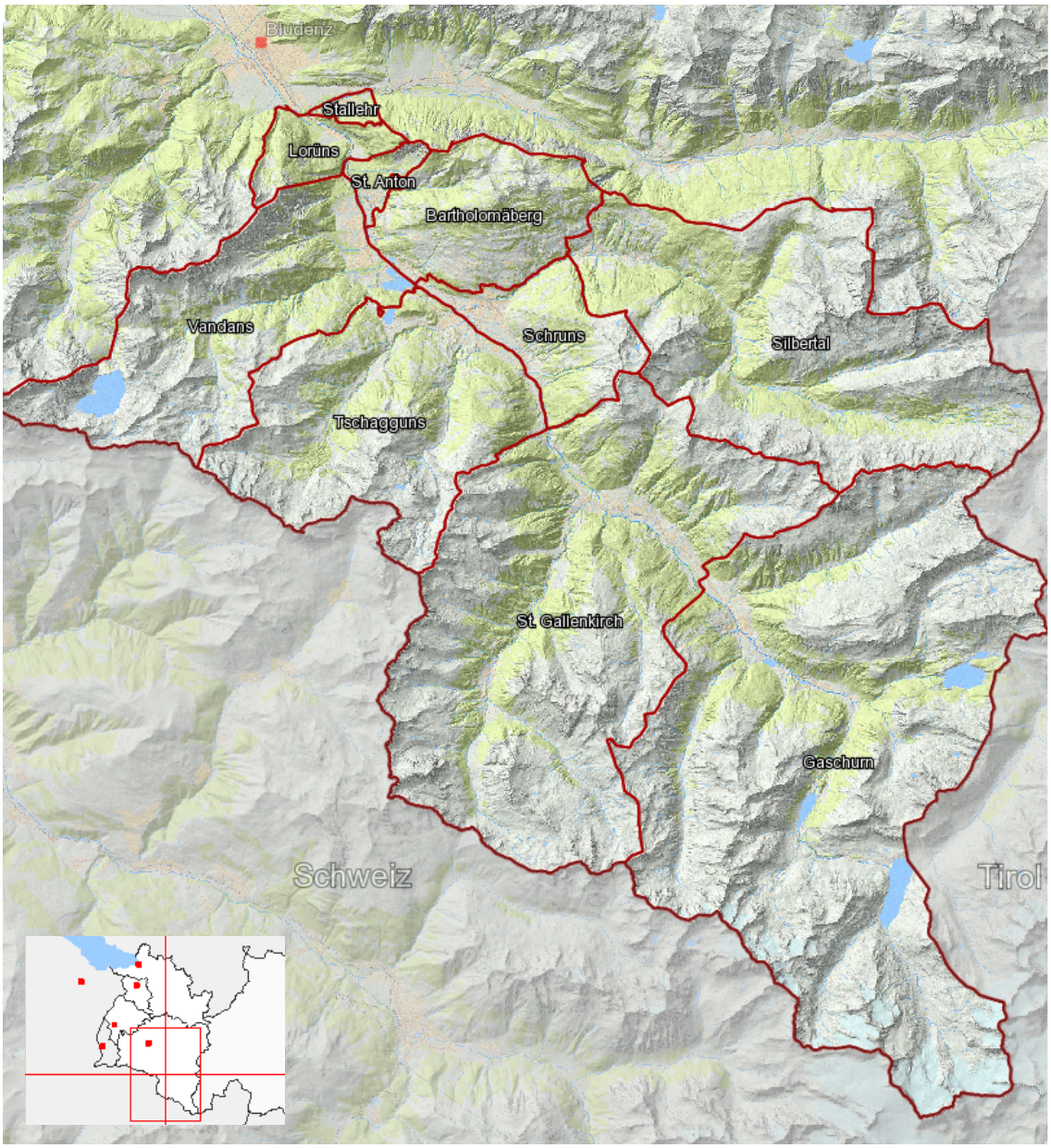
1.1.1. Lage und Naturraum

Das Montafon ist das südlichste Tal Vorarlbergs und liegt im Bezirk Bludenz. Es erstreckt sich in über 39 km in Nord-Süd Richtung von Bludenz (das selbst nicht zum Tal gehört) bis zum Piz Buin, dem höchsten Berg Vorarlbergs. Besiedelte Nebentäler sind das Silbertal und das Gargellner Tal. Im Norden grenzt das Montafon an das Brandnertal, den Raum Bludenz und das Klostertal, im Osten an das Bundesland Tirol und im Süden und Westen an den Schweizer Kanton Graubünden.

Das Montafon wird ausschließlich durch die Ill entwässert, die bei Feldkirch in den Rhein fließt. Begrenzt wird das Montafon durch drei Gebirgszüge – dem Rätikon im Westen, der Verwallgruppe im Osten sowie der Silvretta im Süden. Das Tal lässt sich in die Außerfratte und die Innerfratte gliedern. Die Außerfratte ist ein U-förmiges Tal und erstreckt sich von Schruns Richtung Bludenz, die Innerfratte ist ein V-förmiges Tal und umfasst die Gemeinden St. Gallenkirch und Gaschurn.

Durch die Lage an der Grenze zwischen Ost- und Westalpen und zwischen den drei Gebirgszügen Rätikon, Verwall und Silvretta gilt das Montafon aus geologischer Sicht als sehr interessant. Die Entstehungsgeschichte dieser Gesteine reicht teilweise 2 Mrd. Jahre zurück. Der größte Teil des Montafons besteht aus Silvretta Kristallin mit hellen Gneisen und grünlichen Amphiboliten. Die großen Schigebiete des Montafons liegen allesamt im Bereich dieses Gesteinstyps, der sich im Vergleich zu den weiter nördlich gelegenen Kalkgesteinen sich durch eine höhere Bedeckung mit Vegetation auszeichnet. Zur Zeit der letzten Eiszeit entstanden Lockerablagerungen in Form von End- und Seitenmoränen sowie Geröllablagerungen in den Tälern und entlang von Bächen. Mit dem Rückzug der Gletscher am Ende der Eiszeit wurden diese instabil, was zu Ausgleichsbewegungen in Form von Gerölllawinen und Bergstürzen führte, die teilweise bis heute andauern und die Möglichkeiten bei der Siedlungstätigkeit aber auch beim Bau von touristischer und Verkehrsinfrastruktur einschränken (vgl. Wolkersdorfer 2005, S.25).

Abb. 2: Die Gemeinden des Montafons



Quelle: vogis.cnv.at, eigene Bearbeitung

Das Klima im Montafon ist ozeanisch beeinflusst. Die Geschlossenheit des Talraumes schwächt diesen Einfluss jedoch ab, was beispielsweise dazu führt, dass das Montafon weniger Niederschläge verzeichnet als das restliche Vorarlberg. Mikroklimatisch ergeben sich teilweise beträchtliche Unterschiede durch die unterschiedliche Orientierung der Hänge (Sonne, Schatten) bzw. durch verschiedene Höhenlagen. Das Klima am Talboden weist eine Jahresdurchschnittstemperatur von 5,8 Grad Celsius und 1200 bis 1300 Millimeter Niederschlag auf. Die mittlere maximale Schneedecke liegt bei 60 Zentimetern. Auf 2000m Seehöhe ist die Durchschnittstemperatur 0,9 Grad Celsius und die Niederschlagsmenge erhöht sich auf 1520 Millimeter. In der Gipfelzone, die bei rund 3000m liegt, beträgt die durchschnittliche Temperatur nur noch – 4 Grad Celsius, weshalb dieses Gebiet auch teilweise vergletschert ist (vgl. Werner 2005, S. 88). Die im Vergleich zur Alpennordseite relativ dünne Schneedecke führt dazu, dass Wintersport oft nur eingeschränkt betrieben werden kann und auch Talabfahrten intensiv beschneit werden müssen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Andererseits ist das relativ trockene Wetter gerade für touristische Aktivitäten im Freien von Vorteil, da Schlechtwetterphasen seltener sind.

Die Waldgrenze im Montafon liegt im Bereich von rund 1800m. In tieferen Hanglagen dominieren Laubwälder, während darüber hauptsächlich Fichtenwälder zu finden sind. Die überwiegenden Flächen der Schigebiete sowie ein großer Teil der Wandergebiete befinden sich in der subalpinen und alpinen Vegetationsstufe, die zwar eine Bedeckung mit Vegetation aufweisen, die in der Regel jedoch nur aus Sträucher, Gräser und Rasen besteht. In der nivalen Stufe können sich abgesehen von Flechten und Moosen keine Pflanzen behaupten, die unbewachsenen Felsgipfel setzen allerdings landschaftlich interessante Akzente. In dieser Stufe finden sich auch vergletscherte Flächen (vgl. Waldegger 2005, S. 142; Albrecht o. J., online).

1.1.2. Bevölkerung

Das Montafon besteht aus den 10 Gemeinden Bartholomäberg, Gaschurn, Lorüns, St. Anton im Montafon, St. Gallenkirch, Schruns, Silbertal, Stallehr, Tschagguns und Vandans. Tabelle 2 zeigt die Wohnbevölkerung der Gemeinden am 1.1.2002 und am 1.1.2012.

Tab. 2: Wohnbevölkerung der Gemeinden des Montafons 2002 und 2012

Gemeinde	2002	2012	absolute Veränderung	prozentuelle Veränderung
Bartholomäberg	2.246	2.269	23	1.02%
Gaschurn	1.668	1.515	-153	-9,17%
Lorüns	264	276	12	4,55%
St. Anton im Montafon	710	727	17	2,39%
St. Gallenkirch	2.301	2.173	-128	-5,56%
Schruns	3.753	3.677	-76	-2,03%
Silbertal	862	857	-5	-0,58%
Stallehr	264	278	14	5,30%
Tschagguns	2.310	2.173	-137	-5,93%
Vandans	2.681	2.584	-97	-3,62%
Summe	**17.059**	**16.529**	**-530**	**-3,11%**

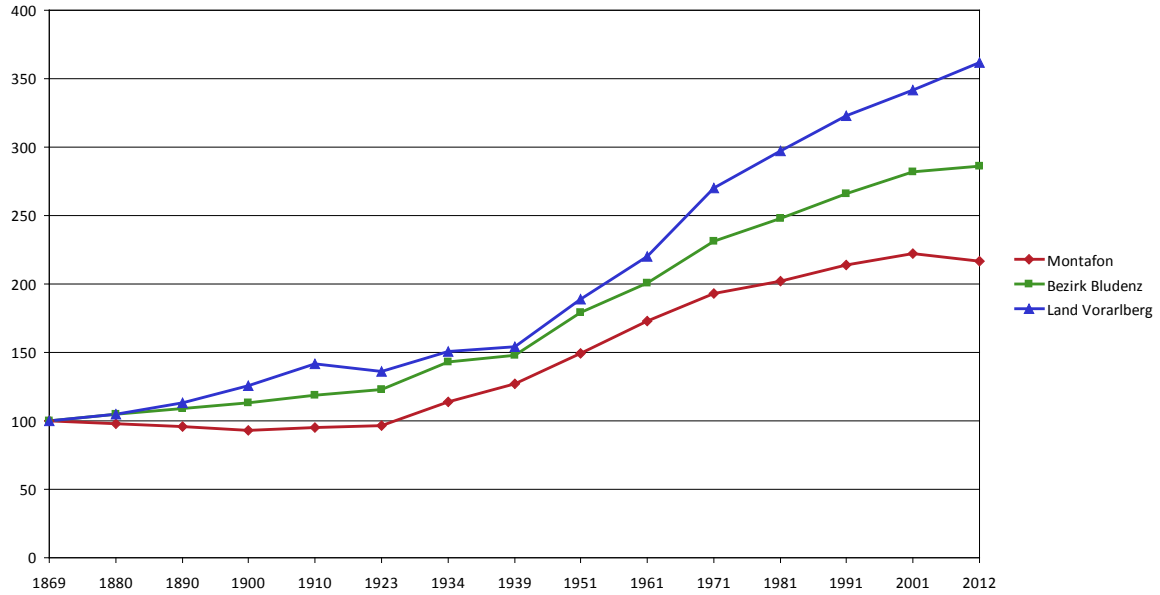
Quelle: Statistik Austria 2012e, eigene Berechnungen

Der in der Tabelle erkennbare Bevölkerungsrückgang ist fast ausschließlich auf ein negatives Wanderungssaldo zurückzuführen, denn alle Gemeinden außer Schruns verzeichneten in den Jahren 2002-2011 mehr Geburten als Sterbefälle (vgl. Statistik Austria, 2012a). Von der Abwanderung sind vor allem jene Gemeinden betroffen, die ein hohes Verhältnis der Nächtigungen zu den Einwohnerzahlen (Nächtigungsintensität) aufweisen, während Gemeinden wie Lorüns, St. Anton oder Stallehr, die praktisch keine touristischen Aktivitäten aufweisen, Zuwächse verzeichnen konnten.

Wie Abbildung 3 zeigt, verzeichnete das Montafon bis zur Volkszählung 2001 ein Bevölkerungswachstum, auch wenn dies weniger stark war wie jene des Bezirks Bludenz und des Bundeslandes

Vorarlberg. Der Rückgang der Bevölkerung in der Talschaft ist also ein verhältnismäßig junges Phänomen.

Abb. 3: Relative Bevölkerungsentwicklung im Montafon, Bezirk Bludenz und Land Vorarlberg 1869 - 2012



Quelle: Statistik Austria 2012e; eigene Darstellung

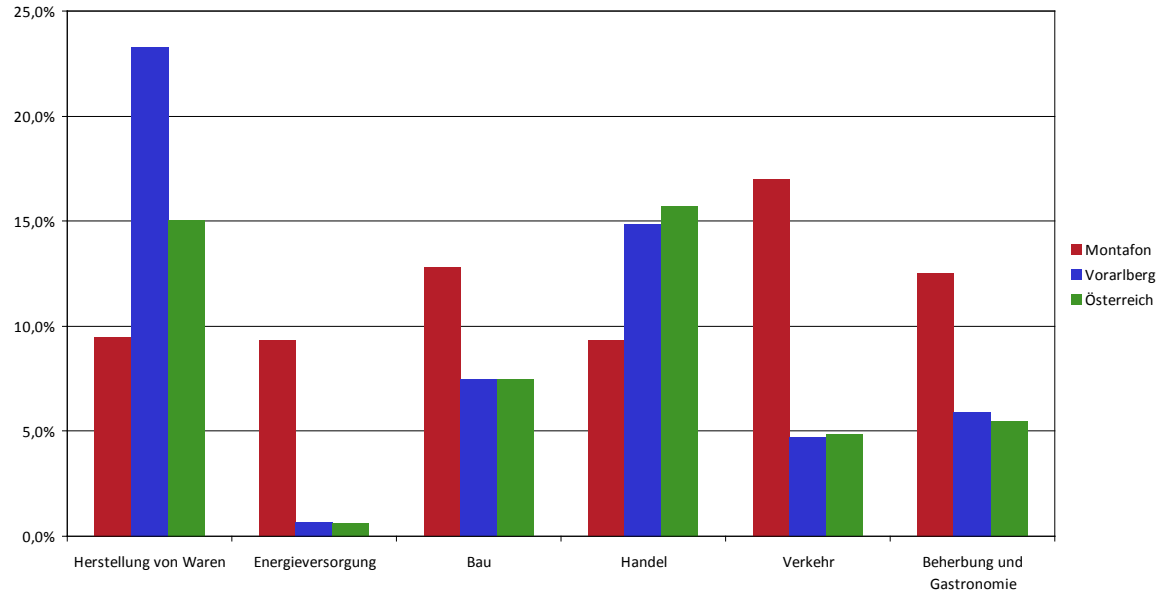
Untersucht man die Altersstruktur des Montafons, stellt man fest, dass im Vergleich mit dem Bundesland Vorarlberg der Anteil der 50 bis 84-jährigen verhältnismäßig groß ist, während die jüngeren Altersgruppen, trotz positivem Geburtensaldo, weniger stark vertreten sind. Dies lässt den Schluss zu, dass insbesondere jüngere Bewohnerinnen und Bewohner das Tal verlassen, was wiederum das negative Wanderungssaldo erklären würde.

1.1.3. Wirtschaft

Betrachtet man die Wirtschaft im Montafon, so ist der primäre Sektor mit 2,9% zwar stärker ausgeprägt als in Vorarlberg, aber weniger bedeutend als österreichweit gesehen. Relativ stark ausgeprägt ist der sekundäre mit 31,7%, während der tertiäre Sektor trotz der relativ großen Bedeutung des Tourismus relativ schwach vertreten ist.

Betrachtet man die sechs bedeutendsten Branchen im Montafon, in denen zusammen rund 70 % der Beschäftigten arbeiten, stellt man fest, dass das Montafon eine von Vorarlberg und Österreich stark abweichende Branchenstruktur aufweist. Besonders stark vertreten sind die Bereiche Verkehr, Energieversorgung, Bauwirtschaft, sowie Beherbergung und Gastronomie. Abbildung 4 zeigt den Anteil der Beschäftigten in diesen Branchen an den Gesamtbeschäftigten im Montafon, sowie im Vergleich zu Vorarlberg und Gesamtösterreich.

Abb. 4: Anteil der Beschäftigten in % an den Gesamtbeschäftigten der bedeutendsten Sektoren im Montafon im Vergleich zu Vorarlberg und Österreich



Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 auf Gemeindeebene mit Stichtag 31.10., Statistik Austria 2012c, eigene Darstellung

Der hohe Anteil der Beschäftigten im Bereich „Beherbergung und Gastronomie“ weist auf die große Bedeutung des Tourismus im Montafon hin. In den Branchen „Bau“ und „Energieversorgung“ ist jeweils ein relativ großes Unternehmen für die überragende Bedeutung der Branche im Montafon verantwortlich. Die Vorarlberger Illwerke sind mit den Speicher- und Pumpspeicherkraftwerken Vermunt, Kops I, Kops II, Rifa, Latschau, Lünersee, Rodund I und Rodund II im Montafon äußerst präsent, während mit der Jäger Gruppe die größte Baufirma Vorarlbergs ihren Sitz in Schruns hat (vgl. Vorarlberger Illwerke AG, o. J., online; Wirtschaftsstandort Vorarlberg Gesellschaft 2012, S.1). Der hohe Wert im Sektor Verkehr resultiert daraus, dass Seilbahnen gemäß ÖNACE-Klassifikation als Verkehrsmittel gelten und somit die Beschäftigten in diesem Bereich ebenfalls zum Verkehrssektor zählen (vgl. Statistik Austria o. j., online).

1.2. TOURISMUSSTANDORT MONTAFON

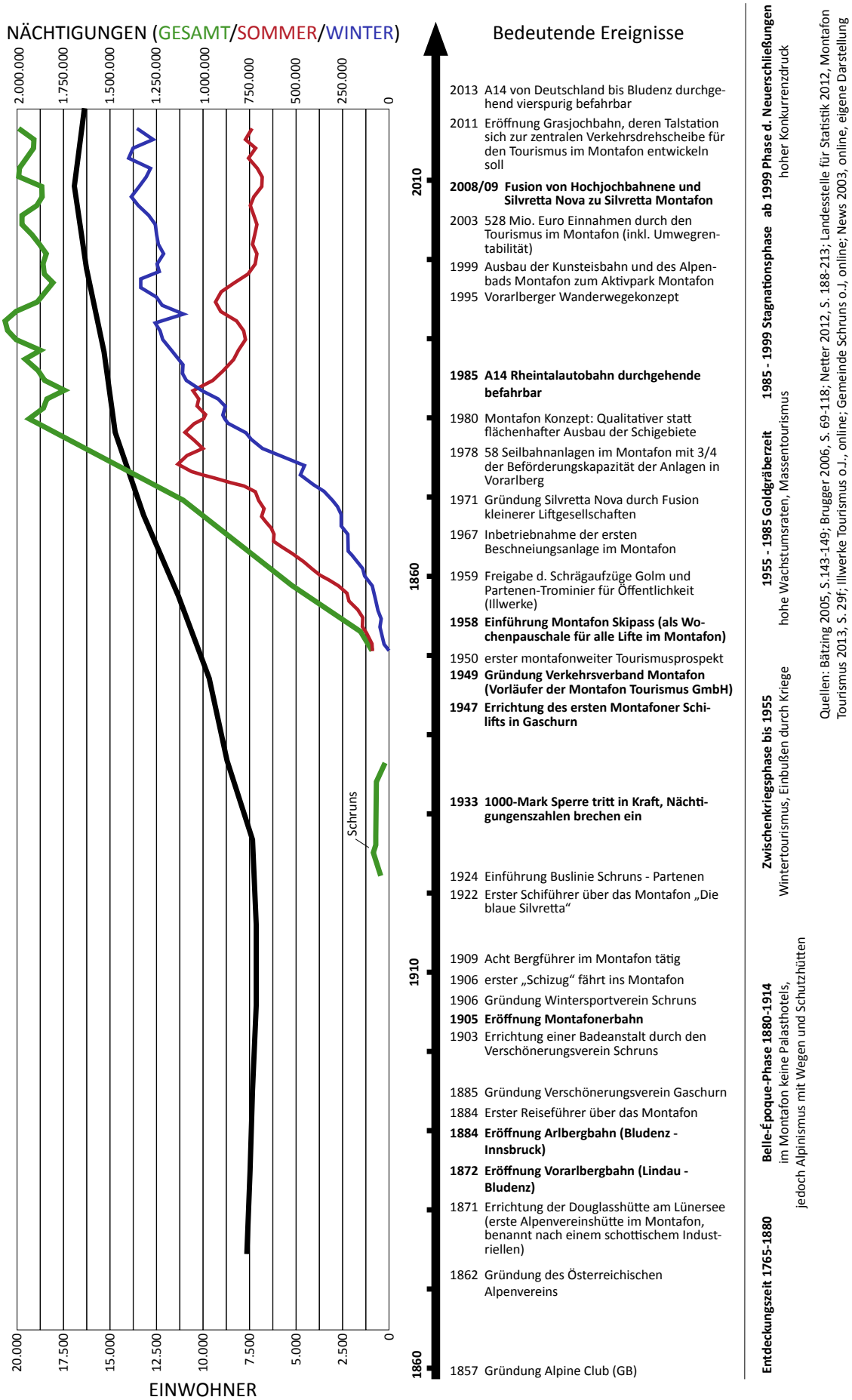
1.2.1. Historische Entwicklung des Tourismus im Montafon

Aufgrund der Erzvorkommen und einer durch das Tal führenden Handelsroute kamen schon früh Erzfrächter, Kaufleute, Säumer und Viehmarktbesucher ins Tal. Diese Art von Fremdenverkehr geht mindestens auf das 17. Jahrhundert zurück wie die Entstehung erster „Tourismusbetriebe“ zeigt. So gab es beispielsweise schon im Jahr 1658 in St. Gallenkirch 6 Wirte, die auch Unterkunft und Verpflegung für Reisende boten.

Nach Erschöpfung der Erzvorkommen im Montafon und dem Verlust der Lombardei an Italien 1866 kam es zu einem starken Wandel des Fremdenverkehrs im Montafon. Anstelle der in erster Linie aus beruflichen Gründen Reisenden kamen immer mehr Besucherinnen und Besucher zum Zeitvertreib ins Montafon. Die ersten Gäste, die aus diesem Grund ins Montafon kamen waren britische Industrielle, welche eine frühe Form des Alpinismus betrieben und zahlreiche Erstbesteigungen in der Montafoner Bergwelt absolvierten.

Wie sich der Tourismus im Montafon in weiterer Folge entwickelte, zeigt Abbildung 5. Sie stellt die Bevölkerungsentwicklung und die Nächtigungsentwicklung in Relation zu Meilensteinen der regionalen Tourismusentwicklung dar. Ergänzt werden diese Daten mit den sechs Phasen des Tourismus im Alpenraum nach Werner Bätzing (vgl. Bätzing 2005, S. 143 - 149).

Abb. 5: Überblick über die historische Entwicklung des Tourismus im Montafon



Quellen: Bätzing 2005, S.143-149; Brugger 2006, S. 69-118; Netter 2012, S. 188-213; Landesstelle für Statistik 2012, Montafon Tourismus 2013, S. 29f; Illwerke Tourismus o.J., online; Gemeinde Schruns o.J, online; News 2003, online, eigene Darstellung

1.2.2. Beherbergung

Im Folgenden wird das Bettenangebot im Montafon beschrieben, sowie Zahlen zu Nächtigungen im Montafon erörtert. Diese Zahlen werden von der Statistik Austria für so genannte Berichtsgemeinden erhoben. Berichtsgemeinden sind all jene österreichischen Gemeinden, die im Jahr 2010 mehr als 1000 Nächtigungen aufwiesen (vgl. Statistik Austria 2012d, S. 4). Von den zehn Gemeinden im Montafon sind acht Gemeinden Berichtsgemeinden in diesem Sinne. Für die Gemeinden Lorüns und Stallehr liegen daher keine offiziellen Zahlen vor, weshalb diese in den folgenden Betrachtungen nicht aufgeführt werden. Grundsätzlich wird hier zwischen Wintersaison (November bis April) und Sommersaison unterschieden (Mai bis Oktober) (vgl. Statistik Austria 2012d, S.33). Die aktuellsten verfügbaren Zahlen stammen aus dem Tourismusjahr 2010/2011, weshalb in weiterer Folge hier Zahlen aus diesem Zeitraum aufbereitet werden.

1.2.2.1. Bestandsstatistik

Die Bestandsstatistik entspricht dem touristischen Angebot und erfasst u. a. die Bettenkapazität und die Beherbergungsbetriebe in einer definierten räumlichen Einheit (vgl. Statistik Austria 2012d, S.4).

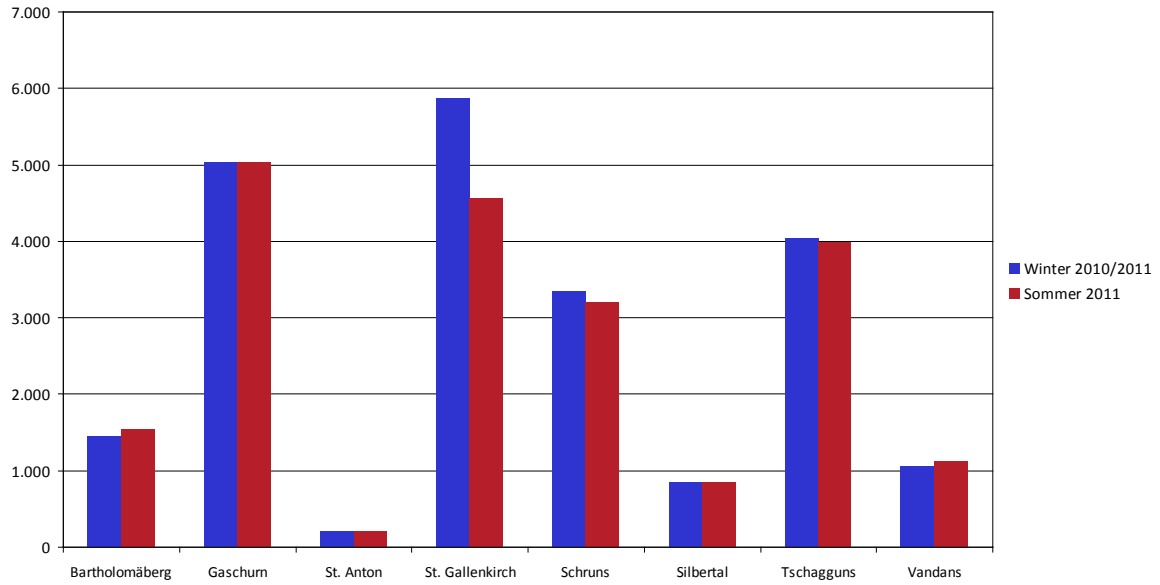
Tab. 3: Anzahl der Beherbergungsbetriebe in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011

Gemeinde	Winter 2010/2011	Sommer 2011
Bartholomäberg	183	206
Gaschurn	277	266
St. Anton i. M.	23	23
St. Gallenkirch	418	342
Schruns	293	276
Silbertal	106	108
Tschagguns	385	391
Vandans	122	113
Summe	**1807**	**1725**

Quelle: Statistik Austria 2012a, S. 204

Wie Tabelle 3 zeigt konzentrieren sich die Beherbergungsbetriebe vor allem auf die Gemeinden Bartholomäberg, Gaschurn, St. Gallenkirch, Schruns und Tschagguns. Die Anzahl der Betriebe weist zwischen Winter- und Sommersaison leichte Schwankungen auf, wobei in manchen Gemeinden in der Sommersaison mehr Betriebe Betten anboten, während in anderen Gemeinden während der Wintersaison mehr Beherbergungsbetriebe gab. Über die ganze Talschaft war die Zahl der Betriebe zwischen Winter 2010/2011 mit 1807 und Sommer 2011 mit 1725 annähernd ausgeglichen.

Abb. 6: Bettenkapazität in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011



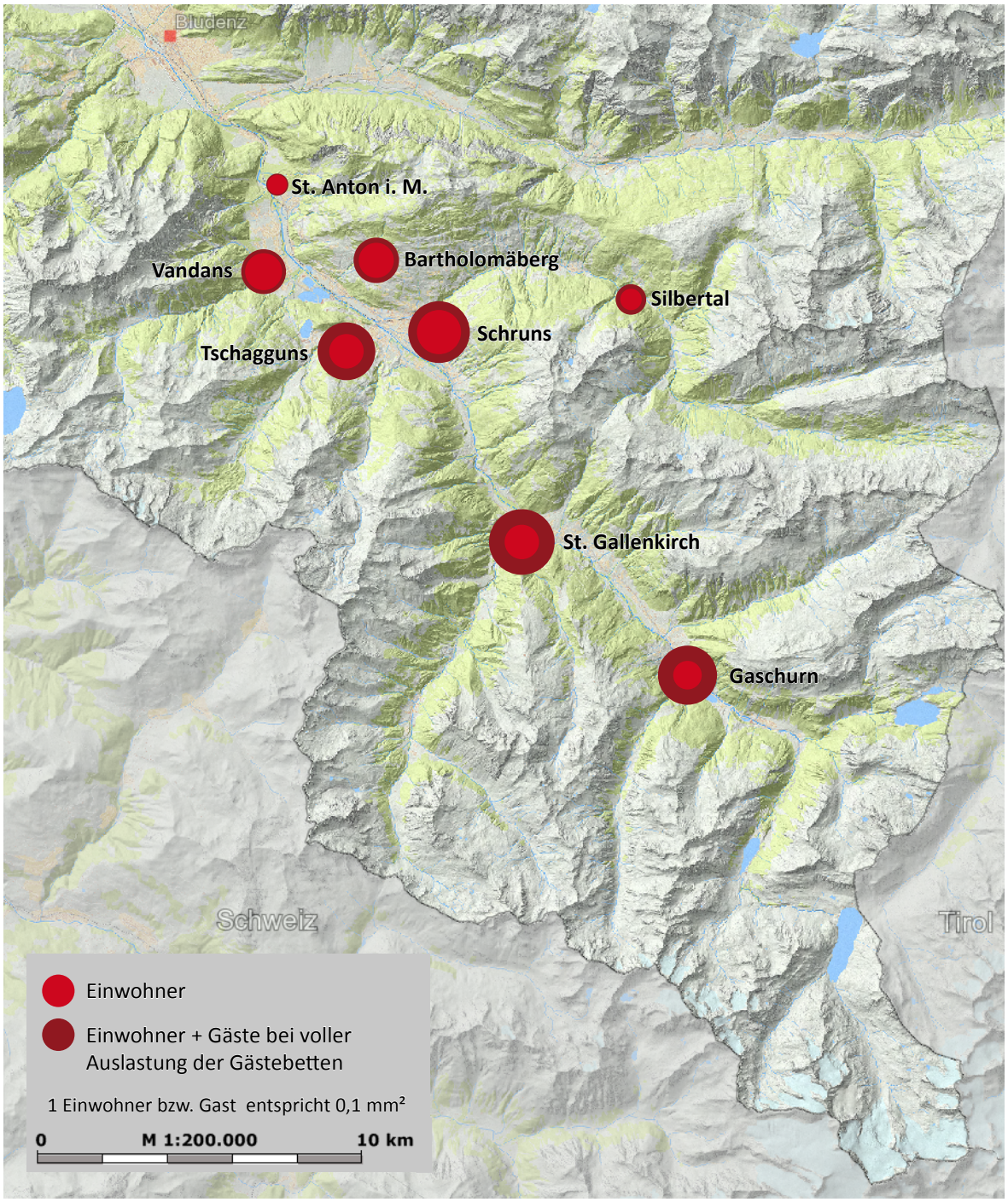
Quelle: Statistik Austria 2012a, S.204; eigene Darstellung

Abbildung 6 zeigt die Bettenkapazität in der Wintersaison 2010/2011 und in der Sommersaison 2011 inklusive Campingplätze, jedoch ohne Zusatzbetten. Bei Campingplätzen wird je Stellplatz eine Kapazität von vier Betten angenommen (vgl. Statistik Austria 2012d, S.12). Mit Ausnahme von St. Gallenkirch ist das Verhältnis zwischen Sommer und Winter relativ ausgewogen.

In den acht Berichtsgemeinden des Montafons standen im Winter 2010/2011 insgesamt 21.844 Gästebetten zur Verfügung, was bedeutet, dass zu Jahresbeginn 2011 je Einwohner bzw. Einwohnerin 1,36 Gästebetten zur Verfügung standen. Österreichweit kamen nur 0,13 Gästebetten auf einen Einwohner (vgl. Statistik Austria 2012a, Statistik Austria 2013c, eigene Berechnungen).

Welche Auswirkungen der Tourismus auf die Gemeinden, die Infrastruktur und nicht zuletzt auch auf das Mobilitätssystem hat, veranschaulicht die Abbildung 7. Sie stellt die reguläre Einwohnerzahl der Montafoner Tourismusgemeinden der Zahl der insgesamt „Anwesenden“ (Gäste und Bevölkerung) gegenüber, wenn zusätzlich auch noch die Gästebetten vollständig ausgelastet sind.

Abb. 7: Einwohnerzahl im Verhältnis zur Zahl der Anwesenden bei voller Bettenauslastung



Quellen: Statistik Austria 2012a, S. 204 Statistik Austria 2012e; eigene Darstellung, Grundkarte: vogis.cnv.at

1.2.2.2. Nächtigungsstatistik

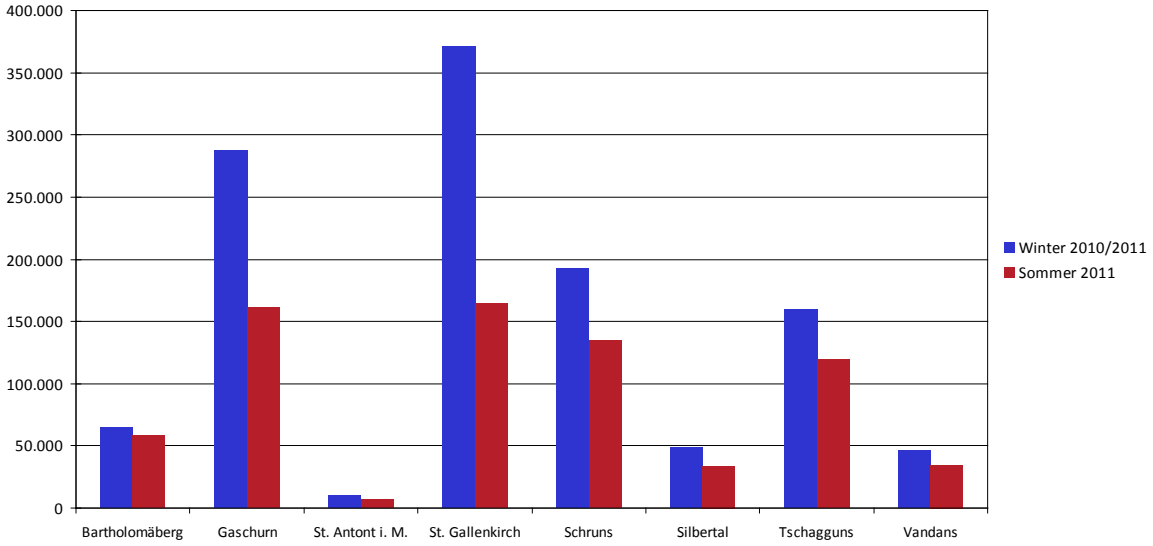
Die Nächtigungsstatistik beschreibt die Anzahl der Ankünfte und Nächtigungen in einem Gebiet. Ankunft und Nächtigung werden von der Statistik Austria wie folgt definiert:

„Ankunft: Jede Person, die in einem (…) Beherbergungsbetrieb zumindest eine Nacht verweilt, wird als ankommende Person (=Ankunft) erfasst. Es kann nur eine Ankunft je Person erfasst werden, unabhängig davon, wie viele Nächtigungen der tatsächliche Aufenthalt umfasst. Jede Ankunft muss jedoch mindestens eine Nächtigung umfassen, somit der Tagestourismus ausgeschlossen ist.

Nächtigung: Unter Nächtigung ist jede Übernachtung zu verstehen, die eine Touristin oder ein Tourist in einem gemäß Tourismusstatistik definierten Beherbergungsbetrieb tätigt. Pro Person wird die Anzahl der Nächtigungen gezählt. Jede Ankunft umfasst mindestens eine Nächtigung."

(Statistik Austria 2012d, S.10)

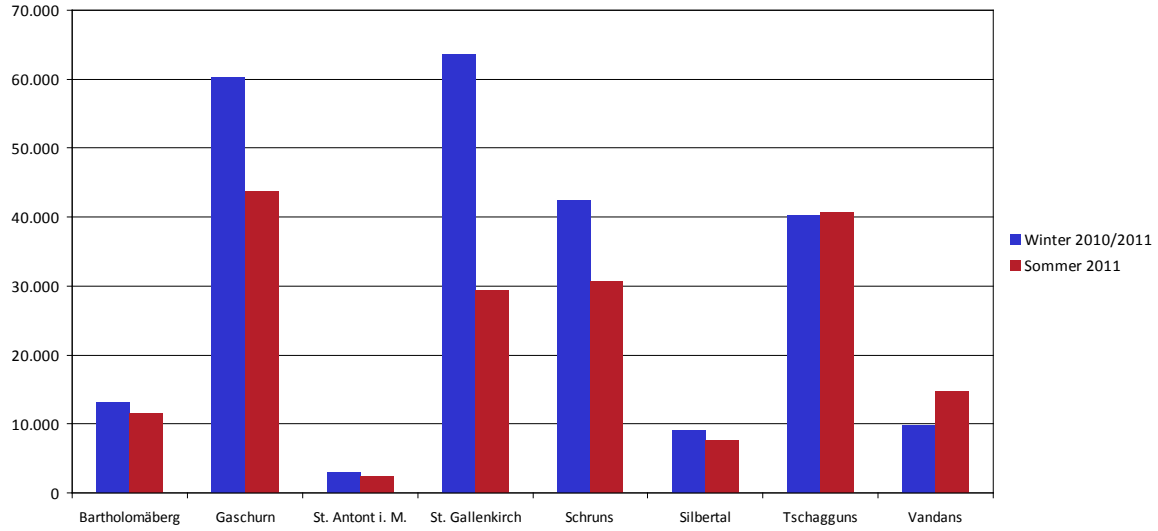
Abb. 8: Nächtigungen in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011



Quelle: Statistik Austria 2012a, S. 205; eigene Darstellung

Analog zum Bettenangebot weisen die Gemeinden Gaschurn, St. Gallenkirch, Schruns und Tschagguns deutlich höhere Nächtigungszahlen aufweisen als die anderen Gemeinden des Montafons. Zugleich verzeichnen alle Gemeinden im Winter teilweise deutlich mehr Nächtigungen als im Sommer. Besonders stark ausgeprägt ist dies in Gaschurn und St. Gallenkirch. Im gesamten Montafon betrug das Verhältnis 1.181.000 Nächtigungen im Winter 2010/2011 zu 713.000 Nächtigungen im Sommer 2011, was rund 40 % weniger Übernachtungen in der Sommersaison entspricht verzeichnet wurden.

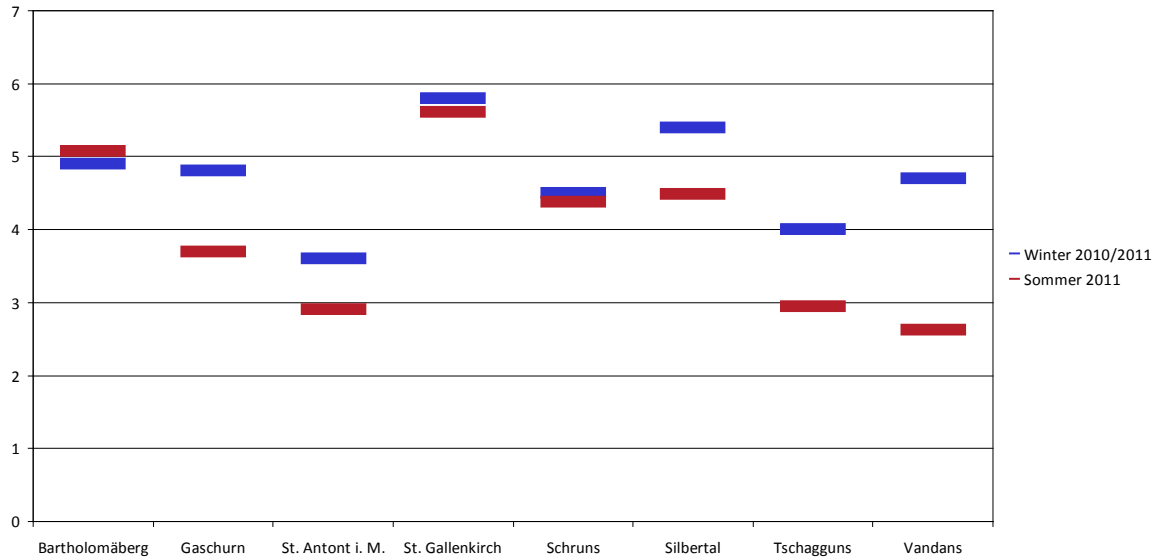
Abb. 9: Ankünfte in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011



Quelle: Statistik Austria 2012a, S. 205; eigene Darstellung

Bei den Ankünften ist die Situation erwartungsgemäß ähnlich wie bei den Nächtigungen: Die vier Gemeinden Gaschurn, St. Gallenkirch, Schruns und Tschagguns verzeichnen die höchsten Zahlen und der Wintertourismus dominiert. Nur Tschagguns und Vandans haben trotz höherer Nächtigungszahlen im Winter mehr Ankünfte in der Sommersaison. Die acht Berichtsgemeinden des Montafons verzeichneten in der Wintersaison 2010/2011 insgesamt 241.461 und in der Sommersaison 2011 180.544 Ankünfte.

Abb. 10: Durschnittliche Aufenthaltsdauer in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011 in Nächten

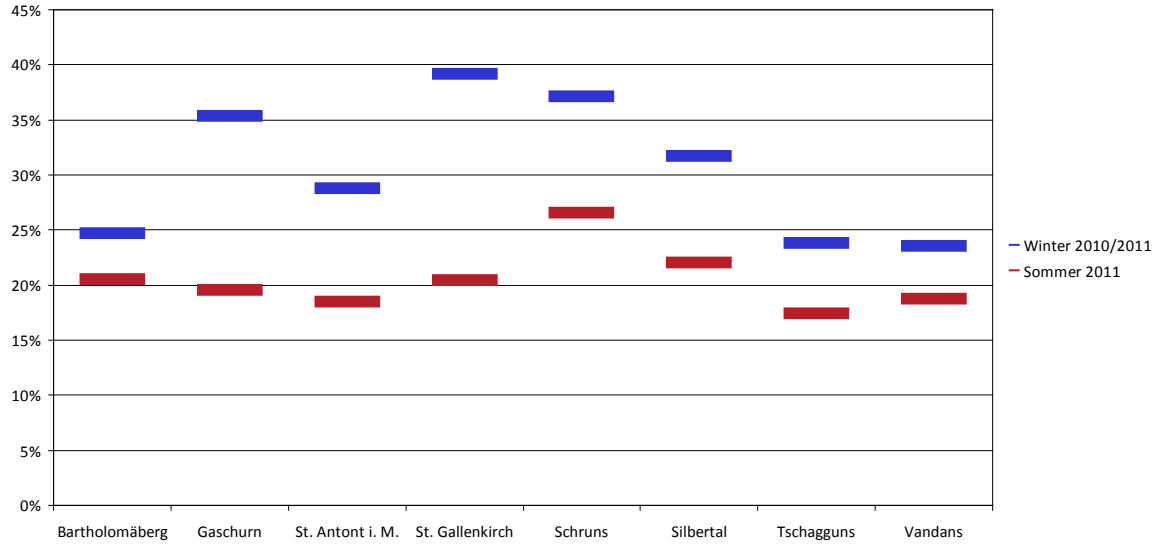


Quelle: Statistik Austria 2012a, S. 205, eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist im Sommer kürzer ist als im Winter, die einzige Ausnahme bildet Bartholomäberg. Je nach Gemeinde bewegt sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer zwischen 2,6 und 5,8 Nächten. Im Vergleich dazu lag 2011 die durchschnittliche Aufenthaltsdauer

in Vorarlberg bei 3,9 Nächten und in Österreich bei 3,6 Nächten. Bei der Aufenthaltsdauer ist in den letzten Jahren ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, so betrug die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 1995 in Vorarlberg noch 5,0 Tage (vgl. Statistik Austria 2012f).

Abb. 11: Durchschnittliche Auslastung der Gästebetten in den Montafoner Berichtsgemeinden in Prozent



Quelle: Statistik Austria 2012a, S. 205; eigene Darstellung

Auch bei der Auslastung der Beherbergungskapazitäten zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen der Wintersaison 2010/2011 und der Sommersaison 2011. So lag die Auslastung im Sommer je nach Gemeinde zwischen 17,4% und 26,5%, während in der Wintersaison je nach Gemeinde zwischen 23,5 % und 39,1% der Betten belegt waren. Man kann jedoch davon ausgehen, dass es nicht nur räumliche Unterschiede in der Auslastung gibt, sondern auch zeitliche Schwankungen. So sind die Unterkünfte in den Weihnachtsfeiertagen sowie zur Faschingszeit traditionell beinahe komplett ausgebucht (vgl. ORF Vorarlberg 2012, online; ORF Vorarlberg 2013a, online). Generell kann die Auslastung im Montafon als durchschnittlich bis niedrig eingestuft werden. Problematisch ist dabei insbesondere die geringe Auslastung im Sommer. Im Vergleich dazu lag österreichweit die Auslastung im Winter bei 33,9% und im Sommer bei 31,0% (vgl. Statistik Austria 2013b).

Eine wichtige Maßzahl für die Tourismusorientierung einer Gebietskörperschaft oder einer Region ist außerdem die Tourismusintensität (teilweise auch Touristendichte bzw. Nächtigungsintensität). Diese ergibt sich aus der Anzahl der Nächtigungen in einer bestimmten Region, in einem bestimmten Zeitraum dividiert durch die Wohnbevölkerung (vgl. Statistik Austria 2012g, online). Wie Tabelle 4 recht eindrücklich zeigt, ist die Tourismusintensität im Montafon im Vergleich zu Vorarlberg und Österreich sehr hoch.

Tab. 4: Tourismusintensität im Montafon, in Vorarlberg und in Österreich 2011

Montafon	116
Vorarlberg	23
Österreich	16

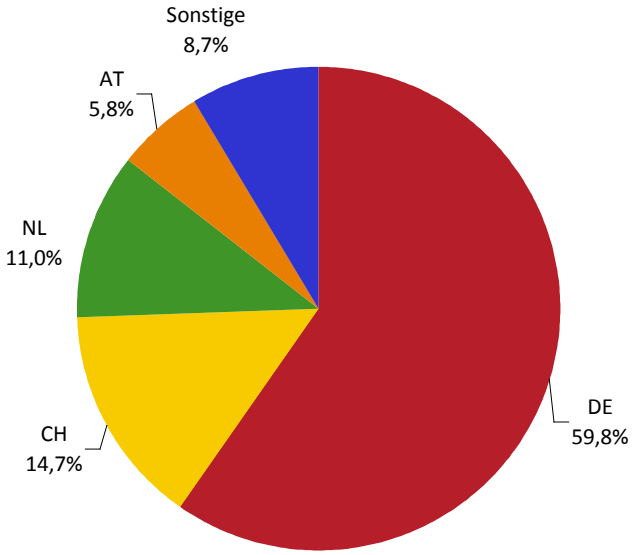
Quelle: Statistik Austria 2013a, Statistik Austria 2012a, Statistik Austria 2012e, Eigene Berechnung

1.2.2.3. Herkunft der Gäste

Der Großteil der Touristinnen und Touristen kommt aus Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden oder Österreich. Über 90% der Nächtigungen entfielen im Tourismusjahr 2011/2012 auf Gäste aus diesen vier Staaten, wobei deutsche Gäste mit knapp 60% für das Montafon eine besonders große Bedeutung haben. Dies ist insofern wichtig, da die Qualität der Verkehrsverbindungen aus diesen Gegenden ins Montafon mitentscheidend für die Verkehrsmittelwahl bei der Anreise ist.

Unter den deutschen Regionen stellt Baden-Württemberg den wichtigsten Herkunftsmarkt dar, rund 43% der deutschen Gäste kommen aus diesem Bundesland. Weitere wichtige Herkunftsgebiete sind Mitteldeutschland (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarbrücken), Nordrhein-Westfalen und Bayern (vgl. Montafon Tourismus 2013, S. 38).

Abb. 12: Herkunft der Montafoner Gäste 2011/2012 nach Nationen



Quelle: Montafon Tourismus 2013a; eigene Darstellung

1.2.3. Positionierung und touristische Ziele im Montafon

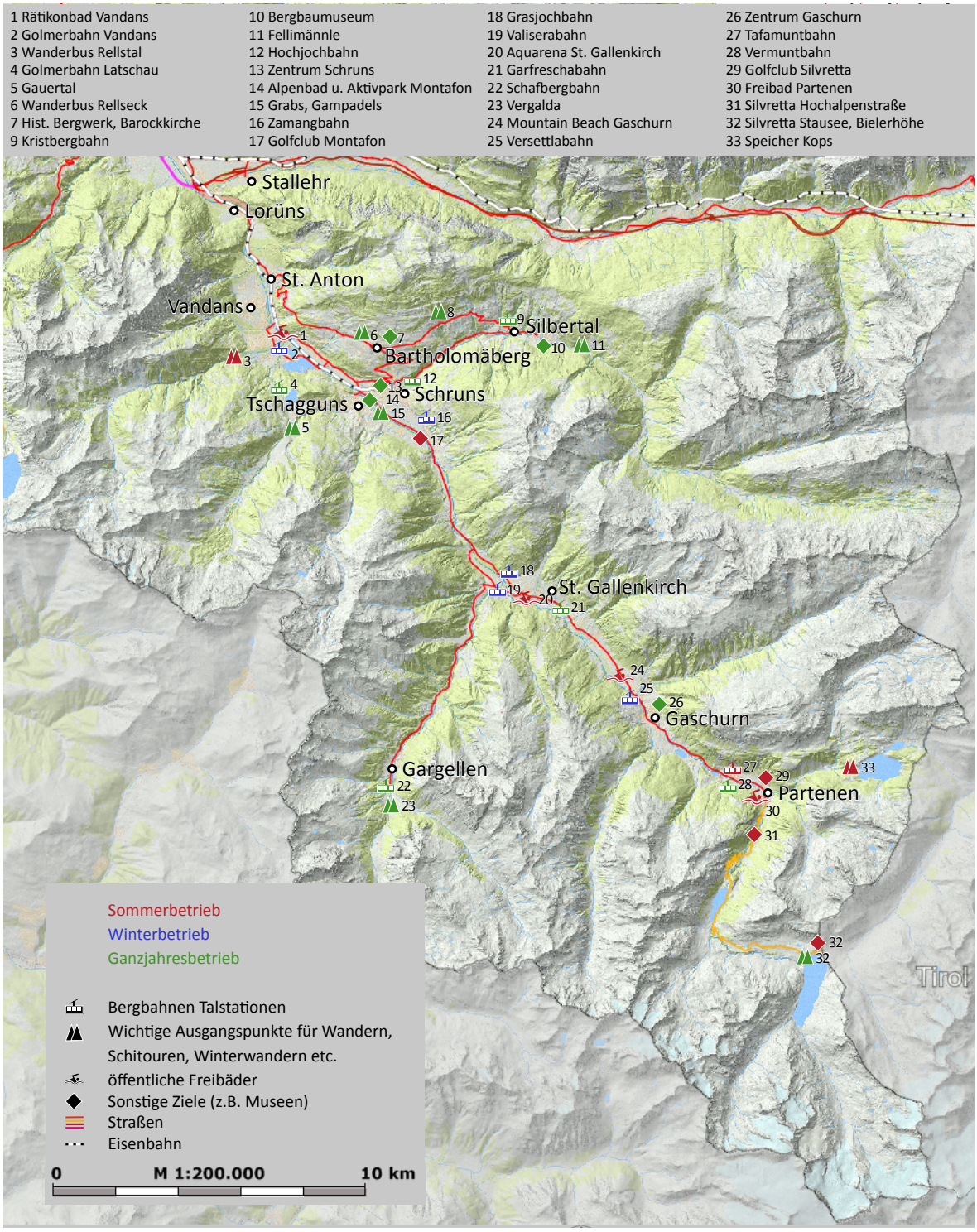
Das Montafon positioniert sich in erster Linie als Destination für Gäste, die sich im Urlaub sportlich betätigen wollen und die Nähe zur Natur suchen. Mit speziellen Angeboten für Kinder versucht man sich als eine familienfreundliche Urlaubsregion darzustellen. Daneben wird auch auf das Kulinarik- und Kulturangebot beworben, was wohl eine Reaktion auf die zunehmend vielfältiger werdenden Interessen ist. Aber auch das Sportangebot hat in den letzten Jahren eine Ausweitung erfahren. So werden neben dem klassischen Pistenschifahren in den letzten Jahren auch, von zunehmend größeren Gruppen ausgeübte, Aktivitäten wie Schitouren gehen, Langlaufen oder Schneeschuhwandern entsprechend beworben. Im Sommer wurden und werden zusätzliche Angebote zum klassischen Wandern und Bergsteigen etabliert. Ein recht gutes Angebot an Wegen gibt es mittlerweile für Mountainbikerinnen und Mountainbiker, daneben versuchen die Schigebiete durch vielfältige Angebote auch im Sommer Gäste anzulocken. Dazu zählen etwa ein Alpine Coaster (schienengebundene Sommerrodelbahn, Anm.) am Golm, Klettersteige, Kindererlebniswelten oder Lehrpfade aber auch spezielle Unterhaltungsprogramme und Gastronomieangebote.

Abbildung 13 stellt die wichtigsten touristischen Ziele im Montafon dar, die für die Tourismusmobilität relevant sind. Dabei handelt es sich um eine Einschätzung des Autors, da für viele dieser Ziele (z. B. beliebte Ausgangspunkte für Wanderungen) keine Daten vorhanden sind. In der Grafik wird farblich zwischen Winter-, Sommer- und Ganzjahreszielen unterschieden. Nicht in der Karte

eingezeichnet sind aus Gründen der Übersichtlichkeit jedoch die Tourismusbüros, die sich in den Zentren der einzelnen Gemeinden befinden.

Neben den Zielen im Montafon gibt es auch wichtige Ziele für Touristen außerhalb des Montafons, die für die Region Relevanz haben. Dazu zählt etwa Bludenz, das ebenfalls eine Reihe von Freizeiteinrichtungen aufweist und weitere Städte in Vorarlberg, vor allem Bregenz und Feldkirch mit ihren Sehenswürdigkeiten und ihrem Kulturangebot.

Abb. 13: Wichtige touristische Ziele im Montafon



Quelle: Eigene Darstellung, Grundkarte: vogis.cnv.at

1.2.4. Zutrittskarten und Tickets

Neben den Einzeltickets für Bergbahnen und andere touristische Einrichtungen im Montafon gibt es auch Angebote, die für mehrere Einrichtungen und/oder längere Zeiträume gelten. Im Winter sind dies vor allem der Schipass Montafon und die Saisonkarte Winter, die die Benützung aller Schigebiete über mehrere Tage bzw. für die ganze Saison ermöglichen. Daneben gibt es noch das Sonnenabo, das die Benützung der Zugangsbahnen zu den Schigebieten ohne Schiausrüstung ermöglicht. Für den Sommer gibt es analog zum Winter eine Saisonkarte Sommer, die neben den Montafoner Bergbahnen auch die Benützung von Seilbahnen im Walgau, Brandnertal und Klostertal inkludiert. Die Montafon-Silvretta-Card bietet zusätzlich freien Eintritt in einige Museen, Freibäder sowie Ermäßigungen bei einigen Freizeiteinrichtungen im Montafon, Brandnertal und Klostertal. Zudem kann als Kombination aus den Saisonkarten Sommer und Winter auch die Jahreskarte Montafon erworben werden. Mit Ausnahme der Saisonkarte Sommer ist bei allen Pässen die Benützung des Öffentlichen Verkehrs inkludiert (vgl. Montafon Tourismus, o. J. f, online), was für viele Gäste eine zusätzliche Motivation sein dürfte, nicht mit dem eigenen Auto zu fahren. Ab der Wintersaison 2013/14 wird zudem auch die Saisonkarte des 3-Täler-Passes, der bisher sein Kerngebiet im Bregenzerwald, Großwalsertal und Lechtal hatte, von einigen Montafoner Schigebieten akzeptiert. Auch hier ist die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel im Montafon zum Zwecke des Schilaufs inkludiert (vgl. 3-Täler-Info- und Verkaufsbüro 2013, online).

1.3. Mobilität im Montafon

1.3.1. Nicht motorisierter Verkehr

Wie in Abbildung 14 ersichtlich ist, besteht für den Radverkehr entlang des Tales eine Landesradroute zwischen Bludenz und Partenen mit Abzweigungen in die Ortszentren der Gemeinden entlang der Strecke. Landesradrouten bilden in Vorarlberg das Rückgrat des Radwegenetzes und werden gegenwärtig noch weiter ausgebaut. Derzeit wird im Rahmen des Prozesses „Raumentwicklung Montafon“ auch an einer qualitativen Verbesserung des Landesradroutennetzes im Montafon gearbeitet (vgl. Breuer, Strele 2012, S. 23).

Der Radverkehr im Montafon dürfte für Touristinnen und Touristen jedoch vor allem dem Freizeitvergnügen dienen (z. B. Mountain Biking) und weniger um von A nach B zu kommen. Die Gründe dafür liegen einerseits in der Topographie des Montafons, wo für Ziele abseits des Talbodens größere Steigungen zu überwinden sind und an den relativ hohen Preisen im Fahrradverleih bzw. den günstigen Preisen für die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Insofern ist der durch Touristinnen und Touristen induzierte Radverkehr großteils der Spaßmobilität zuzurechnen.

Das Fußwegenetz dürfte aus Sicht der Tourismusmobilität eher für den innerörtlichen Verkehr von Bedeutung sein, während für den gemeindeübergreifenden Verkehr die Wege in der Regel zu lang sind. Dabei gibt es auch Ausnahmen wie die nahe beieinander gelegenen Ortszentren von Schruns und Tschagguns. Das Wanderwegenetz ist analog zum Mountainbikenetz ein Freizeitziel für sich, jedoch dürfte einigen dieser Wege, vor allem innerörtlich, auch eine Verbindungsfunktion zukommen, da sie aufgrund der Lage abseits befahrener Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiv sein dürften. Darüber hinaus verfügen alle Orte im Montafon über ein Gehsteignetz in den Ortszentren und Schruns sogar über eine kleine Fußgängerzone. Das innerörtliche Fußwegenetz wird im Rahmen des Prozesses zur Raumentwicklung Montafon evaluiert und gegebenenfalls Verbesserungen unterzogen (vgl. Breuer/Strele 2012, S. 26). Dazu wurde der Grundkataster mit Wegzielen und -quellen in den Gemeinden abgeglichen und untersucht, ob alte Wegverbindungen, die es oft an den Grundstücksgrenzen gab, reaktiviert werden können. Daraus wurden Verbesserungsvorschläge abgeleitet, die in den Gemeindevertretungen beschlossen werden müssen bzw. teilweise schon beschlossen wurden. Bisher wurde diese Evaluierung in sieben Gemeinden durchgeführt. Erste Lückenschlüsse im Fußwegnetz wurden bereits umgesetzt. (vgl. Breuer 2013). Eher unattraktiv ist für Fußgängerinnen und Fußgänger hingegen die L188 insbesondere in der Außerfratte aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der wenig attraktive Straßenraumgestaltung.

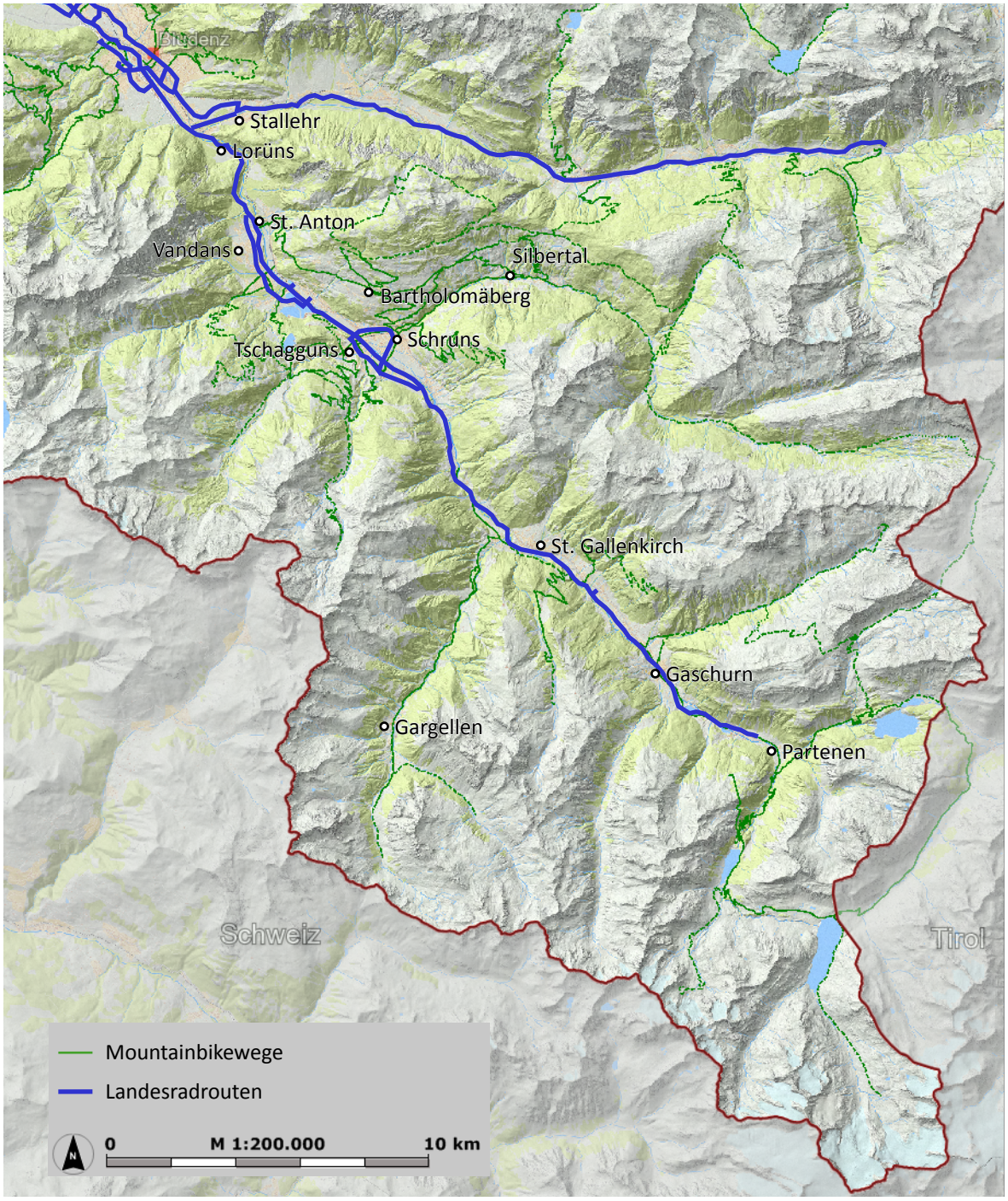
1.3.2. Motorisierter Individualverkehr

1.3.2.1. Verkehrsanbindung

Das Rückgrat des motorisierten Individualverkehrs bildet die L188 Silvrettastraße, welche das Tal auf der ganzen Länge von Bludenz bis Partenen durchquert und dann über die Bielerhöhe weiter nach Tirol führt. Daneben erschließen weitere Landesstraßen das Gargellner Tal und das Silbertal und das Gemeindegebiet von Bartholomäberg. Die kleinräumige Erschließung innerhalb der Gemeinden wird durch Gemeindestraßen sichergestellt. Obwohl Teil der L188, ist der Abschnitt zwischen Partenen und Galtür im Tirol eine Privatstraße im Besitz der Illwerke AG, welche sich jedoch wiederum zum Großteil im Besitz des Landes Vorarlberg befindet. Dieser Abschnitt der Silvrettastraße ist mautpflichtig und unterliegt einer Wintersperre, womit das Tal im Winter eine Sackgasse bildet.

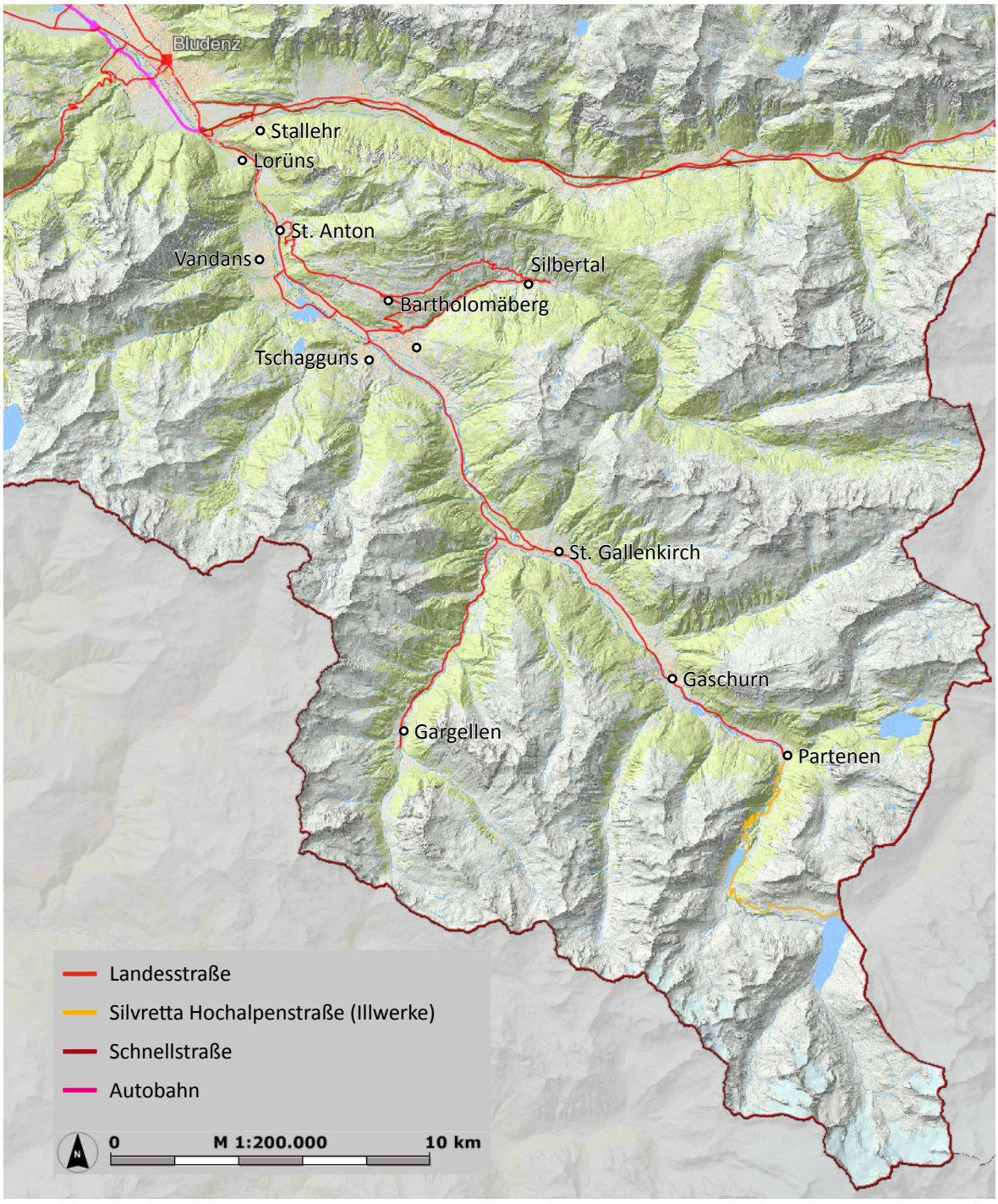
Bei Bludenz ist die L188 über den Vollanschluss „Montafon“ an die Rheintalautobahn A14 bzw. die Arlbergschnellstraße S16 angebunden, die in diesem Bereich ineinander übergehen. Die A14

Abb. 14: Landesradrouten und Mountainbikewege im Montafon



Quelle: Eigene Darstellung, Grundkarte: vogis.cnv.at

Abb. 15: Landesstraßen und Silvretta-Hochalpenstraße



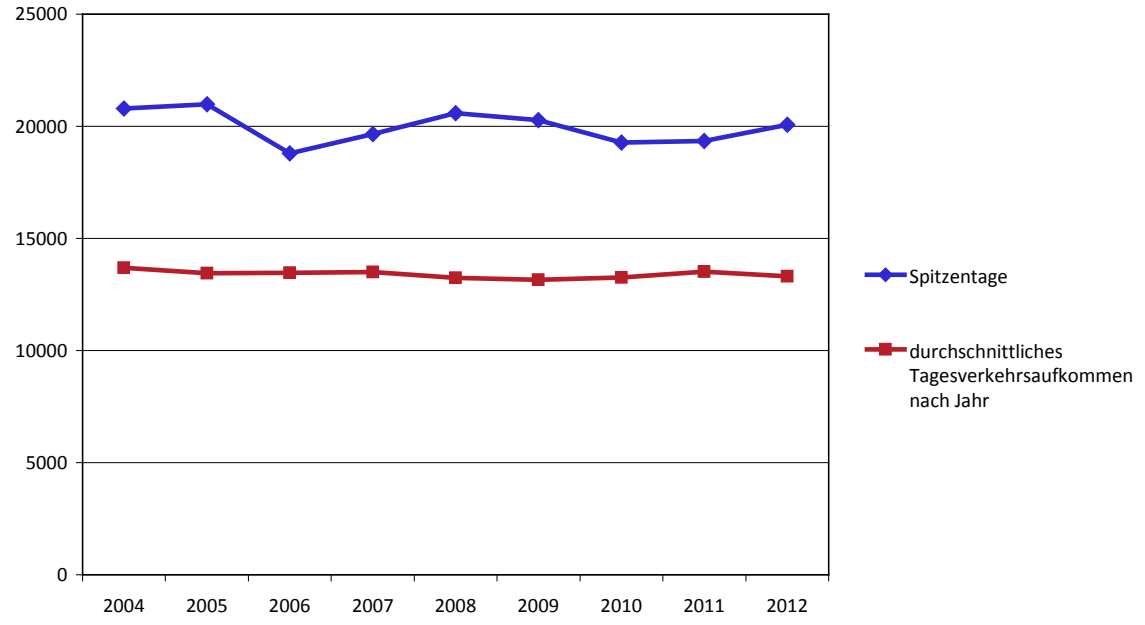
Quelle: Eigene Darstellung, Grundkarte: vogis.cnv.at

verbindet Bludenz über Feldkirch und Bregenz mit der deutschen Grenze bei Hörbranz, wo sie in die A96 übergeht und somit die Hauptanreiseroute ins Montafon darstellt, dessen touristischer Hauptherkunftsmarkt das südliche Deutschland ist. Zwischen Bregenz und Feldkirch bestehen zudem zahlreiche Übergänge in die Schweiz, die ebenfalls ein wichtiger Markt für den Montafoner Tourismus darstellt. Bis vor einigen Jahren galten der Pfändertunnel bei Bregenz und der Ambergtunnel bei Feldkirch als Engstellen bei der Anreise ins Montafon, da sie jeweils nur aus einer Röhre mit Gegenverkehr bestanden hatten, in denen sich die Autobahn auf eine Spur je Richtung verengte. Mit der Eröffnung der zweiten Pfändertunnelröhre im Sommer 2013 werden diese beiden Engstellen der Vergangenheit angehören (vgl. Berger 2013, online). Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass es künftig vor der Anschlussstelle Bludenz-Montafon zu Staubildungen in größerem Ausmaß als bisher kommen wird, da der Pfändertunnel seine Pförtnerfunktion verliert. Abgesehen von den Staus bietet das Montafon seinen Gästen eine recht unkomplizierte Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr. Da die Trasse der L188 großteils am Talboden verläuft weist die Straße keine größeren Steigungen oder längere kurvige Abschnitte auf.

1.3.2.2. Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen im MIV und die damit verbundenen Belastungen für das Tal sind stark mit dem durch den Tourismus induzierten Verkehr verbunden. Dies spiegelt sich auch in starken saisonalen Schwankungen beim Verkehrsaufkommen an der Zählstelle an der L188 in St. Anton wider. Insbesondere im Winter ist das Verkehrsaufkommen hoch, so liegen sämtliche Spitzentage im Jahr in den Monaten Jänner – März. Aber auch zwischen Juni und September ist das Verkehrsaufkommen deutlich höher als in den restlichen Monaten (vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung 2013). Dies sind gleichzeitig auch die Zeiten mit den höchsten Nächtigungszahlen.

Abb. 16: Straßenverkehrsaufkommen an der Zählstelle L188 St. Anton (beide Fahrtrichtungen)

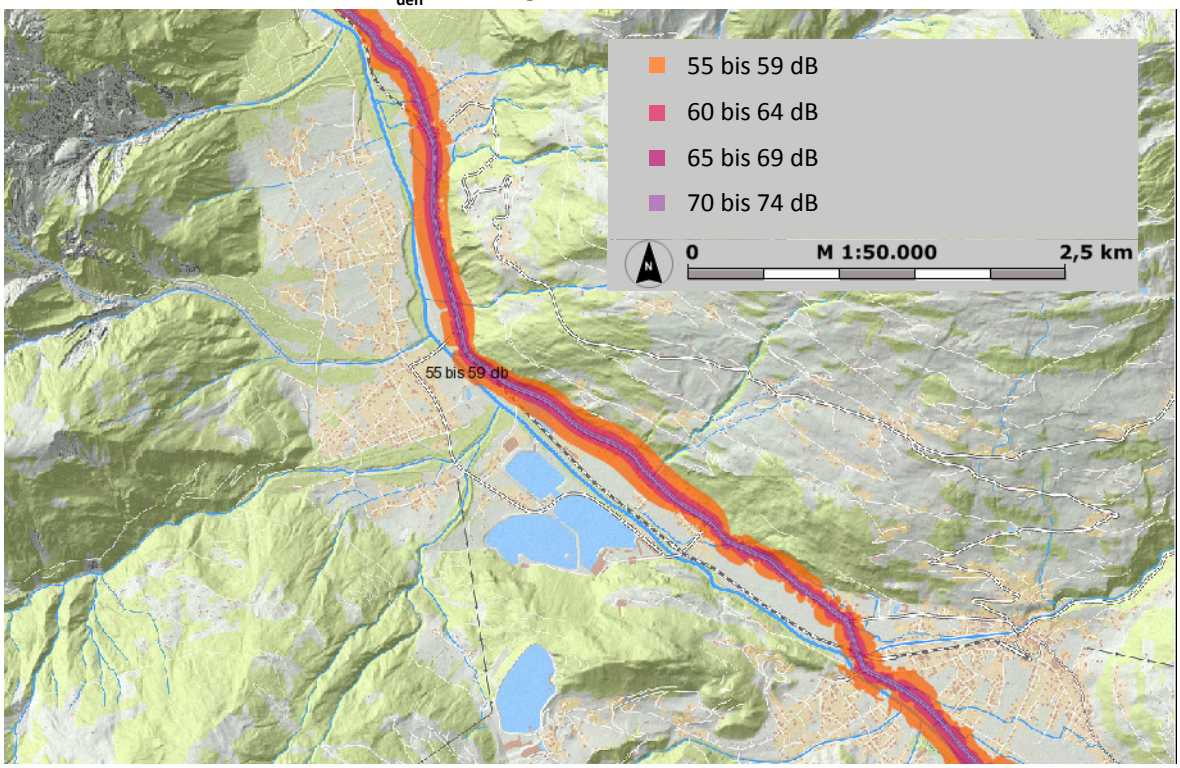


Quelle: www.vorarlberg.at/verkehrsdaten, Eigene Darstellung

Wie Abbildung 16 zeigt, weisen dabei sowohl das durchschnittliche Tagesverkehrsaufkommen nach Jahren als auch die Spitzentage eine gleich bleibende Tendenz bzw. sogar leichte Rückgänge auf. Dennoch kann das derzeitige Verkehrsaufkommen entlang der L188 nicht als befriedigend bezeichnet werden, da damit hohe Belastungen für Anwohner und die Umwelt verbunden sind. Exempla-

risch zeigt Abbildung 17 dazu die Werte des Tag-Abend-Nacht-Lärmindizes „L_{den}[1]“. Zudem führen vor allem die Spitzenbelastungen, wenn sich der Urlauberschichtwechsel mit dem Tagestourismus überlagert, immer wieder zu Überlastungserscheinungen auf der Straße und Stau.

Abb. 17: Straßenverkehrslärm (L_{den}) entlang der L188 zwischen St. Anton und Schruns



Quelle: vogis.cnv.at

1.3.3. Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Montafon bildet die Montafonerbahn, die von Bludenz nach Schruns verläuft. Ergänzt wird das Netz durch Buslinien, die die Gemeinden ohne Bahnanschluss untereinander und mit der Montafonerbahn verbinden. Während der Bahnverkehr auf Bestellung von Bund und Land erfolgt, wird der Busverkehr vom Stand Montafon[2] bestellt (vgl. Netzer 2013).

1.3.3.1. Bahnverkehr im Montafon

Die Montafonerbahn verläuft auf einer knapp 13 Kilometer langen Strecke von Bludenz nach Schruns. In Bludenz bestehen Verbindungen zur Vorarlbergbahn Richtung Bregenz und zur Arlbergbahn Richtung Innsbruck, während in Schruns die Strecke in einem Kopfbahnhof endet. Die Strecke ist in Normalspur (1.435 mm) geführt und mit 15 kV Spannung und 16,7 Hertz Wechselstrom elektrifiziert. Dies entspricht auch der Spurweite und dem Stromsystem, die im Netz von ÖBB, DB und SBB verwendet werden. Beim Zementwerk Lorüns und im Bahnhof St. Anton befinden sich Kreuzungsstellen auf der ansonsten eingleisigen Strecke, die Begegnungen zwischen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Zügen ermöglichen. Zwischen den beiden Endbahnhöfen

[1] L_{den} ist ein in der EU-Richtlinie (vom 25.6.2002) über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ verwendeter Lärmindex: Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night). Dabei werden die Abendstunden (in der Regel (muss nicht) 19.00 - 23.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (23.00 - 7.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet (vgl. Deutsche Gesellschaft für Akustik o. J., online).

[2] Der Stand Montafon ist ein Gemeindeverband der die zehn Gemeinden des Montafons umfasst. Nähere Informationen finden sich im Kapitel „1.4 AkteurInnenlandschaft in der Tourismusmbobilität im Montafon“.

Abb. 18: Bahnhöfe und Haltestellen entlang der Montafonerbahn

Quelle: http://www.montafonerbahn.at/verkehr/start.htm, eigene Darstellung

befinden sich sieben Haltestellen, die in der Abbildung 18 wiedergegeben sind (vgl. Montafonerbahn AG o. J. a, online). Gegenwärtig ist eine Verlängerung der Bahn abzweigend von Tschagguns bis zur Talstation der Valisera Bahn in St. Gallenkirch geplant. Nachdem es in den letzten Jahrzehnten immer wieder Pläne gab die Montafonerbahn zu verlängern, scheinen die Planung dieses Mal schon soweit fortgeschritten zu sein, dass „in zehn Jahren Züge nach St. Gallenkirch fahren werden“ (Strele 2013). Aus Sicht der Tou rismusmobilität wäre diese Verlängerung zu begrüßen, da die Anreise zum größten Schigebiet Silvretta Montafon, aber auch zu anderen Zielen erleichtert würde.

Der Fuhrpark der Montafonerbahn besteht aus vier Nahverkehrspendelzügen, die aus einem Triebwagen und einem Steuerwagen zusammengesetzt sind sowie zwei Einzeltriebwagen. Die Züge verkehren im Halbstundentakt, der jedoch vormittags und am Nachmittag immer wieder Lücken aufweist. Außerdem sind die Abfahrtszeiten nicht immer zur selben Minute um bessere Übergangszeiten zu anderen Zügen in Bludenz zu gewährleisten. Insgesamt verkehren zwischen Bludenz und Schruns an Werktagen 26, an Samstagen 25 und an Sonn- und Feiertagen 22 Züge je Richtung, was für eine Nebenbahn ein relativ hohes Verkehrsaufkommen darstellt. Fünf dieser Verbindungen werden (teilweise nur an Werktagen) über Bludenz hinaus weiter nach Bregenz bzw. Lindau geführt, in der Gegenrichtung gibt es bis zu drei Direktverbindungen. Diese Direktverbindungen werden häufig von Zügen der ÖBB bedient, während im Gegenzug die Montafonerbahn mit ihren Zügen auch das Streckennetz der ÖBB befährt. Rund 1,9 Mio. Fahrgäste benutzten die Montafonerbahn zwischen Bludenz und Schruns im Jahr 2012, was einem Durchschnitt von 104 Passagieren pro Zug entspricht. Der Pünktlichkeitsgrad der Züge auf der Montafonerbahn liegt seit Jänner 2011 jeden Monat bei über 95% (vgl. Montafonerbahn AG, o. J. a, online).

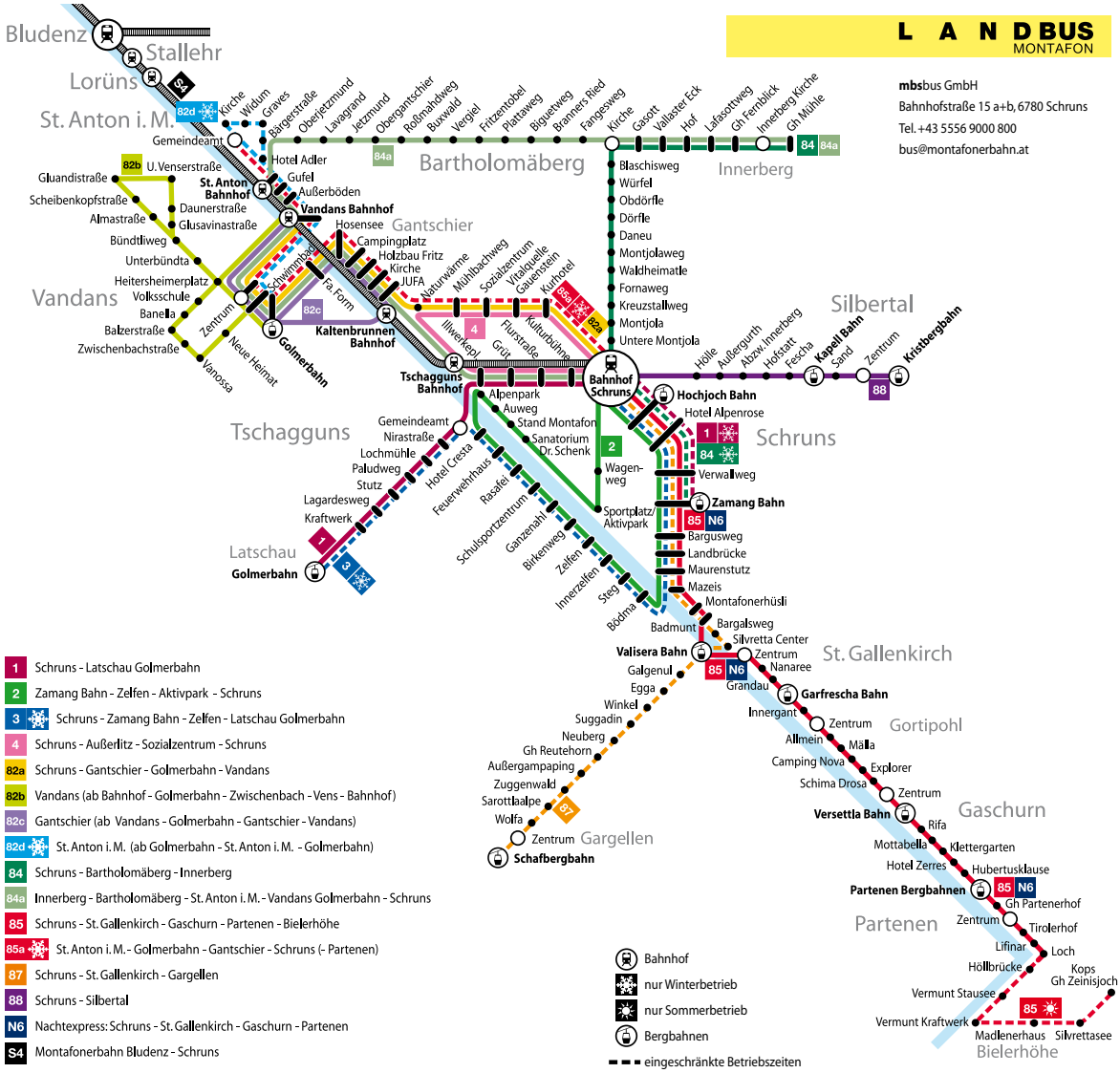
Im Rahmen des Raumentwicklungsprozesses Montafon wurde auch ein Arbeitspaket für die Montafonerbahn erstellt, das ein Schließen der Lücken im Takt, bei gleichzeitiger Anpassung der Abfahrtszeiten vorsieht, damit ein durchgehender, „sauberer“ Halbstundentakt entsteht. Dies ermöglicht auch eine Anpassung des Busfahrplans an die neuen Abfahrts- und Ankunftszeiten und somit optimale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn. Mittelfristig sollen außerdem REX-Züge, die zwischen Bregenz/Lindau und Bludenz verkehren, nach Schruns durchgebunden und auf einen Stundentakt ausgeweitet werden. Um den betrieblichen Ablauf weiter zu optimieren, ist außerdem eine Kreuzungsstelle in Gantschier geplant (vgl. Breuer 2013).

1.3.3.2. Busverkehr im Montafon

Der Busverkehr im Montafon wird, mit Ausnahme einzelner Wanderbusse, ebenfalls von der Montafonerbahn betrieben. Im Montafon gibt es zwölf Buslinien, die zusammen bis zu 280 Kurse pro Tag absolvieren. Dabei unterteilt sich das Netz in den Ortsbus Schruns–Tschagguns, den Landbus Montafon und die Nachtbuslinie N6.

Der Ortsbus Schruns-Tschagguns umfasst fünf Linien, wovon jedoch nur drei ganzjährig in Betrieb sind. Zwei der Linien haben ihren Betrieb an den Winterbetrieb der Bergbahnen gekoppelt, was zeigt, dass der Öffentliche Verkehr im Montafon eng mit der Mobilität der Touristinnen und Touristen verknüpft ist. Die drei Linien mit ganzjährigem Betrieb weisen einen Stundentakt von 7 bis 18 Uhr auf. Außerhalb dieser Zeiten verkehren keine Busse. Die beiden saisonalen Linien weisen keinen durchgehenden Takt auf.

Abb. 19: Liniennetz von Bus und Bahn im Montafon



Quelle: mbs GmbH, übermittelt per E-Mail von Christoph Breuer

Der Landbus Montafon verbindet jene Gemeinden, die nicht direkt an der Montafonerbahn liegen, mit Haltestellen der Bahn und untereinander. Auch hier gibt es starke saisonale Schwankungen im Angebot. Mehrere Linien unterscheiden zwischen einem Winter- und einem Sommerfahrplan, bei denen sich nicht nur die Anzahl der Kurse verändert, sondern auch die gefahrene Route. So verkehrt die Linie 85 im Sommer teilweise über die Bielerhöhe bis zum Speichersee Kops, während die Busse im Winter bedingt durch die Sperre der Silvretta Hochalpenstraße nur bis Partenen verkehren. Die Linie 87 zwischen Schruns und Gargellen verkehrt sogar nur zur Sommer- bzw. Wintersaison, in der Nebensaison wird der Betrieb gänzlich eingestellt.

Die meisten Linien verkehren sowohl im Winter als auch im Sommer zumindest einmal pro Stunde, wobei bei keiner Linie von einem Takt gesprochen werden kann, da entweder einzelne Kurse fehlen und somit „Löcher“ im Taktgefüge verursachen oder sich die Abfahrtszeiten von Stunde zu Stunde ändern. Die meisten Kurse sind an den Fahrplan der Montafonerbahn angepasst, jedoch gibt es immer wieder einzelne Kurse, deren Übergangszeit auf den nächsten Zug als zu lange eingestuft werden muss. Wie auch im Bahnverkehr wird das Angebot des Landbus Montafon an Wochenenden etwas ausgedünnt.

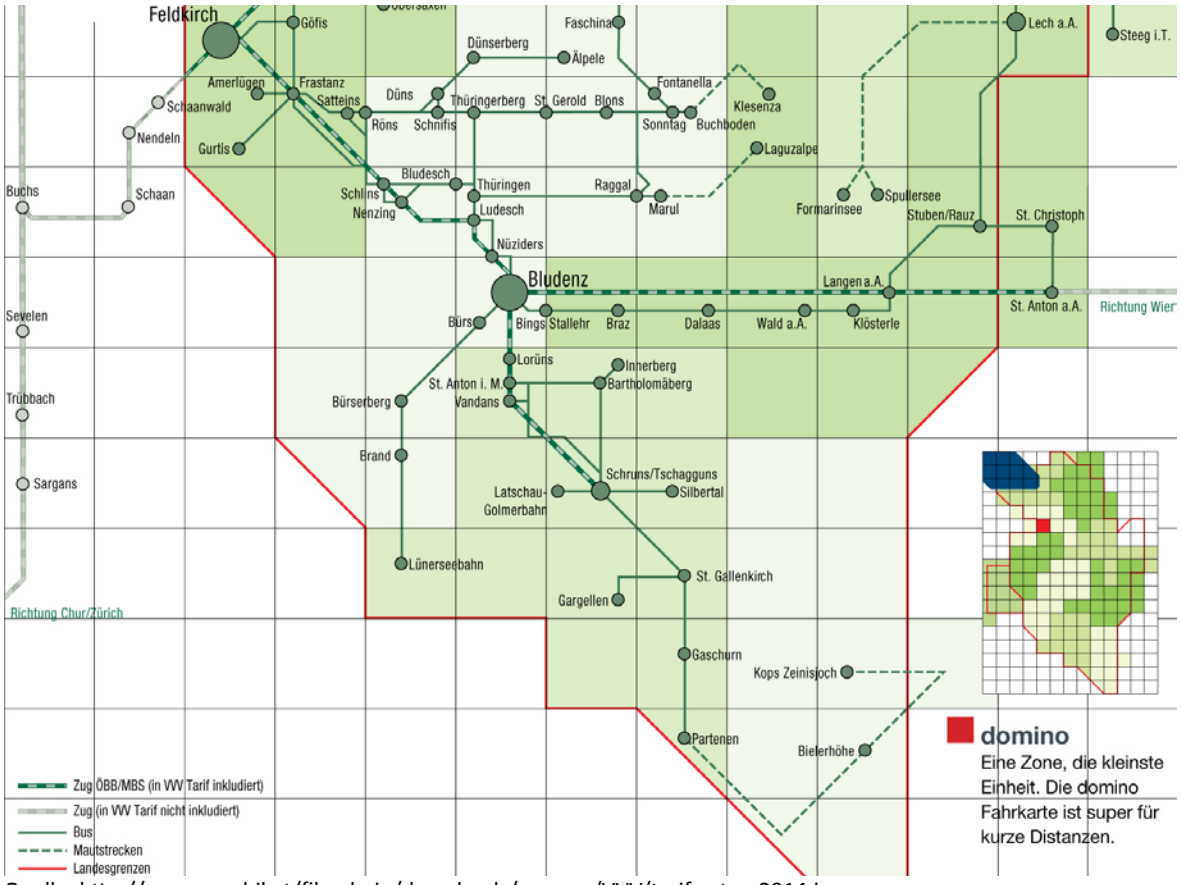
Zwischen 20 und 24 Uhr verkehrt zwischen Schruns und Partenen täglich ein Nachtexpress im Stundentakt. Von Donnerstag bis Sonntag sind dessen Betriebszeiten bis drei Uhr ausgedehnt (vgl. Montafonerbahn AG, o. J. a, online; Verkehrsverbund Vorarlberg, o. J., online).

Zusätzlich zum öffentlichen Busverkehr gibt es drei Wanderbuslinien, die jedoch nicht direkt in das ÖPNV-System im Montafon integriert sind. Die Wanderbuslinien führen ins hintere Silbertal, aufs Rellseck bei Bartholomäberg und ins Rellstal bei Vandans und werden von den örtlichen Tourismusverbänden bzw. von einem Beherbergungsbetrieb organisiert (vgl. Montafon Tourismus, o. J. e, online).

1.3.3.3. Tarifsystem

Der Öffentliche Verkehr im Montafon ist in das Tarifsystem des Verkehrsverbundes Vorarlberg integriert. Dieses System umfasst Vorarlberg (ohne Kleinwalsertal) und das Fürstentum Liechtenstein sowie vereinzelte grenznahe Gemeinden. Basis des Tarifsystems ist ein Tarifzonenplan, der aus Dominos, Regios und einem Maximo aufgebaut ist. Ein Domino umfasst in der Regel ein bis zwei Orte oder Gemeinden, so bilden beispielsweise die Gemeinden Lorüns und Vandans gemeinsam ein Domino. Das Maximo umfasst den gesamten Verbundraum. Der Ticketpreis richtet sich danach, wie viele Dominos durchfahren werden. Neben Einzelfahrkarten werden auch diverse Zeitkarten mit Geltungszeitraum zwischen einem Tag und einem Jahr angeboten. Mit 1. Jänner 2014 wird die bis dahin existierende Zwischenstufe der Regios, die aus mehreren Dominos besteht, abgeschafft (vgl. Breuer 2013).

Abb. 20: Tarifzonenplan (Ausschnitt südliches Vorarlberg)



Quelle: http://www.vmobil.at/fileadmin/downloads/_news_/VVV/tarifsystem2014.jpg

Die Montafonerbahn ist zudem an das Ticketsystem einiger europäischer Bahnen angeschlossen, sodass beispielsweise bei Anreise aus Deutschland kein separates Ticket für die Montafonerbahn gekauft werden muss. Wie weiter oben schon erwähnt, ist zudem die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel im Montafon mit den meisten Gästepässen und für Besitzerinnen und Besitzer von gültigen Karten der Schigebiete gratis (vgl. Breuer 2013).

1.3.3.4. Information

Die Website des Montafon Tourismus www.montafon.at, die eine der ersten Anlaufstellen für Gäste sein dürfte, die einen Aufenthalt im Montafon planen, bietet unter dem Menüpunkt Service auch Informationen zur Anreise und zur Mobilität vor Ort. Dort findet man neben einem Routenplaner, der jedoch nur Ergebnisse für die Anreise mit dem Auto bietet, auch weitere Informationen zu anderen Verkehrsträgern. Neben Informationen über Flughäfen in der Umgebung und Taxianbietern gibt es auch Links zu den verschiedenen ÖPNV-Angeboten im Tal.

Unter dem Menüpunkt „Bus“ findet man in erster Linie Informationen zum ÖPNV in der Region, wie etwa Liniennetzpläne und eine Verlinkung auf die Seite des Vorarlberger Verkehrsverbundes. Unter dem Link „Bahn“ befinden sich weitere Links zu den Seiten von ÖBB, Montafonerbahn, SBB und DB (vgl. Montafon Tourismus o. J. g, online). Positiv zu beurteilen ist, dass auf der Website des Montafon Tourismus umfassend über die verschiedenen Möglichkeiten zur Anreise und Mobilität vor Ort informiert wird. Jedoch fällt auf, dass Informationen zur Anreise mit dem Pkw schneller und einfacher zu finden sind (Routenplaner) als Informationen zum Öffentlichen Verkehrsangebot, bei dem man mehreren Links folgen muss, um weiterführende Informationen zu erhalten. Auch die kürzlich eingeführte interaktive Karte des Montafon Tourismus verfügt nur über einen Anfahrtsplaner für den MIV (vgl. Montafon Tourismus 2013b).

1.3.4. Anreisemöglichkeiten

Die Anreise ins Montafon aus den Hauptherkunftsgebieten Süddeutschland, Schweiz und Niederlande mit öffentlichen Verkehrsmitteln gestaltet sich komplizierter als die Anreise mit dem eigenen Auto. Vom Montafon gibt es keine direkten Bahnverbindungen in die Schweiz und für Süddeutschland gibt es nur eine direkte Anbindung nach Lindau. Diese sind jedoch aufgrund ihrer Abfahrtszeiten für Touristinnen und Touristen eher unattraktiv.

Tabelle 5 zeigt die Anzahl der Verbindungen mit einmaligem bzw. mit zweimaligem Umsteigen[1] ab dem Bahnhof Schruns zu Bahnhöfen im Bereich wichtiger touristischer Herkunftsmärkte. Außerdem wird die Fahrzeit der Bahn (schnellste Verbindung) mit der im Routenplaner angegebenen Fahrzeit für Autos verglichen[2].

[1] Es werden nur Verbindungen herangezogen deren Abfahrt nach 06:00 Uhr und Ankunft vor Betriebsschluss der Montafonerbahn (Ankunft Schruns um 23:59) liegen, die Abfragen wurden am 25. März 2013 mit Hilfe der Fahrplanauskunft auf www.oebb.at getätigt.
[2] Als Routenplaner wurde maps.google.at verwendet

Tab. 5: Zugverbindungen aus ausgewählten Städten ins Montafon (Schruns)

	Anzahl Verbindungen m. einmaligem Umsteigen	Anzahl Verbindungen m. zweimaligem Umsteigen	Fahrzeit Bahn	Fahrzeit Pkw
München	2	11	4:22	2:29
Ulm	3	10	3:15	1:49
Stuttgart	2	7	4:30	2:44
Zürich	8	2	2:13	1:49
St. Gallen	2	9	2:02	1:00
Amsterdam	-	1[1]	9:23	8:09
Wien	8	-	6:21	6:04

Quellen: Fahrplanabfrage auf www.oebb.at, Routenplaner maps.google.at

Zusätzlich zu den hier angeführten Zügen verkehrt an Samstagen im Winter unter dem Namen Ski – Express Arlberg ein IC von München über Innsbruck und Bludenz nach Frankfurt, womit an Samstagen zusätzlich mit einmaligem Umsteigen Schruns von einigen deutschen Städten aus erreicht werden kann (vgl. ÖBB Personenverkehr AG 2013, online).

Wie diese Gegenüberstellung zeigt, sind vor allem die Verbindungen Richtung Süddeutschland gegenüber dem Individualverkehr kaum konkurrenzfähig, wobei hier neben der geringen Anzahl an Verbindungen mit nur einmaligem Umsteigen vor allem die verhältnismäßig langen Fahrzeiten auffallen. Dies ist unter anderem auch darauf zurückzuführen sein, dass die Strecken zwischen Lindau und Ulm bzw. München nicht elektrifiziert sind, was Lokwechsel bzw. Umsteigen nötig macht. Zudem ist Bludenz ein Halt der Railjet-Züge zwischen Wien und Zürich, was die häufigen und schnellen Verbindungen in diese Städte erklärt.

Die Tarifgestaltung ist nicht immer übersichtlich, da neben den Standard-Tickets auch kontingentierte Spartickets angeboten werden. Hinzu kommen außerdem diverse Ermäßigungskarten wie die VorteilsCard der ÖBB und Zuschläge für Fernverkehrszüge in Deutschland. Jedoch sind zumindest die Online-Buchungsseiten der Bahngesellschaften so programmiert, dass sie immer den günstigsten verfügbaren Tarif anzeigen. Für ein Normalpreisticket von Stuttgart nach Schruns sind zwischen 56,90 € und 69,20 € zu bezahlen, von Wien nach Schruns kostet ein Ticket 70,00 € und von Zürich nach Schruns umgerechnet 42,50 € (vgl. DB Vertrieb GmbH 2013; ÖBB Personverkehr AG 2013; SBB Personenverkehr 2013).

Gerade für eine Wintersportdestination wie dem Montafon stellt sich auch die Frage nach dem Gepäcktransport, wenn Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen wollen. Tabelle 6 bietet einen Überblick über die Gepäcktransportangebote der ÖBB, DB und SBB. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aufgrund der relativ langen Transportdauer und der Preisgestaltung diese Option von vielen Reisenden wohl als wenig attraktiv empfunden wird, obwohl die Gepäckstücke direkt zur Unterkunft zugestellt werden.

[1] Bei dieser Verbindung handelt es sich um eine Nachtverbindung

Tab. 6: Kosten und Dauer des Gepäcktransports ins Montafon

Bahngesellschaft	Preis je Normalgepäckstück[1]	Versanddauer
ÖBB	19,90 €	1 Werktag
DB	25,50 €	3 Werktage
SBB	27,00 € 22,10 f. Familien/Gruppen	4 Werktage

Quellen: http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Gepaeck/Haus-Haus-Gepaeck_PLUS/index.jsp, http://www.sbb.ch/bahnhof-services/dienstleistungen/reisegepaeck/reisegepaeck-ins-ausland.html, http://www.bahn.de/p/view/angebot/gepaeck/kuriergepaeck_flughafenservice.shtml

Neben dem Linienzugverkehr wird der Bahnhof Bludenz auch vom Charterzug „Schnee Express" des deutschen Reisebüros Müller Touristik bedient, der deutsche Städte mit den österreichischen Alpen verbindet. Zahlreiche Tourismusverbände kooperieren mit dem Unternehmen, um die letzte Meile der Anreise zu organisieren, Montafoner Destinationen sind darunter jedoch nicht zu finden (vgl. Müller Touristik o. J., online).

Für Gäste, die per Flugzeug zu den Flughäfen Zürich, München, Friedrichshafen, Altenrhein, Innsbruck oder Memmingen anreisen, bieten private Taxi- und Busunternehmen einen Shuttleservice an (vgl. Montafon Tourismus, o. J. g, online).

1.3.5. Mobilitätsverhalten der Gäste

In diesem Abschnitt wird zwischen der Anreise der Urlaubsgäste zum Beherbergungsbetrieb, der Mobilität der Urlaubsgäste innerhalb des Tals und dem Reiseverhalten der Tagestouristinnen und –touristen unterschieden, da sich hier beträchtliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten ergeben. Auch die Datenlage ist sehr unterschiedlich. Für das Anreiseverhalten der Urlaubsgäste stehen nur Daten auf Bundesländerebene zur Verfügung, während für die Mobilität zwischen Beherbergungsbetrieben und Schigebieten sehr genaue Daten aus einer Studie existieren, die im Zuge der Planungen für die Grasjochbahn erstellt und im Zuge des Raumentwicklungsprozesses auf die anderen Schigebiete des Montafons ausgeweitet wurde[2]. Diese Zahlen beschränken sich jedoch auf die Mobilität zwischen den Beherbergungsbetrieben und den Schigebieten im Winter. Die Zahlen zu den Tagestouristinnen und –touristen stammen aus derselben Studie und beschränken sich auf die (damals noch getrennten) Schigebiete Silvretta Nova und Hochjoch.

Der überwiegende Anteil der Gäste der Vorarlberger Tourismusdestinationen reist sowohl im Sommer als auch im Winter mit dem Pkw an. Im Winter liegt der Anteil bei 90%, während er im Sommer zugunsten einer verstärkten Anreise mit Bussen etwas geringer ist. Der Anteil der Gäste, die mit der Bahn anreisen ist das ganze Jahr über relativ konstant und liegt bei sieben bis acht Prozent. Mit dem Flugzeug reist nur ein kleiner Teil der Gäste an. Für das Montafon liegen keine gesicherten Zahlen vor, weshalb hier auf vorarlbergweite Daten zurückgegriffen werden musste (vgl. Ibesich et. al. 2008, S. 31).

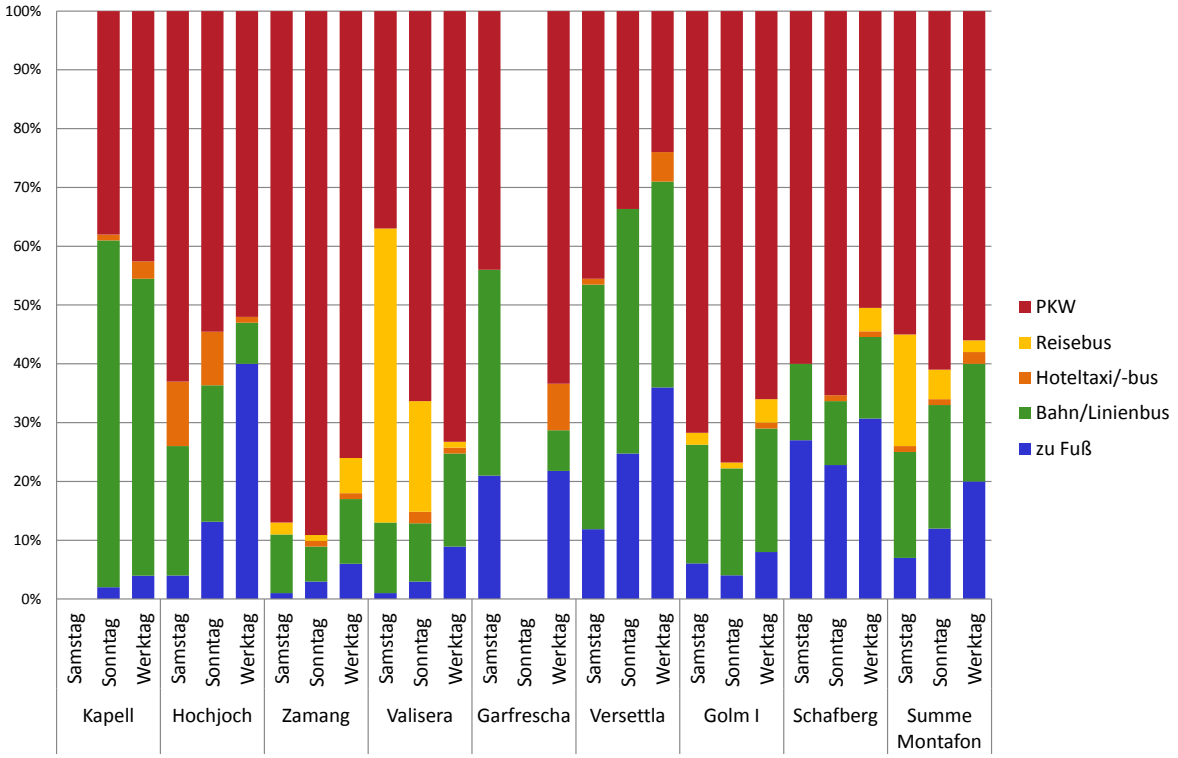
Innerhalb des Montafons ist die Bereitschaft auf den eigenen Pkw zu verzichten größer, wie Abbildung 21 zeigt. Die stark schwankenden Werte bei den einzelnen Ersteintrittspunkten in die Schige-

[1] Als Normalgepäckstücke gelten Taschen, Rucksäcke, Koffer etc. bis maximal 30 kg (Deutschland, Schweiz 25 kg). In der Schweiz sind als Sondergepäckstücke nur Fahrräder und Schi erlaubt (zuschlagsfrei), in Deutschland betragen Zuschläge für Sondergepäck zwischen 2,90 € und 8,00 €, in Österreich 10 €.

[2] Bobleter, Herwig; Gächter, Anton (2010a): Grasjochbahn St. Gallenkirch – Verkehrserhebung 2010 Montafoner Schigebiete. Feldkirch: Besch und Partner

biete ergeben sich durch die unterschiedlichen Standorte. Zu zentral gelegenen bzw. gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbaren Seilbahnstationen reisen deutlich weniger Gäste mit dem MIV an. Zudem zeigt sich, dass aufgrund sich ändernder Gästezusammensetzungen (MontafonerInnen, Tagesgäste, Urlaubsgäste) zwischen Samstagen, Sonntagen und Wochentagen auch der Modal Split verschiebt, wobei gerade unter Tagesgästen der Anteil von Personen, die mit dem Pkw anreisen besonders hoch ist. Im Schnitt ergibt sich ein Anteil von ca. 20% im ÖV und 55 – 60% im MIV. (vgl. Bobleter/Gächter 2010a, S. 10-13).

Abb. 21: Modal Split der SchigebietsbesucherInnen an den Ersteintrittspunkten[1]



Quelle: Bobleter/Gächter 2010a, S. 11, eigene Darstellung

Tagestouristinnen und Tagestouristen machten am Sonntag, 14. Februar 2010 in den Montafoner Schigebietern rund 34% der Besucherinnen und Besucher aus, 57% waren Urlaubsgäste und 9% kamen aus dem Montafon. Das Schigebiet Golm weist mit 80% den mit Abstand höchsten Anteil an Tagesgästen der Montafoner Schigebiete auf, was auch der Lage des Schigebiets nahe am Taleingang geschuldet sein dürfte (vgl. Bobleter/Gächter 2010b, S. 9).

Das Anreiseverhalten der Tagestouristinnen und Tagestouristen ist stark von deren Herkunft abhängig, wie das Beispiel der Besucherinnen und Besucher der Schigebiete Silvretta Nova und Hochjoch (heute Silvretta Montafon) zeigt. So nutzten am 14. Februar 2010 13% der Gäste aus Vorarlberg Öffentliche Verkehrsmittel für die Anreise, während diese Möglichkeit von Gästen, die aus Orten außerhalb Vorarlbergs anreisten, nicht wahrgenommen wurde. Touristinnen und Touristen aus Deutschland nutzten zu 48% Reisebusse und zu 52% den eigenen Pkw. Besucherinnen und Besucher, die weder aus Voralberg noch aus Deutschland anreisten, nutzten hingegen zu 100% das Auto für die Anreise. Insgesamt reisten 70% der Tagesgäste mit dem Pkw, 24% mit dem Reisebus und 6% mit Öffentlichen Verkehrsmitteln an. Mit dem Bau der Grasjochbahn wird ein Zuwachs von 20% bei den Ersteintritten erwartet, wobei sich die Zahl der Tagesgäste im Vergleich zu den Urlaubsgästen proportional stärker erhöhen wird. Gleichzeitig wird aber auch davon ausgegangen, dass es eine gewisse Verlagerung zum öffentlichen Verkehr hin geben wird (vgl. Bobleter/Gächter 2010b, S. 34).

[1] Die Erhebungen wurden an folgenden Tagen durchgeführt: Samstag, 13. Februar 2010, Sonntag 14. Februar 2010, Montag 22. Februar 2010, Dienstag 23. Februar 2010 und Mittwoch 24. Februar 2010.

1.4. AkteurInnenlandschaft in der Tourismusmobilität im Montafon

1.4.1. Mobilität

Montafonerbahn

Die Montafonerbahn betreibt sowohl den Bahnverkehr als auch den Busverkehr im Montafon und ist somit der zentrale Mobilitätsdienstleister. Aus diesem Grund ist sie aus Sicht der Tourismusmobilität einer der wichtigsten Akteure, vor allem was die Mobilität vor Ort angeht. Neben dem Verkehrsbereich ist die Montafonerbahn auch im Elektrohandel, im Energiebereich und im Medien- und Telekommunikationsbereich tätig. Die Montafonerbahn ist eine Aktiengesellschaft, deren Hauptaktionäre der Stand Montafon (54,5%) , die Vorarlberger Illwerke (11,5%) und das Land Vorarlberg (11,2%) sind. Die restlichen Aktien befinden sich in Streubesitz (vgl. Montafonerbahn AG, o. J. b, online).

Österreichische Bundesbahnen

Die ÖBB sind eine österreichweit operierende Bahngesellschaft und zu 100% Eigentum der Republik Österreich. Im Nahverkehr ist die ÖBB Personenverkehrs AG ein wichtiger Kooperationspartner der Montafonerbahn, deren Strecke sie auch mitbenützen. Zudem betreiben die ÖBB u. a. auch von Vorarlberg aus in Kooperation mit ausländischen Bahngesellschaften grenzüberschreitende Verkehre, deren Qualität ein wichtiger Faktor für die Tourismusmobilität im Montafon ist.

Deutsche Bahn, Schweizerische Bundesbahnen

Die nationalen Bahngesellschaften Deutschlands und der Schweiz sind wichtige Kooperationspartner für die ÖBB bei der Erstellung und Verbesserung von Angeboten im grenzüberschreitenden Verkehr. Beide Gesellschaften befinden sich zu 100% im Eigentum der jeweiligen Staaten.

Flughäfen

Ein Teil der Touristinnen und Touristen kommt über die Flughäfen Zürich, München, Friedrichshafen, Memmingen, Altenrhein und Innsbruck ins Montafon. Für das Ziel des Vorarlberger Tourismus die Gästestruktur zu internationalisieren, sind sie wichtige Kooperationspartner (vgl. Schützinger 2013).

Private Reiseveranstalter

Ein Teil der Gäste im Montafon kommt mit Bussen privater Reiseveranstalter ins Montafon. Diese führen beispielsweise im Winter eintägige Fahrten ins Montafon durch, bei denen verschiedene Angebote vor Ort (z.B. Schipässe) bereits pauschal inbegriffen sind oder bringen größere Gruppen (z. B. Schulklassen) ins Montafon.

Taxidienste

Im Montafon gibt es vier Taxiunternehmen, die eine wichtige Ergänzung zum Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln darstellen, etwa außerhalb der regulären Betriebszeiten oder des durch Bus und Bahn bedienten Gebiets, aber auch als Zubringer zu Bahnhöfen und Haltestellen. Zudem gibt es drei Unternehmen (eines davon aus dem Montafon), die sich darauf spezialisiert haben Flughafentransfers ins Montafon anzubieten (vgl. Montafon Tourismus o. J. g, online)

Fernlinienbusbetreiber

Am 1. Jänner 2013 wurde der Fernlinienbusmarkt liberalisiert, was dazu führte, dass einerseits zahlreiche Firmen in diesem Bereich neu gegründet wurden, andererseits aber auch bestehende branchenfremde Unternehmen bzw. internationale Busgesellschaften auf den Markt drängen. Mit einem starken Wachstum des Streckennetzes ist in den nächsten Jahren zu rechnen.

1.4.2. Tourismus

Montafon Tourismus

Der Montafon Tourismus betreut die gemeinsame Positionierung, den Außenauftritt und die Vermarktung der Montafoner Tourismusbetriebe. Gesellschafter sind die Gemeinden des Montafons (mit Ausnahme von Lorüns und Stallehr) und die Betreibergesellschaften der Montafoner Bergbahnen (vgl. Montafon Tourismus, o. J. h, online). Die bisher eigenständigen Tourismusgesellschaften Hochmontafon Tourismus und Schruns-Tschagguns Tourismus wurden im Frühjahr 2013 mit der Montafon Tourismus zusammengelegt (vgl. ORF Vorarlberg 2013b, online). In den einzelnen Orten des Montafons gibt es zudem Tourismusbüros, die von den Gemeinden bzw. Tourismusverbänden betrieben werden, ihr Außenauftritt ist jedoch in jenen des Montafon Tourismus integriert.

Marketingbeirat des Montafon Tourismus

Als neuer Akteur wurde 2013 ein Marketingbeirat für den Montafon Tourismus eingerichtet, der als beratendes Gremium in der Strategieausrichtung und Positionierung dient. Der Marketingbeirat setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern von privaten und gewerblichen Beherbergungsbetrieben sowie Schigebietsbetreibern zusammen (vgl. Vorarlberg Online 2013, online).

Illwerke Tourismus

Illwerke Tourismus ist eine Tochtergesellschaft der Vorarlberger Illwerke AG, welche zahlreiche Kraftwerke im Montafon betreibt. Sie ist Betreiberin der Bergbahnen Golm, der Vermuntbahn, der Tafamuntbahn, der Lünerseebahn, der Silvretta Hochalpenstraße und des Wintersportgebietes Bielerhöhe sowie verschiedener weiterer Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen in diesen Gebieten. Durch die große Anzahl der durch sie betriebenen Tourismuseinrichtungen hat die Gesellschaft relativ großen Einfluss im Montafon. Über die Vorarlberger Illwerke AG befindet sich der Illwerke Tourismus im Eigentum des Landes Vorarlberg.

Silvretta Montafon

Das größte Schigebiet Vorarlbergs entstand aus dem Zusammenschluss der Schigebiete Hochjoch sowie Silvretta Nova und erstreckt sich über die Gemeinden Gaschurn, St. Gallenkirch, Schruns und Silbertal. Eigentümer sind die MPR Holding (welche sich wiederum im Eigentum der Bank für Tirol und Vorarlberg befindet), Franz Markowski und Michael Doppelmayr (vgl. Scalet 2013, D1). Wie der Illwerke Tourismus hat auch Silvretta Montafon einen relativ hohen Einfluss im Montafon.

Schafbergbahnen Gargellen, Kristbergbahn Silbertal

Hierbei handelt es sich um zwei weitere Schigebiete, die jedoch aufgrund ihrer Größe eine geringere Bedeutung in der AkteurInnenlandschaft haben als Silvretta Montafon und Illwerke Tourismus.

Beherbergungsbetriebe

Die Beherbergungsbetriebe sind zentrale Akteure in Fragen des Tourismus im Montafon. Es gibt einen hohen Anteil an Privatvermieterinnen und Privatvermietern, was einerseits zu einer hohen Tourismusgesinnung in der Bevölkerung führt und den Tourismus auf eine breite Basis stellt, andererseits können diese oft nicht so professionell agieren, wie die gewerblichen Betriebe (vgl. Bitschnau 2013). Ebenfalls als Beherbergungsbetriebe zu verstehen sind in diesem Zusammenhang Alpenvereine, die im Montafon Schutzhütten betreiben (ÖAV, DAV, Naturfreunde).

Vorarlberg Tourismus

Aufgabe des Vorarlberg Tourismus ist es, Vorarlberg als Urlaubsdestination zu positionieren und zu vermarkten.

Österreich Werbung

Neben der Vermarktung und Bewerbung von Österreich als Urlaubsland führt die Österreich Werbung auch Tourismusforschung durch. Ziel ist es, das Wissen über Kunden und Märkte auf Basis professioneller Marktforschung zu erweitern (vgl. Österreich Werbung o. J., online).

Wirtschaftskammer Vorarlberg, Sparte Tourismus – Freizeit; Fachgruppe Seilbahnen

Die Tourismussparte der Wirtschaftskammer Vorarlberg ist Teil der Wirtschaftskammer Österreich und fungiert als Interessensvertretung der Tourismusbetriebe. Für Betriebe gilt eine Pflichtmitgliedschaft in der Wirtschaftskammer. Neben Gastronomie und Hotellerie sind auch Vergnügungsbetriebe (z.B. Kinos), Reisebüros, Gesundheitsbetriebe und Freizeitbetriebe in der Tourismussparte vertreten (vgl. Wirtschaftskammer Vorarlberg o. J., online). Die Fachgruppe Seilbahnen ist das Äquivalent für die Seilbahnbetriebe.

1.4.3. Verwaltung, Politik, Raumentwicklung

Stand Montafon

Der Stand Montafon ist ein Gemeindeverband, seine Wurzeln reichen bis ins Mittelalter zurück und in ihm sind die zehn Montafoner Gemeinden vertreten. Er ist die Plattform für gemeindeübergreifende Projekte und Zusammenarbeit im Montafon. Dazu gehören etwa der Forstfonds, der Abwasserverband, Veranstaltungen und Einrichtungen im kulturellen Bereich (vgl. Stand Montafon o. J., online) oder die Organisation des ÖPNV in der Talschaft, wobei der Stand Montafon als Besteller der Leistungen im Busverkehr auftritt, die dann durch die Montafonerbahn erbracht werden (vgl. Netzer 2013). Gegenwärtig koordiniert der Stand Montafon auch den Prozess „Raumentwicklung Montafon“, der sich u. a. intensiv mit Mobilitätsfragen im Montafon auseinandersetzt.

Kairos gGmbH

Kairos ist ein gemeinnütziges Unternehmen, das sich mit Wirkungsforschung und Entwicklungsprozessen beschäftigt. Das Büro wurde vom Stand Montafon und dem Land Vorarlberg mit der Betreuung des Raumentwicklungsprozesses im Montafon beauftragt und ist deshalb als zentraler Akteur zu betrachten.

Gemeinden des Montafons

Gemeinden bilden in Österreich die niedrigste politische Entscheidungsebene. In den örtlichen Wirkungsbereich fallen zahlreiche Kompetenzen, die direkte Auswirkungen auf den Bereich des Tourismus und der Mobilität haben (z. B. Baugenehmigungen, finanzielle Unterstützungen). Aus

diesem Grund verfügen auch viele Gemeindevertretungen im Montafon über Tourismusausschüsse, die sich mit Belangen des Tourismussektors auf Gemeindeebene auseinandersetzen. Zudem stehen die Mitglieder der Gemeindevorstände und der Gemeindevertretungen aber auch der Gemeindeverwaltungen in Kontakt zu zahlreichen Akteurinnen und Akteuren in der Tourismusmobilität und verfügen somit über ein breites Wissen über die Region.

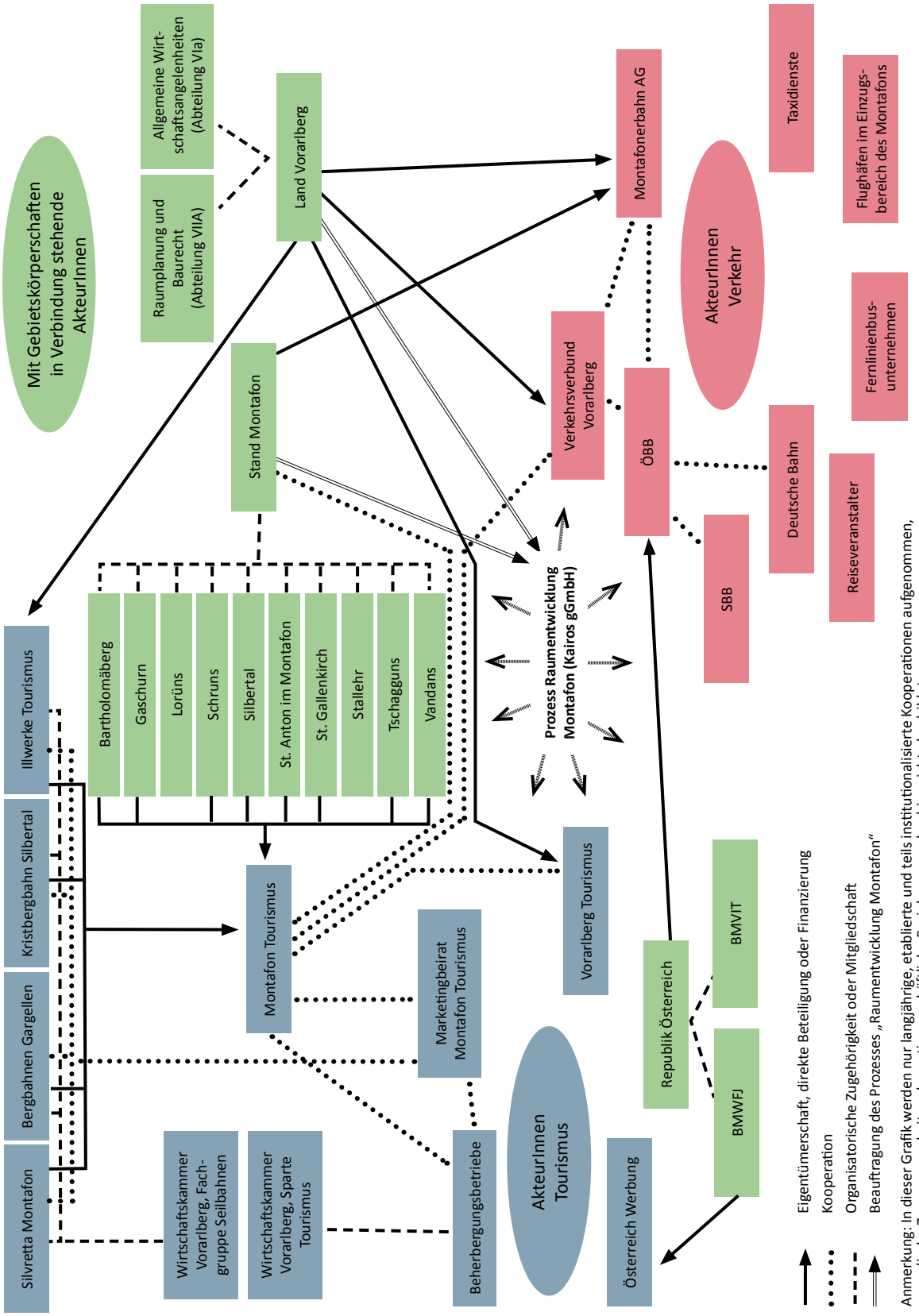
Vorarlberger Landesregierung

Die Vorarlberger Landesregierung ist ein wichtiger Partner für Vorarlberger Regionen wie das Montafon. Einerseits beeinflusst die Gesetzgebung die Entwicklungsmöglichkeiten, andererseits sind die Landesförderungen eine wichtige Unterstützung für ländliche Regionen. Für die Tourismusmobilität im Montafon sind vor allem die Abteilungen VI Wirtschaft und VII Bauwesen und Raumplanung von Bedeutung, die auch wichtige Partnerinnen bei verschiedenen Projekten sind. Daneben tritt das Land Vorarlberg zusammen mit dem Bund als Besteller der Leistungen im Bahnverkehr auf der Montafonerbahn auf und kofinanziert auch den Busbetrieb (vgl. Netzer 2013, Breuer 2013).

Österreichische Bundesregierung

Die österreichische Bundesregierung hat über ihre Gesetzgebung großen Einfluss auf Fragen des Tourismus und der Mobilität. Gerade der öffentliche Verkehr, aber auch der Tourismusbereich sind dazu teilweise in Abhängigkeit von Bundesförderungen. Für den Bereich der Tourismusmobilität sind vor allem das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend relevant.

Abb. 22: AkteurInnenlandkarte



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 23 zeigt die Struktur der für die Tourismusmobilität im Montafon bedeutenden Akteurinnen und Akteure. Diese sind zur besseren Übersichtlichkeit den Sektoren „Mobilität“, „Tourismus“ und „Gebietskörperschaften und damit in Verbindung stehende AkteurInnen“ zugeordnet und entsprechend farblich gekennzeichnet. Die Linien zwischen den einzelnen Unternehmen, Institutionen und Regierungsorganisationen stellen die Art der Verbindungen zwischen diesen dar, womit schon bestehende Kooperationen gekennzeichnet werden. Nicht dargestellt werden Kooperationen, welche nur sporadisch statt finden bzw. relativ schwach ausgeprägt sind.

Wie die AkteurInnenlandkarte zeigt, besteht ein hoher Grad an Vernetzung zwischen den einzelnen AkteurInnen in der Tourismusmobilität. Eine zentrale Rolle nehmen dabei die Gemeinden des Montafons ein, die einerseits Gesellschafter des Montafon Tourismus sind, andererseits über den Stand Montafon Miteigentümer der Montafonerbahn sind. Zugleich tritt der Stand Montafon als Mitbesteller der Verkehrsangebote der Montafonerbahn auf. Auch das Land Vorarlberg verfügt über intensive Verbindungen zum Tourismusbereich, etwa über den Vorarlberg Tourismus und als Eigentümer der Vorarlberger Illwerke AG, sowie zum Verkehrsbereich über den Verkehrsverbund Vorarlberg, als auch als Miteigentümer der Montafonerbahn und durch die Bezuschussung des Öffentlichen Verkehrs im Montafon. Zudem werden mit der Abteilung VIIa Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten die Kompetenzen für den Tourismus und die Verkehrspolitik unter einem Dach gebündelt, was wohl ein großer Vorteil sein dürfte. Durch ihre zentrale Position auf der AkteurInnenlandkarte dürften vor allem die Gemeinden des Montafon und das Land Vorarlberg, durch die damit verbundenen vielfältigen Kontakte, relativ leicht neue Projekte initiieren können.

Eine eher periphere Rolle nimmt der Bund ein, lediglich die ÖBB sind in der Tourismusmobilität, vor allem im Bereich der Anreise, als zentrale Akteurin zu sehen. Obwohl auf der Karte die Beherbergungsbetriebe nur schwach verlinkt wirken, dürften diese zu einem großen Teil über gute informelle Verbindungen verfügen, die hier jedoch nicht dargestellt sind.

1.5. Aussagen in Planungsdokumenten zu Tourismus und Mobilität im Montafon

Für sich betrachtet sind die Themen Tourismus und Mobilität Gegenstand zahlreicher Konzepte, Leitbilder und Übereinkünfte von der Montafoner bis hin zur transnationalen Ebene. Die Verschränkung der beiden Themen Mobilität und Tourismus, wird jedoch nur meist kurz und in der Regel sehr unpräzise behandelt. Im folgenden Abschnitt wird versucht diese Aussagen herauszufiltern und einer Analyse zu unterziehen.

1.5.1. Vision Montafon Park

Diese Vision entstand im Rahmen eines Ideenwettbewerbs und wurde von einer Jury, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Land Vorarlberg, Stand Montafon, den Gemeinden, der Tourismusorganisationen, wichtiger Wirtschaftsbetriebe im Tal sowie aus der Bevölkerung zum Siegerprojekt gekürt (vgl. Breuer 2013). Sie enthält eine Analyse des Montafons mit einer kurzen Beschreibung der Stärken und Schwächen, in der die einzelnen Teilräume des Tals grafisch dargestellt werden. Daraus wird ein Leitbild für den Umgang mit dem „Montafon Park“ entworfen. In einem darauf aufbauenden Konzept positionieren sich die Orte und Gemeinden entsprechend ihrer Stärken und Potentiale und bilden gemeinsam ein „Mobilitätsband“. Als zentrales Ziel gilt dabei ein verbrennungsmotorfreies Montafon, was u. a. durch die Errichtung einer Monorail erreicht werden soll. Entlang dieses Mobilitätsbandes gibt es Mobilitätsräume, in denen der Verkehr jeweils kleinräumig organisiert ist, die aber auch mit dem Mobilitätsband verflochten sind (vgl. Mayr/Breuer/Strele 2010). Diese Ideen sind sehr visionär weshalb die Vision Montafon Park nicht als Konzept mit konkreten Maßnahmen zu verstehen ist, sondern eher als Bild darüber was möglich sein könnte und einen Ausgangspunkt für Diskussionen darstellt. Dieses Dokument nimmt auch insofern eine Sonderstellung ein, weil hier Tourismus und Mobilität gemeinsam betrachtet werden. Die damit angestoßenen Diskussionen führten schließlich zum Masterplan Mobilität, dessen Umsetzung die Bürgermeister einstimmig beschlossen haben. Darin ist die Entwicklung einer leistungsfähigen, stau- und ölpreisunabhängigen und sozial leistbaren Mobilitätsachse im Tal zusammen mit daran andockenden lokalen Mobilitäträumen zur Erschließung der Fläche mit Bus, Auto, zu Fuß Fahrrädern und E-Bikes festgehalten. Größtes Investitionsprojekt des Masterplans ist die Verlängerung der Montafonerbahn von Tschagguns nach St. Gallenkirch und die direkte Anbindung der Golmerbahn an die Eisenbahn in Vandans (vgl. Breuer 2013).

1.5.2. Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 – Mobil im Ländle

Das Verkehrskonzept leitet ausgehend von einer ausführlichen Analyse der gegenwärtigen Situation im Verkehrsbereich das verkehrspolitische Ziel für den Personenverkehr „Formel 3-2-1“ ab. Dieses Ziel sieht einen Rückgang des Anteils der MIV-Lenkerinnen und Lenker am Modal Split um sechs Prozentpunkte vor, während jener der MIV-Mitfahrerinnen und Mitfahrer um einen Prozentpunkt, jener der Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrs um zwei Prozentpunkte und jener der Radfahrerinnen und Radfahrer um drei Prozentpunkte gesteigert werden soll.

Klare Maßnahmen für die Tourismusmobilität gibt es im Bereich des Mobilitätsmanagements. Dabei soll es besondere ÖV-Angebote für Tagesausflüge bzw. bei der An- und Abreise zum Urlaubsort mit grenzüberschreitender Vermarktung geben. Dazu sollen auch Schi- und Wanderbusse eingeführt bzw. ausgebaut und (wie auch der Schizug) mit Kombiangeboten beworben werden. Daneben sollen die An- und Abreisetage gestaffelt und Mobilitätskonzepte für Freizeiteinrichtungen erstellt werden.

Auch einige andere Maßnahmen, die im Verkehrskonzept vorgeschlagen werden, sind für die Tourismusmobilität im Montafon relevant. Dazu gehört etwa der Ausbau des Angebots im Schienenverkehr von Vorarlberg bzw. Innsbruck in Richtung Ulm-Stuttgart und München. Dies würde es im Vergleich zur heutigen Situation für Touristinnen und Touristen wesentlich einfacher machen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Montafon zu gelangen. Für die Realisierung dieser Maßnahme sind jedoch Streckenmodernisierungen in Süddeutschland notwendig.

Im öffentlichen Personennahverkehr sollen kurzfristig Qualitätsmerkmale wie Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit der Verbindungen, Pünktlichkeit oder die Anschlusssicherung verbessert werden. Kurz- bis mittelfristig sind auch Angebotserweiterungen vorgesehen, um vor allem zeitliche und räumliche Lücken im Netz zu schließen. So soll die Montafonerbahn künftig ganztägig im 30-Minuten Takt verkehren. Während dicht besiedelte Talschaften ebenfalls ganztägig im 30-Minuten Takt mit Bussen bedient werden sollen, sind für dünner besiedelte Räume ein 30-Minuten Takt zu Spitzenzeiten und zu den restlichen Zeiten ein Stundentakt bzw. flexible Angebote wie Anrufsammeltaxis vorgesehen. Daneben soll es durch den Einsatz moderner Fahrzeuge auch zu Komfortverbesserungen kommen. Die im Konzept vorgeschlagenen Streckenverbesserungen entlang der Montafonerbahn wurden mittlerweile umgesetzt, während die vorgesehene Umfahrung Lorüns für die L188 in den nächsten Jahren wohl nicht realisiert werden wird.

Vorschläge zur Verbesserung des innerörtlichen Fußwegenetzes müssen von den Gemeinden umgesetzt werden, weshalb im Konzept keine konkreten Aussagen darüber getroffen werden (vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung 2006).

1.5.3. Leitbild Tourismus 2010+ Vorarlberg

Dieses Konzept soll als „tourismuspolitische Leitlinie mit strategischen Handlungsschwerpunkten für die kommenden Jahre dienen“ (S. 3). Grundlage dafür ist eine im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung von BAK Basel Economics durchgeführte Tourismus Benchmark Studie in der die Wettbewerbsfähigkeit von Vorarlberg als Tourismusdestination mit jener anderer Destinationen im Alpenraum verglichen wird. Aus den Ergebnissen der Studie wurden dann „touristische Leitlinien“ abgeleitet, die jeweils auch Handlungsempfehlungen beinhalten.

Eine der touristischen Leitlinien betrifft den Punkt „Freizeitmobilität“. Zentrales Problem, das es zu lösen gilt, ist aus Sicht dieses Konzepts die Spitzenbelastungen im Straßenverkehr infolge des Freizeitverkehrs. So wird etwa eine verbesserte Abstimmung der Ferientermine und mehr Flexibilität beim Buchungsangebot gefordert, wie etwa das Durchbrechen des Prinzips der Buchung von Samstag bis Samstag. Daneben wird der Einsatz von Verkehrsmanagement- und Informationssystemen als Möglichkeit zur Optimierung der Leistungsfähigkeit von Straßen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesehen.

Für den öffentlichen Verkehr werden, wie auch schon im Vorarlberger Verkehrskonzept, kombinierte Tarife mit der Nutzung von Freizeitinfrastruktur bzw. die Integration der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel in die regionalen Gästekartensysteme gefordert. Zudem sollen die Takte im Bahn- und Busverkehr optimiert und die Anbindung an den Ballungsraum Zürich und den süddeutschen Raum verbessert werden. Auch die Anbindung an die Flughäfen in der Umgebung Vorarlbergs soll verbessert werden, auch um eine Internationalisierung der Gästestruktur zu erreichen.

In den Tourismusorten sollen verkehrsfreie und verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet und Parkplätze beschränkt bzw. bewirtschaftet werden um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren (Amt der Vorarlberger Landesregierung o. J.).

1.5.4. Tourismusstrategie 2020

Die Vorarlberger Tourismusstrategie 2020 baut auf der Vision auf, Vorarlberg als Tourismusland bis zum Jahr 2020 europaweit führend bei den Themen Gastfreundschaft, Regionalität und Nachhaltigkeit zu machen.

Dies soll über einen nachhaltigen Qualitätstourismus geschehen, der Kulinarik, Landschaft, Kultur, Tradition, Handwerk und Architektur miteinander vereint. Dabei will man sich bewusst von anderen Destinationen unterscheiden. Teil dieser Strategie ist ein Zielkatalog, der Schritte zur Erreichung dieser Ziele enthält, die nach den für die Umsetzung verantwortlichen Akteurinnen und Akteure Land Vorarlberg, Wirtschaftskammer und Vorarlberg Tourismus gegliedert sind. Ein konkretes Ziel zum Thema Tourismusmobilität hat sich jedoch nur das Land Vorarlberg gesetzt: „Vorarlberg positioniert sich als Modellregion für umweltfreundliche Mobilität im Tourismus." Um dies zu erreichen soll mit optimierten Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern eine lückenlose Transportkette für Gäste zum Urlaubsziel geschaffen werden. Zudem soll die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsverbund Vorarlberg und Vorarlberg Tourismus verstärkt werden, um Touristinnen und Touristen künftig besser über die Angebote der sanften Mobilität zu informieren (vgl. Amt der Vorarlberg Landesregierung 2012).

1.5.5. Gesamtverkehrsplan für Österreich

Der Gesamtverkehrsplan ist eine Strategie für die österreichische Verkehrs- und Mobilitätspolitik, wobei sich dieser an alle im Mobilitätsbereich tätigen Akteurinnen und Akteure wendet, aber auch Gebiete, die in engem Zusammenhang mit Mobilität stehen (z.B. Raumplanung) mit einschließt. Die negativen Effekte des Verkehrsaufkommens in Österreich sollen minimiert werden ohne jedoch die Mobilität der Bevölkerung einzuschränken.

Die Ziele im Gesamtverkehrsplan bauen auf zehn verkehrspolitischen Leitlinien und einer Analyse der aktuellen Situation im Verkehrsbereich auf, wobei die Analyse vor allem die Infrastruktur, das Verkehrsverhalten, -aufkommen und -angebot sowie die Verkehrssicherheit und Umweltauswirkungen untersucht. Die Ziele wurden für den Zeitraum bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus formuliert. Zentral sind dabei die vier Zieldimensionen, die anstreben, das Verkehrsaufkommen sicher, sozial, umweltfreundlich und effizient zu gestalten.

Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen enthalten jedoch keine Maßnahmen für den Bereich der Tourismusmobilität. Generell sind diese auch nur wenig konkret, weshalb sich auch sonst kaum Maßnahmen für die Tourismusmobilität in einer Gegend wie dem Montafon herauslesen lassen, auch deshalb weil der Fokus des Gesamtverkehrsplans eher auf Ballungsgebieten, Hauptachsen und Maßnahmen im Kompetenzbereich des Bundes liegt (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2012).

1.5.6. Neue Wege im Tourismus – die neue österreichische Tourismusstrategie

Die österreichische Tourismusstrategie wurde 2010 veröffentlicht und ist das Produkt mehrerer Themenworkshops. Der österreichische Tourismus soll sich dieser Strategie zufolge auf die drei „Unique Selling Points" Alpen, Donau und Städte & Kultur konzentrieren. Die Alpen, denen das Montafon zuzurechnen ist, sollen dabei verstärkt den Tourismus auf ein ganzjähriges Angebot ausrichten. Die Gäste sollen die Alpen verstärkt als „schützenswertes Natur- und Kulturgut" wahrnehmen und mit gelebten Werten, Tradition und Authenzität verbinden.

Aus Sicht der österreichischen Tourismusstrategie sind dabei die Faktoren Marketing, Förderungen, Innovation, Infrastruktur und Rahmenbedingungen entscheidend für den Erfolg des österreichischen

Tourismus. Der Punkt Infrastruktur bietet dabei auch einige Aussagen zur Tourismusmobilität. Eine bessere Vernetzung von Mobilität und Tourismus soll neben verbesserten Erreichbarkeitsverhältnissen auch für attraktivere Mobilität vor Ort sorgen. Dazu sollen auch neue Kommunikations- und Informationswege genutzt werden. Zudem wird eine Verbesserung der Barrierefreiheit angestrebt.

Konkrete Empfehlungen, wie diese Ziele umgesetzt werden sollen, finden sich in den Ergebnissen der Themenworkshops. So wird beispielsweise eine Ausweitung der Verkehrserregerabgabe auf Tagesparkplätze empfohlen, die etwa auch Schigebietsparkplätze treffen könnte. Die meisten Maßnahmen zielen jedoch auf Qualitätsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr ab. So sollen Fahrplanauskünfte künftig mehrsprachig angeboten, das öffentliche Verkehrsangebot verstärkt beworben und die Gepäcklogistik verbessert werden. Zudem ist auch ein Ausbau des Radwegenetzes vorgesehen. Langfristig sollen auch die saisonalen Fernverkehrscharterzüge eine Qualitätsverbesserung erfahren. Einige Vorschläge, wie die Gratisbenützung des öffentlichen Verkehrs mit Gästekarten, wurden im Montafon schon umgesetzt. Künftig soll bei der Planung touristischer Großprojekte darauf geachtet werden, dass diese hochwertig an den öffentlichen Verkehr angebunden werden bzw. sollen langfristig generell integrierte und ganzheitliche Standortkonzepte entwickelt werden (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend 2010).

1.5.7. Alpenkonvention

„Die Alpenkonvention ist ein internationales Abkommen, das die Alpenstaaten (Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz und Slowenien) sowie die EU verbindet. Sie zielt auf die nachhaltige Entwicklung des Alpenraums und den Schutz der Interessen der ansässigen Bevölkerung ab und schließt die ökologische, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Dimension ein“ (Alpenkonvention 2008).

Im Rahmen der Alpenkonvention wurden mehrere Protokolle erstellt, die Vereinbarungen zu bestimmten Fachthemen beinhalten, darunter gibt es auch Protokolle zu den Themen „Tourismus“ und „Verkehr“.

Protokoll Tourismus

Artikel 13 des Tourismus Protokolls setzt sich mit Maßnahmen zum Thema Verkehr und der Beförderung von Touristen auseinander, wobei eine Reduktion des motorisierten Verkehrs in Zentren bei gleichzeitiger Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln vereinbart wurde. Zudem soll es gemäß Artikel 18 durch eine verbesserte internationale Abstimmung bei der Ferienstaffelung zu einer besseren räumlichen und zeitlichen Verteilung der touristischen Nachfrage kommen, was auch Auswirkungen auf das Verkehrssystem hat. Konkretere Maßnahmen zum Thema Tourismusmobilität sind in diesem Protokoll nicht zu finden (vgl. Alpenkonvention 1998).

Protokoll Verkehr

Ziel des Verkehrsprotokolls ist es den Verkehr in den Alpen unter Berücksichtigung der „Belange der Gesellschaft“ sicherer, wirtschaftlicher sowie umwelt- und ressourcenschonender zu gestalten. Grundsätzlich soll vor allem der öffentliche Verkehr gefördert werden, während die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und des Flugverkehrs reduziert werden sollen. Auch wenn ein starker Fokus auf dem alpenquerenden Verkehr liegt, finden sich dennoch einige Handlungsempfehlungen, die Auswirkungen auf die Tourismusmobiliät im Montafon haben.

Konkret soll die die Intermodalität ausgebaut und die vorhandene Infrastruktur besser genutzt werden. Unter Artikel 13 sind Maßnahmen im Bereich der Tourismusmobilität angeführt. So sollen die verkehrlichen Auswirkungen neuer touristischer Anlagen hinsichtlich der Ziele des Protokolls überprüft und gegebenenfalls Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden. Dabei ist dem öffentlichen Verkehr generell Vorrang einzuräumen. In den Tourismusorten soll zudem die

Schaffung verkehrsfreier und verkehrsberuhigter Zonen sowie autofreier Zentren unterstützt und Maßnahmen gefördert werden, die eine autofreie Anreise und den autofreien Aufenthalt von Urlaubsgästen zum Ziel haben (vgl. Alpenkonvention 2000).

1.5.8. EU Weißbuch Verkehr

Weißbücher werden von der EU-Kommission herausgegeben und dienen der Abstimmung zwischen den Mitgliedsstaaten über eine gemeinsame Vorgehensweise in einem Themenbereich. Das „Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ wurde 2011 herausgegeben und enthält eine Vision für ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges europäisches Verkehrssystem, sowie eine Strategie, wie diese Vision umgesetzt werden soll.

Empfehlungen für die Tourismusmobilität im Montafon lassen sich nur indirekt ableiten, da das Thema als solches nicht behandelt wird. Generell sind die Aussagen sehr allgemein gehalten, was auch mit der Größe und Heterogenität des Gebiets zusammenhängen dürfte, für das das Weißbuch gilt. Der Fokus liegt auf dem Ausbau der transeuropäischen Netze, die innerstädtische Mobilität, Förderung von Innovationen sowie auf Fragen der Marktöffnung, und der Internalisierung externer Effekte.

Obwohl keine direkten Aussagen zu Fragen der Tourismusmobilität getroffen werden, können dennoch einige der Maßnahmen als Handlungsempfehlungen für das Montafon verstanden werden. So soll etwa die Servicequalität verbessert werden, was vor allem „kurze Fahrplantakte, Bequemlichkeit, leichter Zugang, Zuverlässigkeit und Verknüpfung der Verkehrsträger“ bedeutet. Die Ausstellung von Beförderungsdokumenten soll verkehrsträgerübergreifend möglich sein. Der motorisierte Individualverkehr soll nur noch auf den letzten Kilometern zum Einsatz kommen und das auf möglichst umwelt- und ressourcenschonende Weise (vgl. Europäische Kommission 2011).

1.5.9. Konzept BODAN-RAIL 2020

Bodan Rail ist ein Konzept zur Entwicklung des Schienenverkehrs im Bodenseeraum. Die Systeme des öffentlichen Verkehrs waren jedoch zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzepts 2001 national ausgerichtet (und sind es teilweise auch noch heute), was ein nicht zufriedenstellendes Angebot im grenzüberschreitenden Verkehr zur Folge hat.

Das Konzept BODAN-RAIL 2020 strebt an, den schienengebundenen Personenverkehr zu verbessern. Die Bodenseeregion soll dabei als Einheit ohne Grenzen gedacht werden. Die Grundlage des Konzeptes sind ein flächendeckender Stundentakt (Halbstundentakt auf stark nachgefragten Strecken), schnellere Verbindungen und ein System von Taktknoten mit abgestimmten Anschlussverbindungen. Vorrangiges Ziel ist dabei die Erschließung der Fläche und die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Zur Umsetzung ist auch ein Ausbau der Infrastruktur wie Elektrifizierungen, Adaptierungen für Neigetechnikzüge oder zusätzliche Gleise notwendig.

Das Montafon zählt als touristisches Schwerpunktgebiet zum Untersuchungsgebiet des Bodan-Rail Konzeptes. Das Konzept sieht unter anderem einen Zweistundentakt im B-Zug Netz (InterCity bzw. Regionalzugnetz) zwischen Ulm und Innsbruck mit Halt in Bludenz vor, was den Anschluss des Montafons an den süddeutschen Raum im öffentlichen Verkehr deutlich verbessern würde (vgl. Interreg-Projekt BODAN-RAIL 2020, 2001).

1.6. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Der Tourismus spielt im Montafon wirtschaftlich eine wichtige Rolle und hat Einfluss auf die Entwicklung des ganzen Tals. Die Bedeutung des Tourismus zeigt sich auch in der Nächtigungsintensität die zu den höchsten in Österreich zählt. Diese gründet auf eine relativ lange Tourismustradition, deren Entwicklung mit dem Bau der Eisenbahnstrecken in und nach Vorarlberg angestoßen wurde. Während sich jedoch in den Anfängen der Fremdenverkehr vor allem in den Sommermonaten abspielte - die Gäste kamen meist zum Bergsteigen oder zur Sommerfrische - hat sich das Bild in den 80er Jahren gewandelt. Seither dominiert der Wintertourismus, wobei das Montafon heute als Sommer- und Winterdestination bezeichnet werden kann. Dabei positioniert sich das Montafon als Destination für (berg-)sportbegeisterte Menschen.

Die Gäste kommen zu einem großteils aus Deutschland, wobei Österreich, die Schweiz und die Niederlande ebenfall wichtige Herkunftsgebiete sind. Vor allem im Winter wird der Nächtigungstourismus zusätzlich vom Tagestourismus überlagert, der im Montafon relativ stark ausgeprägt ist. Der Hauptgrund dafür ist die Nähe des Ballungsraums Rheintal und des süddeutschen Raums sowie die leichte Erreichbarkeit des Montafons mit dem MIV.

Die Anreise der Gäste erfolgt dabei meist im eigenen Auto, was an den günstigeren Voraussetzungen des MIV bei Reisezeit und Komfort (häufiges Umsteigen beim ÖV) liegt. Dies dürfte einerseits auf die gute Erreichbarkeit im MIV und andererseits die relativ komplizierten Anreise mit der Eisenbahn zurückzuführen sein, insbesondere aus Richtung Deutschland. Ein weiterer Teil der Gäste reist mit Reisebussen an. Im Montafon lassen dann jedoch relativ viele Gäste ihr Auto stehen und benützen dann den ÖV bzw. auf kürzeren Distanzen auch den NMV. Grund für die vermehrte Nutzung des ÖV dürfte die hohe Qualität des Angebots sein, auch wenn es noch Verbesserungsbedarf gibt. Außerdem ist die Benutzung mit diversen Montafoner Inklusivkarten sowohl im Sommer als auch im Winter gratis.

Generell scheint also die Bereitschaft der Gäste vorhanden zu sein, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen, wenn ein gutes Angebot vorhanden ist und dies möglicherweise auch noch mit verschiedenen Vorteilen verbunden ist. Insofern ist vor allem bei der Anreise Handlungsbedarf gegeben zu sein. Dazu wäre es sinnvoll einerseits die Information über die Verkehrsangebote seitens des Montafon Tourismus zu verbessern und andererseits spezielle Angebote für Personen, die ohne Auto anreisen, zu entwickeln.

2. SZENARIEN

Ein Szenario dient der „Beschreibung einer möglichen zukünftigen Situation als auch das Aufzeigen des Entwicklungsverlaufs, der zu dieser zukünftigen Situation hinführt“. (Stiller o.J., online) Es geht hier also weniger darum eine exakte Prognose für die Zukunft zu erarbeiten, sondern ein Spektrum möglicher Entwicklungen darzustellen. Als Ausgangsbasis für die Szenarien dienen die Einflussfaktoren Energiepreise, touristische Nachfrage und Mobilitätsverhalten. Für diese drei Themenfelder werden mögliche zukünftige Entwicklungspfade erarbeitet, die dann zu Szenarien zusammengeführt werden. Die Szenarien bilden eine wichtige Grundlage für die Strategie.

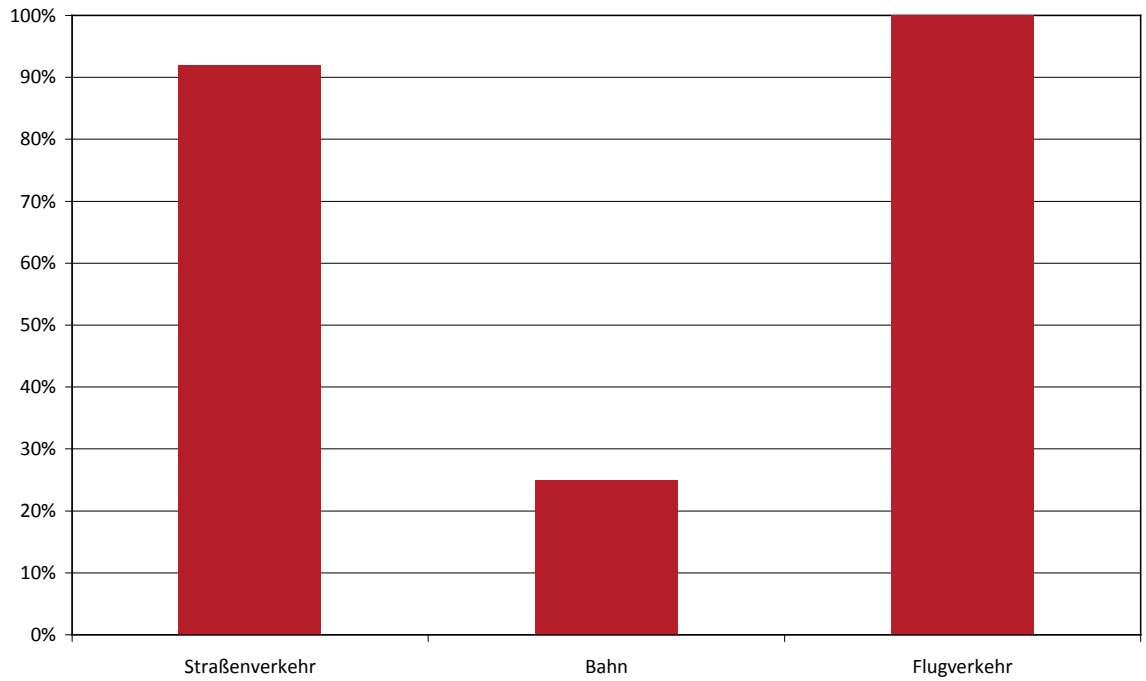
2.1. EINFLUSSFAKTOREN

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Tourismusmobilität im Montafon dargestellt, um daraus Szenarien zu entwickeln. Mit Hilfe der Szenarien soll eine Bandbreite möglicher Zukünfte dargestellt werden. Damit kann auch die Wirkungsweise verschiedener Einflussfaktoren auf einen bestimmten Sachverhalt dargestellt und daraus künftige Probleme und Potentiale abgeleitet werden.

2.1.1. Entwicklung der Energiepreise

Der Verkehrssektor, aber auch viele Teile der Tourismusbranche, sind zu einem hohen Grad von Energie abhängig. Im Verkehrsbereich zeichnet sich vor allem der motorisierte Individualverkehr durch einen relativ hohen Energieverbrauch bei gleichzeitig hoher Abhängigkeit von fossilen Energieträgern aus. Trotz verschiedenster Bemühungen die Abhängigkeit von Erdöl, beispielsweise durch pflanzliche Beimischungen in den Treibstoffen zu reduzieren, ist die Preisbildung von Benzin und Diesel nach wie vor zu einem großen Teil von diesem nicht erneuerbaren Energieträger abhängig.

Abb. 23: Abhängigkeit der einzelnen Verkehrsträger von Erdölprodukten



Quelle: VCÖ 2012; eigene Darstellung

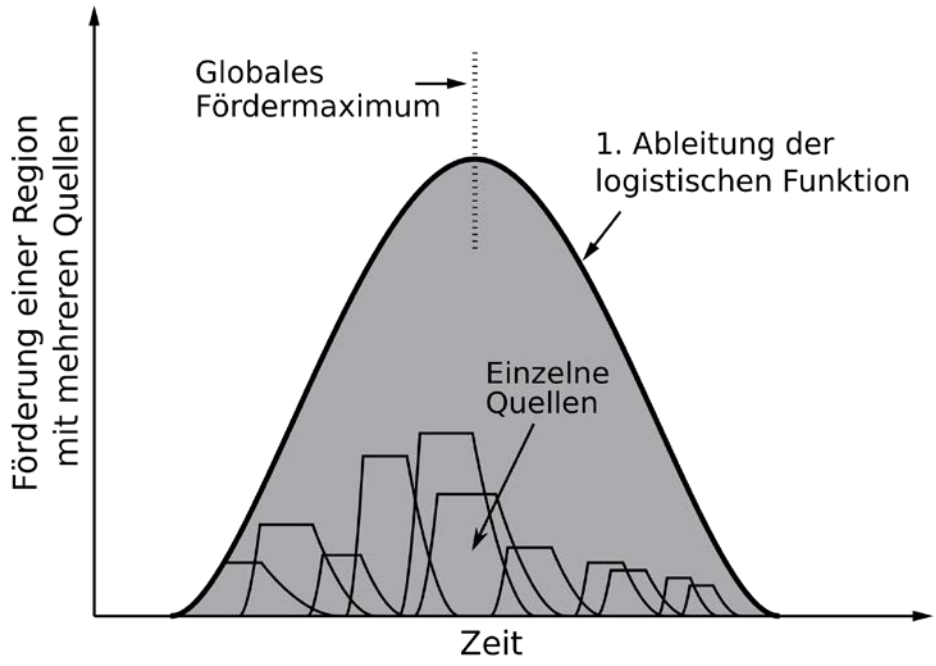
Zudem führen alternative Antriebskonzepte wie etwa die Elektromobilität bisher nur ein Nischendasein. Und selbst wenn diese Konzepte bis zum Jahr 2030 soweit ausgereift sein sollten, dass sie für eine breitere Masse infrage kommen, so muss man wohl dennoch davon ausgehen, dass die Kosten für die Mobilität nicht geringer werden. Das liegt unter anderem daran, dass die Energie für alternative Antriebe bisher gar keine oder nur eine geringe steuerliche Belastung aufweisen. Die öffentliche Hand ist jedoch auf Steuereinnahmen angewiesen, um die Kosten die durch den motorisierten Individualverkehr entstehen (Infrastrukturkosten, externe Kosten) zumindest teilweise decken zu können. Außerdem müssten diese Energien von der Preisentwicklung der fossilen Energieträger völlig unabhängig sein, was derzeit jedoch nicht absehbar ist. So wird heute der für die E-Mobilität benötigte Strom zum Teil aus nicht erneuerbaren Energieträgern hergestellt, wobei es regional und national teils beträchtliche Unterschiede im Strommix gibt.

Auch der Tourismus ist teilweise durch eine hohe Abhängigkeit von (fossilen) Energieträgern geprägt. So benötigt etwa das Schigebiet Silvretta Montafon rund 1 Mio. Liter Diesel und Heizöl pro Jahr und wendet einen sechsstelligen Betrag auf für elektrische Energie auf (vgl. Oberhammer 2013).

2.1.1.1. Peak Oil

Wie die meisten nicht erneuerbaren Ressourcen weist Erdöl in seiner Verbrauchsgeschichte eine idealtypische Glockenkurve auf, deren Spitze den Zeitpunkt der höchsten Ölfördermenge je Zeitraum (Tag, Monat) bezeichnet und „Peak“ genannt wird. Ist dieser Peak erreicht, beginnt die in einem bestimmten Zeitraum förderbare Ölmenge zurückzugehen, es folgt ein Produktionsabfall, der zuerst langsam ist, sich dann beschleunigt und sich gegen Ende, wenn die Reserven beinahe erschöpft sind wieder verlangsamt. Diese Glockenkurve hat dabei für einzelne Ölfelder genauso Relevanz wie für die globale Produktion. Wann genau der globale Peak Oil eintritt ist schwer vorherzusagen. Manche Quellen gehen davon aus, der Peak für konventionelles Erdöl (Crude Oil) schon 2005 eingetreten ist, andere Studien gehen davon aus, dass das Ölfördermaximum erst nach dem Jahr 2020 erreicht sein wird. Die meisten Untersuchungen sind sich jedoch darin einig, dass der globale Peak für konventionelles Öl noch vor dem Jahr 2015 eintritt.

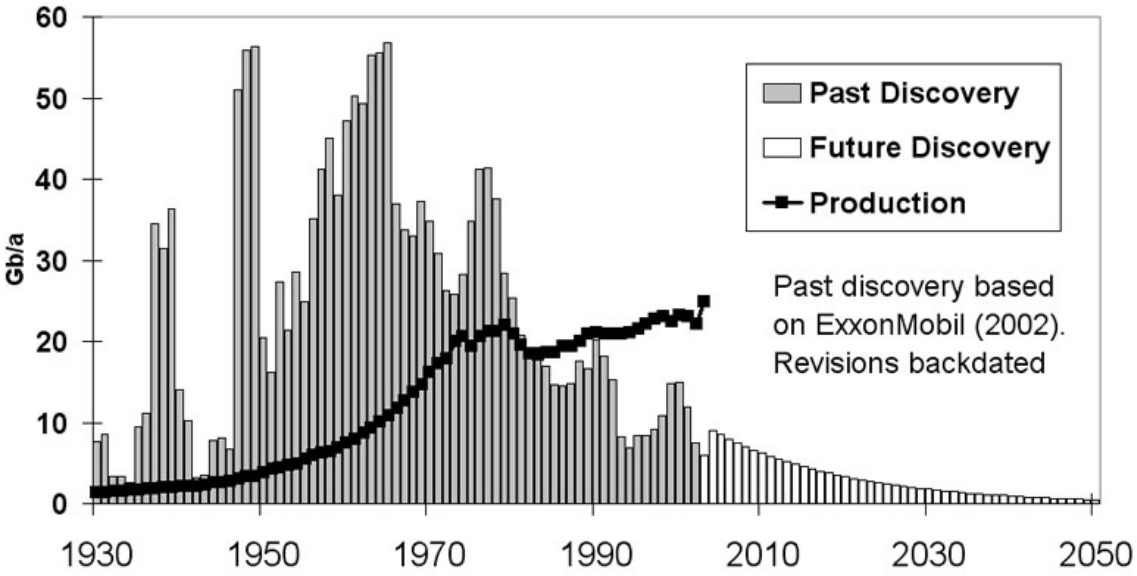
Abb. 24: Idealtypische Kurve für den zeitlichen Verlauf der Ölfördermenge



Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hubbert-peak-erl%C3%A4uterung.svg&filetimestamp=20090107093811

Die Unsicherheiten kommen vor allem daher, dass viele Staaten und Energiekonzerne ihre Ölförderreserven geheim halten bzw. (bewusst) falsche Angaben darüber machen. Die Anzahl der Funde von unerschlossenen Ölfeldern geht jedoch laufend zurück, was auch auf eine baldige Verknappung von konventionellem Öl hinweist. So hatten 2008 schon 64 von 98 erdölproduzierenden Staaten ihr Fördermaximum überschritten. Die weltweit pro Kopf geförderte Menge ist u. a. auch wegen des Bevölkerungswachstums bereits seit den 1980er Jahren rückläufig (vgl. Postner/Sieber 2007, S. 17-30). Auch die zunehmende Förderung von nicht-konventionellem Öl, dazu gehört etwa die Gewinnung aus Teersanden oder Hydraulic Fracturing, machen exakte Prognosen schwierig bis unmöglich. Einig sind sich die Studien lediglich darin, dass das nicht-konventionell gewonnene Öl den Peak-Oil hinauszögern, aber nicht verhindern kann.

Abb. 25: Ölförderung und globale Nachfrage



Quelle: http://www.peakoil.net/uhdsg/

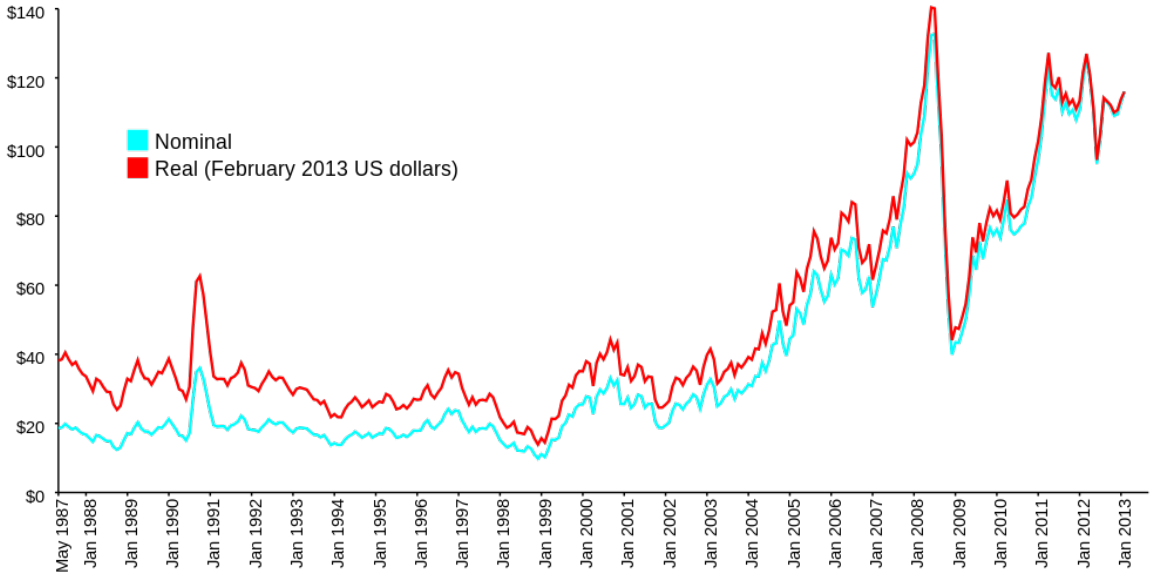
Unabhängig davon, ob Peak Oil schon eingetreten ist, oder erst in einigen Jahren eintreten wird - der Rückgang der Ölförderung hätte jedenfalls große Auswirkungen auf den Preis für Erdöl und in weiterer Folge auch für Treibstoffe und andere Erdölprodukte.[1] Die Nachfrage nach Erdöl nimmt aufgrund der wachsenden Weltbevölkerung und der zunehmenden Motorisierung in den Schwellenländern ständig zu. Ein je nach Szenario langsam (Ölförderung erreicht für einige Jahre ein Plateau und geht dann zurück) oder plötzlich eintretender Produktionsabfall wird jedenfalls Angebot und Nachfrage stark auseinanderdriften lassen und hätte somit große Preissteigerungen zur Folge (vgl. Postner/Sieber 2007, S. 10-15).

2.1.1.2. Öl- und Treibstoffpreisentwicklung

Unabhängig davon wann der Eintritt des globalen Ölfördermaximums genau zu erwarten ist, spricht die historische Entwicklung der Rohölpreise eine deutliche Sprache. Die weitere Entwicklung der Energiepreise im Allgemeinen und der Treibstoffpreise im Besonderen ist schwer vorherzusagen, da diese von einer Vielzahl von Faktoren abhängen. Wenn man sich die Trends der letzten Jahre ansieht wird man jedoch feststellen, dass ein langfristiger Rückgang der Preise unwahrscheinlich ist und die Frage eher lauten muss, wie stark der künftige Anstieg der Preise sein wird.

[1] An der Preisentwicklung von Erdöl lässt sich das genaue zeitliche Eintreten des Peak Oil allerdings nur schwer festmachen, da dieser auch von vielen anderen Faktoren wie beispielsweise der globalen wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusst wird.

Abb. 26: Entwicklung des Preises für Erdöl der Sorte Brent seit 1987 in US Dollar



Quelle: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brent_Spot_monthly.svg auf Basis von Daten der U.S. Energy Information Administration

Im Zusammenhang mit der Energiepreisentwicklung stellt sich die Frage, welche Auswirkungen diese auf das Mobilitätsverhalten haben. Dies lässt sich mit Preiselastizitäten erklären, die den Zusammenhang zwischen Preisänderung und Nachfrageänderung quantitativ beschreiben. Definiert werden Preiselastizitäten auf folgende Weise:

Abb. 27: Definition Preiselastizitäten

$$\epsilon = \frac{\text{Prozentuale Änderung der Angebotsmenge}}{\text{Prozentuale Änderung des Preises}}$$

Quelle: https://www.wiwiweb.de/mikrooekonomik/img/mikro/formeln/kap1_3_c-1.jpg

Ist die relative Nachfrageänderung größer als die relative Preisänderung, so spricht man von elastischen Gütern, die Absatzzahlen dieses Produkts werden bei Preiserhöhungen relativ rasch zurückgehen. Umgekehrt ist die relative Nachfrageänderung im Verhältnis zur relativen Preisänderung bei unelastischen bzw. starren Gütern relativ gering. Die Preiselastizität ist demzufolge bei elastischen Gütern > 1 und bei starren Gütern < 1.

Eine gewisse Problematik bei Studien zu Preiselastizitäten ist, dass sie teils zu stark unterschiedlichen Ergebnissen kommen (Faktor 10) und dass die Datenlage hierzu nicht sehr gut ist (vgl. Puwein 2009, S. 9f).

Tab. 7: Preiselastizitäten im Verkehr

Benzinabsatz	-0,20
Dieselabsatz	-0,04
ÖBB Personenverkehr	-0,29
ÖPNV (Wiener Linien)	-0,12
Luftfahrt (Urlaub)	-1,10 bis -2,70

Quelle: Puwein 2009, S. 76, 94

Der MIV ist in Österreich hinsichtlich der Preiselastizitäten sehr unelastisch[1], wobei langfristig die Effekte in der Regel größer sind, als die hier angegebenen kurzfristigen Effekte (ebd. S. 76). Auffallend sind die stark unterschiedlichen Elastizitäten bei Diesel und Benzin, wobei die Preiselastizität des Diesels durch Nutzfahrzeuge verzerrt werden dürfte und somit die Preiselastizität des für den MIV genutzten Diesels etwa jener des Benzinpreisabsatzes entsprechen dürfte. Das bedeutet man kann davon ausgehen, dass bei einer Steigerung der Treibstoffpreise von 10% rund 2% weniger Gäste mit dem Auto ins Montafon reisen. Diese werden dann wohl entweder auf alternative Verkehrsmittel umsteigen, auf den Urlaub verzichten oder eine Destination wählen, die näher liegt bzw. besser mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist[2]. Die Thematik ist insofern komplex, als dass sich auch Verlagerungen bei der Wahl des Urlaubsziels ergeben können, da andere Destinationen ebenfalls von den Preissteigerungen betroffen wären. So gelten etwa Kurzurlaubs-Destinationen, die mit Billigfluggesellschaften zu erreichen sind, als große Konkurrenz für den Vorarlberger Tourismus (vgl. Schützinger 2013), wobei hier die Nachfrage noch wesentlich elastischer ist. Insofern könnte das Montafon unter Umständen sogar von höheren Energiepreisen profitieren.

2.1.2. Entwicklung der touristischen Nachfrage

Die Entwicklung der touristischen Nachfrage ist ein entscheidender Faktor aus Sicht der Tourismusmobilität. Dabei spielt nicht nur die Anzahl der Touristinnen und Touristen, die künftig ins Montafon kommen, eine Rolle, sondern auch wie sich die Nachfragestruktur verändern wird. Eine der zentralen Fragestellungen ist dabei etwa ob das Montafon den angestrebten Umschwung von einer Destination, die einen großen Anteil an Tagestouristinnen und –touristen aufweist, hin zu einer Urlaubsdestination schafft. Ebenfalls von Bedeutung ist die Frage, für welche Aktivitäten Gäste in den nächsten 20 Jahren ins Montafon kommen werden und ob es noch größere Änderungen bei der Saisonalität gibt. Auch die Herkunft der Gäste ist hinsichtlich des Reiseverhaltens entscheidend.

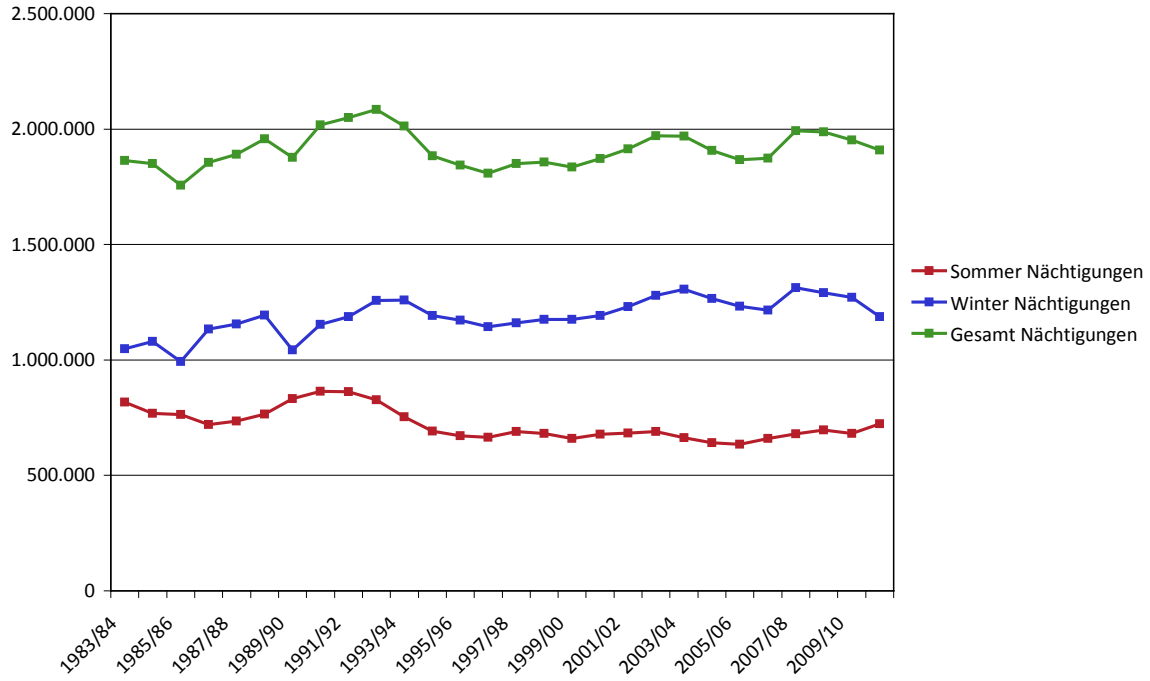
Da die künftige Wahl der Urlaubsdestination von sehr vielen verschiedenen Faktoren abhängt (z.B. wirtschaftliche und demographisch Entwicklung, Klimawandel, Konkurrenz durch alternative Urlaubsziele, Angebot im Montafon), für die es wiederum sehr schwierig bzw. teilweise sogar unmöglich ist seriöse Prognosen zu treffen, wird versucht die künftige Nachfrage anhand von Trendfortschreibungen zu modulieren. Als Basis dienen dafür die Daten der letzten 30 Jahren, die von der Vorarlberger Landesstatistik erhoben wurden.

Generell lässt sich über den Montafoner Tourismus sagen, dass die Nächtigungen in den letzten Jahren stagnierten, wobei das Nächtigungsmaximum im Tourismusjahr 1992/93 erreicht wurde. Dabei spielte der Sommertourismus in den vergangenen 30 Jahren im Vergleich zum Wintertourismus stets eine untergeordnete Rolle. In den letzten Jahren konnten jedoch auch im Sommer bei

[1] Es wird davon ausgegangen, dass diese Werte in den wichtigsten Herkunftsmärkten ähnlich sind.
[2] Mögliche Preissteigerungen im ÖV werden hier nicht berücksichtigt, da der Energieverbrauch im ÖV pro Personenkilometer geringer ist und im Schienenverkehr zudem die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern geringer ist.

den Nächtigungen leichte Steigerungen verbucht werden, während sich im Winter Stagnation bzw. leichte Rückgänge bemerkbar machten.

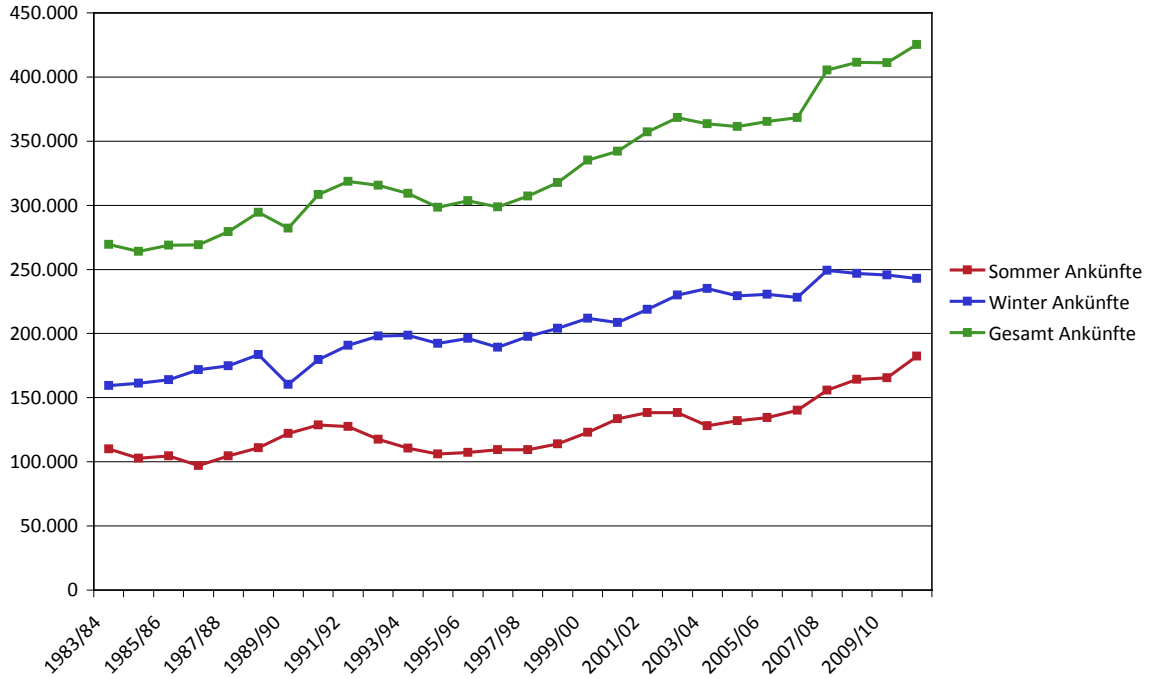
Abb. 28: Nächtigungen im Montafon 1983/84 - 2010/11



Quelle: Vorarlberger Landesstatistik, Eigene Quellen, Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landesstelle f. Statistik; eigene Darstellung

Gleichzeitig hat die Zahl der Ankünfte laufend sowohl im Sommer als auch im Winter deutlich zugenommen. Daraus resultiert, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer dem allgemeinen Trend entsprechend in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen hat. Verbrachte der durchschnittliche Urlaubsgast 1983/84 noch eine Woche im Montafon, so beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer heute ca. 4,5 Tage. Während die Gäste 1983/84 noch im Sommer länger blieben, hat sich das Bild zwischenzeitlich gewandelt und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist im Winter nun etwas länger als im Sommer (vgl. Vorarlberger Landesstelle für Statistik 2012a, 2012b, 2012c).

Abb. 29: Ankünfte im Montafon 1983/84 - 2010/11



Quelle: Vorarlberger Landesstatistik, Eigene Quellen, Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landesstelle f. Statistik; eigene Darstellung

Die kürzere Aufenthaltsdauer hat zur Folge, dass das tourismusinduzierte Verkehrsaufkommen im Tal steigt, ohne dass dadurch mehr Wertschöpfung erzielt würde, womit wiederum direkte Auswirkungen auf die Tourismusmobilität gegeben sind. Eine weitere zentrale Frage ist, wie sich das Verhältnis von Sommer- und Wintertourismus im Montafon zueinander verändern wird.

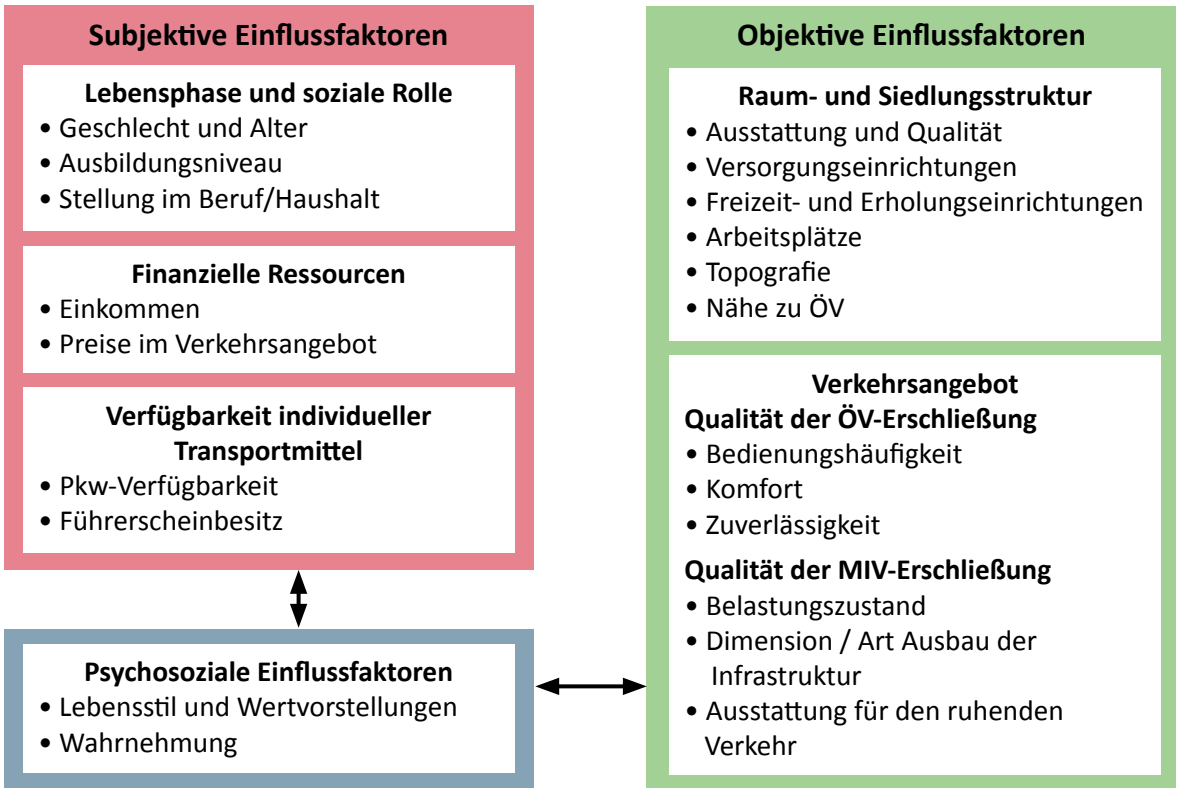
Was die Herkunft der Gäste betrifft, dürften keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Hauptherkunftsmärkte zu erwarten sein. Aufgrund der Lage des Montafons in den Alpen, werden sich in den nächsten 20 Jahren wohl keine großen Änderungen bei den Herkunftsmärkten ergeben da für größere Märkte in Osteuropa bzw. im Süden und Westen des Alpenraums andere alpine Destinationen wesentlich verkehrsgünstiger liegen als das Montafon, auch was die Anbindung an internationale Flughäfen angeht.

Eine leichte Änderung könnte hier lediglich die von der Vorarlberger Tourismuswirtschaft angestrebte Internationalisierung der Gästestruktur bringen, die in erster Linie darauf abzielt, Gäste mit dem Flugzeug nach Vorarlberg zu locken (vgl. Schützinger 2013). Kernmärkte dürften aus Montafoner Sicht jedoch weiterhin Deutschland, die Schweiz und die Niederlande bleiben.

2.1.3. Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsangebot

Entscheidend für die Planung künftiger Mobilitätsangebote ist, dass man die Basis der Entscheidungen kennt bzw. abschätzen kann aufgrund derer die (künftigen) Nutzerinnen und Nutzer sich für ein Verkehrsmittel entscheiden. Diese Entscheidung für bzw. gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel ist von vielen Determinanten, die sich gegenseitig beeinflussen, abhängig wie Abbildung 31 zeigt.

Abb. 30: Einflussfaktoren des Verkehrsverhaltens

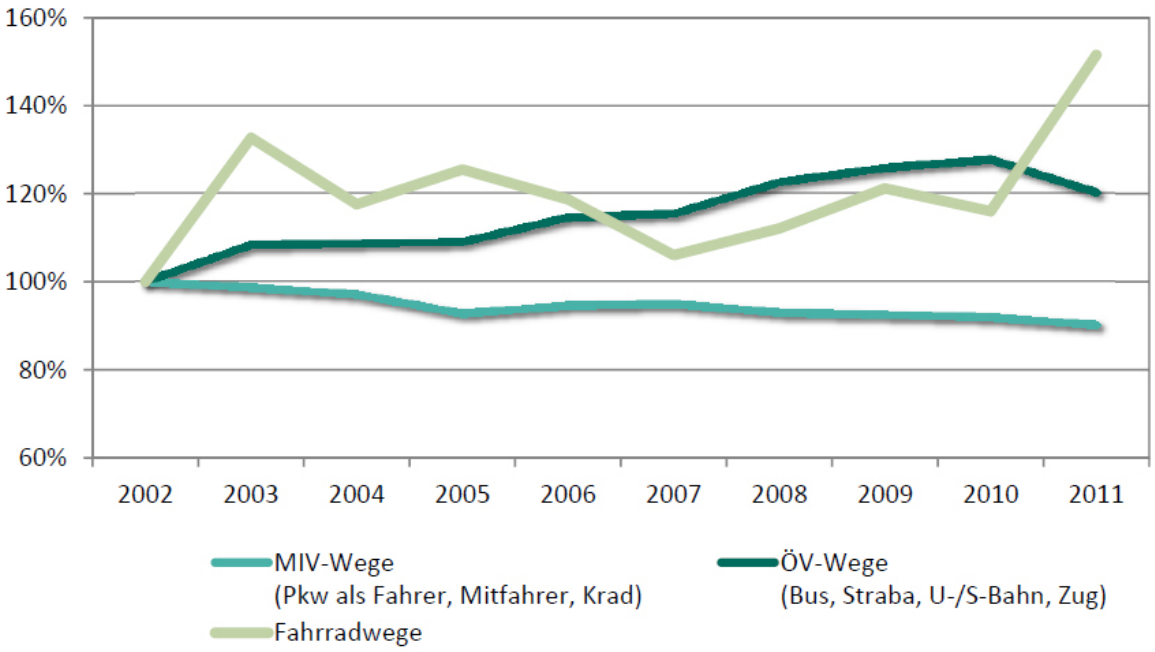


Quelle: Unterlagen zur Vorlesung Alpine Raumentwicklung und Infrastrukturentwicklung, Department für Raumplanung, TU Wien von Georg Hauger; eigene Darstellung

Dies zeigt, dass die Entscheidungen nur teilweise von objektiven Faktoren bestimmt werden und somit auch nur zu einem Teil von der Verfügbarkeit verschiedener Mobilitätsangebote abhängig sind. Ebenso wichtige Faktoren sind psychosoziale Faktoren und subjektive Einflussfaktoren, die für eine Tourismusdestination nicht beeinflussbar sind. Zudem besteht auch eine große Abhängigkeit vom Mobilitätsangebot außerhalb des Montafons, z. B. welche Möglichkeiten es gibt, die erste Meile zu absolvieren.

Aus diesem Grund ist das Mobilitätsverhalten der Gäste ein zentraler Einflussfaktor für die Tourismusmobilität. Die Mehrheit der Touristinnen und Touristen kommt aus Deutschland, weshalb zur Veranschaulichung das deutsche Mobilitätspanel herangezogen wird. Man kann aber wohl davon ausgehen, dass ähnliche Entwicklungen auch in anderen westeuropäischen Ländern stattfinden.

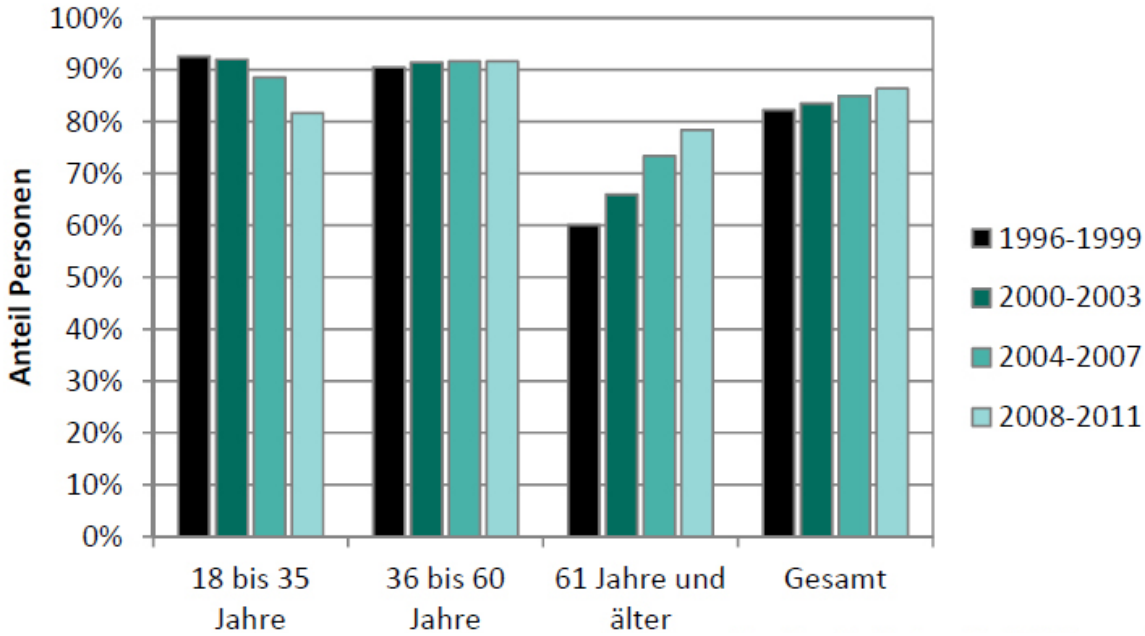
Abb. 31: Veränderung des Verkehrsaufkommens bei MIV, ÖV und Rad seit 2002 in Deutschland



Quelle: Vortisch et. al. 2012, S. 18

Der in Abbildung 32 gezeigte Trend dürfte sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen, denn auch die Zahl der Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer ist in den letzten Jahren bei der Altersgruppe der 18- bis 35-jährigen ausgehend von hohem Niveau rückläufig. Insgesamt nimmt der Führerscheinbesitz in Deutschland dennoch leicht zu, dieser Trend liegt jedoch an der Zunahme des Führerscheinbesitzes unter den Personen, die älter als 61 Jahre sind.

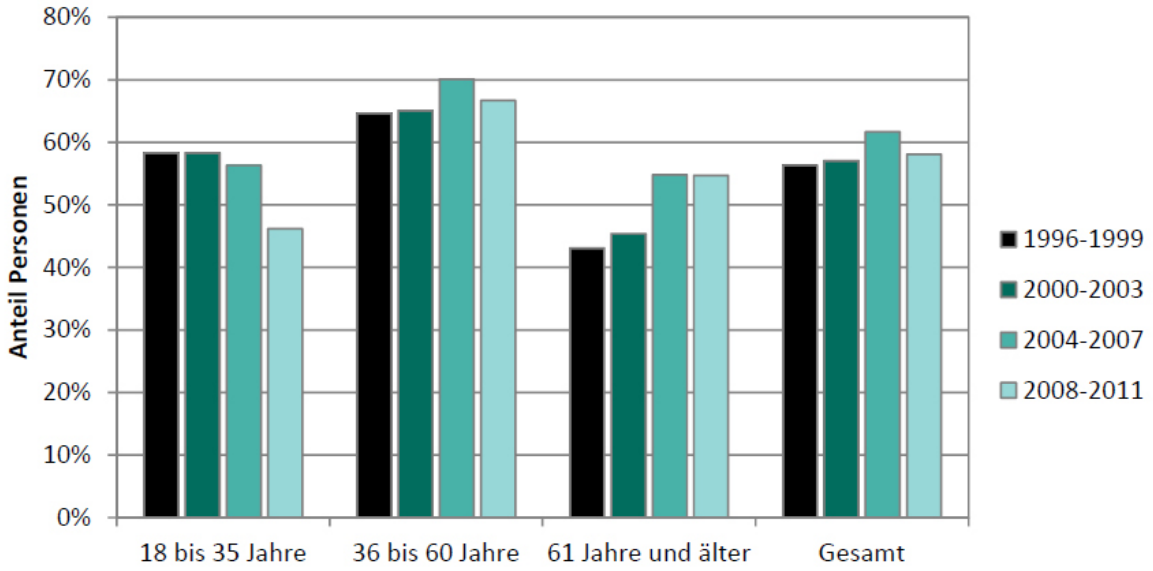
Abb. 32: Führerscheinbesitz in Deutschland nach Altersklassen und Zeiträumen



Quelle: Vortisch et. al. 2012, S. 60

Noch stärker zeichnet sich dieser Trend in der Schweiz ab. Dort sank der Anteil der Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer an den 18- bis 24-jährigen von 71 % im Jahr 1994 auf einen Wert von 59% 2012 ab (vgl. Böhm 2012). Auch die PKW-Verfügbarkeit nimmt in Deutschland laufend ab und auch hier stützt sich dieser Trend in erster Linie auf den 18- bis 35-jährigen. Begründet werden diese Trends unter anderem mit einem zunehmend multimodalen Verhalten und der Verbreitung urbaner Lebensstile. Hinzu kommt noch dass die steigende Anzahl an Studierenden sich ebenfalls auf den Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit niederschlagen.

Abb. 33: Regelmäßige Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland nach Altersklassen und Zeiträumen



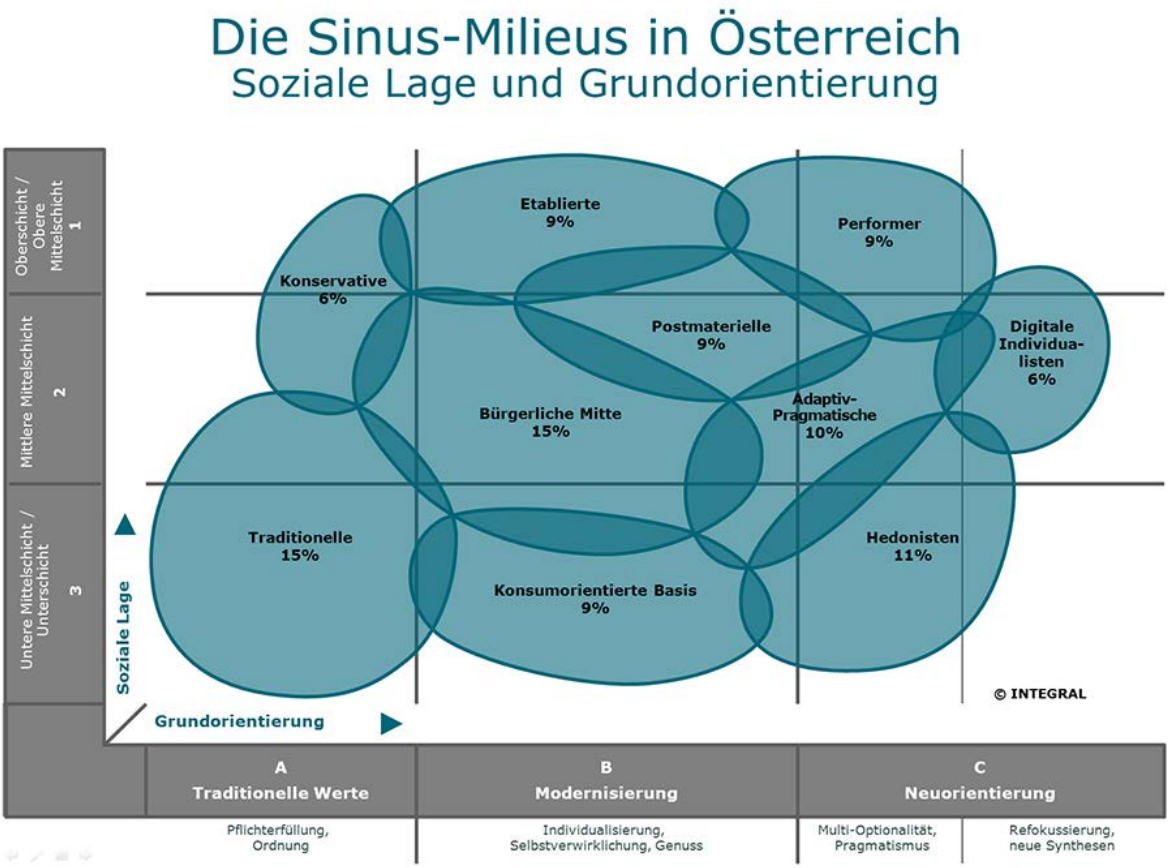
Quelle: Vortisch et. al. 2012, S. 61

Auf der anderen Seite nimmt der Anteil der Zeitkartenbesitzer für den öffentlichen Verkehr seit 1995 kontinuierlich zu und wiederum sind es die unter 35-jährigen die hauptsächlich zu diesem Trend beitragen (vgl. Vortisch et. al. 2012, S. 19; 59-62).

Das deutsche Mobilitätspanel liefert zwar eindeutige Zahlen zum Verkehrsverhalten der deutschen Bevölkerung, jedoch werden diese kaum hinsichtlich verschiedener Gruppen aufbereitet. Unterscheidungen werden lediglich nach Alter, Größe des Heimatortes, Haushaltsgröße oder Einkommen gemacht. Dies ist jedoch zu wenig, um diese Aussagen auf Touristinnen und Touristen, die das Montafon besuchen, herunter brechen zu können. Zudem macht die Tourismusmobilität im Vergleich zur Alltagsmobilität nur einen sehr kleinen Teil der Wege aus.

Als Ergänzung wird deshalb noch kurz der Zusammenhang zwischen Lebensstilen (mittels Sinus-Milieus) und Mobilitätsverhalten dargestellt. Die Sinus-Milieus setzen grundlegende Wertorientierungen und Einstellungen in Kontext zu demographischen und einkommensspezifischen Merkmalen und unterteilen so die Gesellschaft in zehn Gruppen. Ziel dabei ist es die Menschen einer Zielgruppe ganzheitlicher wahrzunehmen. Ein weiterer Vorteil der Sinus Milieus ist, dass auf diese Weise große gesellschaftliche Gruppierungen einfach und übersichtlich dargestellt werden können (vgl. Integral Markt- und Meinungsforschung, o. J., online). U. a. arbeitet auch der Vorarlberg Tourismus mit Sinus Milieus, um die Zielgruppen zu definieren (vgl. Schützinger 2013).

Abb. 34: Sinus Milieus in Österreich



Quelle: Integral Markt- und Meinungsforschung. In: http://www.integral.co.at/images/sinusmilieus_gr.jpg

Gegenwärtig macht noch die Gruppe der „Bürgerlichen Mitte“ die Mehrheit der Vorarlberger Gäste aus, künftig soll der Fokus jedoch auf dem Überschneidungsbereich der Gruppen „Etablierte“, „Postmaterielle“, „Performer“ und „Adaptiv-Pragmatische“ liegen, der unter dem Begriff „Etablierte Postmaterialisten zusammengefasst werden kann. Dies hat einerseits damit zu tun, dass sich die Gruppen selbst ändern, so werden etwa die Angehörigen der „Bürgerlichen Mitte“ immer älter, andererseits erfüllt die neue Zielgruppe eine gewisse Leitfunktion für andere Gruppen (vgl. Schützinger 2013).

Untersuchungen des Mobilitätsverhalten[1] der einzelnen Sinus Milieus in Deutschland zeigen, dass die neuen Zielgruppen des Vorarlberg Tourismus generell eine höhere Mobilität aufweisen als die „Bürgerliche Mitte“. Dabei weisen auch alle Gruppen, auch die bürgerliche Mitte, eine überdurchschnittliche Pkw-Nutzung auf, wobei die Motive dafür unterschiedlich sind. Während es beispielsweise für Postmaterielle eher eine Frage der Zweckmäßigkeit ist und somit die Bereitschaft alternative Angebote zu nutzen relativ hoch ist, sehen die Etablierten im Auto auch ein Statussymbol. Die Performer sind die mobilste aller Gruppen, wobei dabei auch ein überproportional hoher Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wird (vgl. Beck, Plöger 2008).

Durch das Mobilitätspanel und die Untersuchung der Sinus-Milieus ergeben sich nun zwei stark unterschiedliche Aussagen hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse künftiger Gäste. Beide Quellen sind aber insofern nur bedingt aussagekräftig, da bei den Sinus Milieus keine Aussagen zu Veränderungen über verschiedene Zeiträume gemacht werden und das Mobilitätspanel hinsichtlich sozioökonomischer Aussagen nur sehr oberflächlich ist. Aus diesem Grund werden die Szenarien ein relativ breites Spektrum möglicher Entwicklungen abdecken müssen.

[1] Das Mobilitätsverhalten bezieht sich in diesem Fall auf die Alltagsmobilität in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern, da es hier auch attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gibt.

Von großer Bedeutung für das Verkehrsverhalten ist auch das Mobilitätsangebot. Im öffentlichen Verkehr sind es neben attraktiven Möglichkeiten zur Anreise ins Montafon und dem ÖV-Angebot im Montafon auch die Bedingungen in den Herkunftsgebieten der Reisenden. Ist dort das öffentliche Verkehrsnetz gut ausgebaut und sind gute Voraussetzungen für den NMV gegeben, ist die Wahrscheinlichkeit, dass man routinemäßig alternative Verkehrsmittel benutzt, höher. Insofern werden dann wohl auch im Urlaub diese Verkehrsmittel eher in Betracht gezogen und die Bewältigung der ersten Meile ist leichter zu bewerkstelligen. Andererseits bewirkt ein Ausbau der Straßeninfrastruktur, dass die Anreise mit dem Auto schneller und komfortabler wird, was wiederum dazu führt, dass vermehrt mit dem eigenen Pkw angereist werden dürfte.

2.2. Szenarien

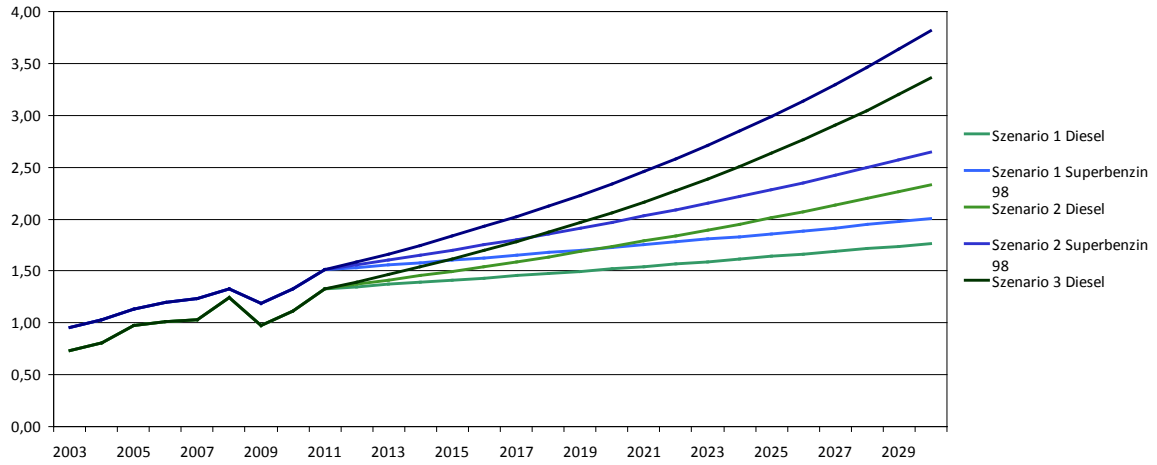
Für die Tourismusmobilität im Montafon wurden drei Szenarien auf Basis der oben angeführten Einflussfaktoren erstellt, welche in Tabelle 9 zusammengefasst sind. Sie zeigen ein Spektrum an möglichen zukünftigen Entwicklungen, deren Abschätzung eine wichtige Grundlage für Erstellung des Leitbilds, der Ziele und Maßnahmen darstellt.

Tab. 8: Szenarien auf einen Blick

Einflussfaktoren	**Szenario 1 - Der Tourismus im Montafon wächst wieder**	**Szenario 2 - Rückgänge im Tourismus**	**Szenario 3 - Umbrüche im Mobilitätsbereich**
Energiepreisentwicklung	Steigerungen im Bereich der Inflationsrate	Jährliche Steigerungsrate von 3%	Jährliche Steigerungsrate von 5%
Mobilitätsbedürfnisse und -angebot	Weiterhin klare Dominanz des eigenen Autos, kaum Ausbauten im ÖV	Zunehmende Multimodalität, Verbesserungen im ÖV-Angebot	Stark sinkende Pkw-Verfügbarkeit, Ausbau von Angebot und Infrastruktur im ÖV
Touristische Nachfrage	Steigende Anzahl an Nächtigungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer 3,0 Nächte	Leichter Nächtigungsrückgang, Aufenthaltsdauer 3,5 Nächte	Stagnation bei Nächtigungen, Aufenthaltsdauer bleibt auf dem Niveau von 2011

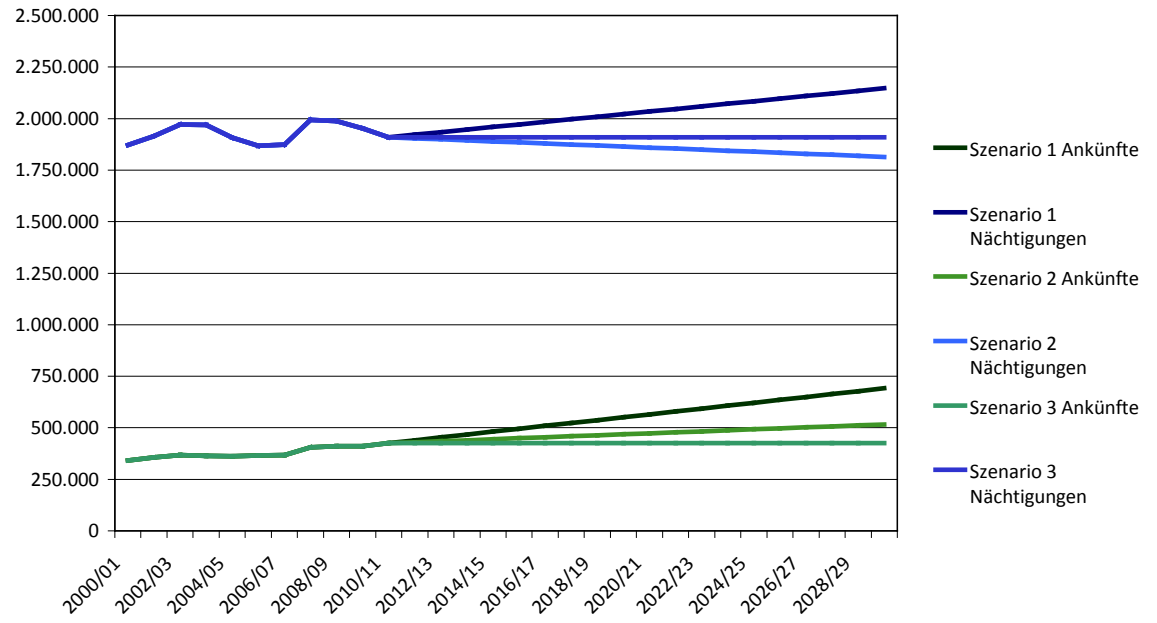
Die einzelnen Einflussfaktoren haben keinen direkten Einfluss aufeinander, d. h. es wären auch andere Kombinationen zur Szenarienbildung denkbar. So wäre ist es etwa durchaus möglich, dass die Anzahl der Nächtigungen auch bei moderaten Energiepreissteigerungen aufgrund anderer Gründe zurückgehen. Andererseits ist es ebenso denkbar, dass es zu einem Wachstum im Montafoner Tourismus kommt, obwohl gleichzeitig die Energiepreise steigen und sich das Mobilitätsverhalten ändert. Dies wird jedoch auch stark davon abhängen, wie das Montafon bzw. konkurrierende Destinationen mit diesen Phänomenen umgehen und ob rechtzeitig entsprechende Maßnahmen getroffen werden um darauf zu reagieren.

Abb. 35: Entwicklung der Treibstoffpreise bis 2030 gemäß den Szenarien[1]



Quelle: Eigene Darstellung; Daten bis 2013: BMWFJ 2013, online

Abb. 36: Entwicklung der Ankünfte und Nächtigungen bis 2030 gemäß den Szenarien



Quelle: Eigene Darstellung; Daten bis 2011: Amt der Vorarlberger Landesregierung - Landesstelle für Statistik

2.2.1. Szenario 1 – Der Tourismus im Montafon wächst wieder

Nach Jahren der Stagnation nimmt die Anzahl der Nächtigungen im Montafon wieder zu, sowohl im Sommer als auch im Winter. Während im Sommer diese Nachfragesteigerungen auf gezielte Bewerbung und Angebotsausbauten zurückzuführen sind, steigt die Nachfrage in der Wintersaison vor allem aufgrund der abnehmenden Schneesicherheit in den vorgelagerten niedriger gelegenen Schigebieten. Bei Urlaubsgästen nimmt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer weiter ab und pendelt sich schließlich bei 3,0 Nächten ein, wobei der Aufenthalt im Sommer weiterhin etwas

[1] Für das Szenario 1 wurde eine durchschnittliche jährliche Erhöhung um 1,5 % angenommen

kürzer ist als im Winter. Dies hat zur Folge, dass die Zahl der Ankünfte überproportional zur Zahl der Nächtigungen steigt. Auch die Zahl der Tagestouristen verzeichnet Zuwächse.

Die Energie- und Treibstoffpreise bewegen sich im Bereich der allgemeinen Teuerungsrate, weshalb die Zunahme auch unterhalb der Wahrnehmungsgrenze bleibt. Dies hat auch zur Folge, dass es nur zu marginalen Kostenverschiebungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln kommt.

Auch die Mobilitätsbedürfnisse ändern sich kaum. Das eigene Auto gilt nach wie vor aufgrund seiner hohen Praktikabilität und Flexibilität als Verkehrsmittel erster Wahl, zugleich bleibt unter den Montafoner Gästen die Pkw-Verfügbarkeit hoch und die Anzahl der Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer ist konstant. Auch im Bereich des Mobilitätsangebots gibt es nur geringfügige Änderungen, die vor allem den Straßenbau betreffen. So wurde nach der Eröffnung der zweiten Pfändertunnelröhre der Knoten Bludenz-Montafon umgebaut. Neben einer Vorziehung der Abfahrt in Richtung Bludenz, um die Effekte von Staubildungen im Bereich des Übergangs von der A14 auf die S16 abzuschwächen wurde auch die Vorfahrtregelung im Bereich der Einmündung in die L 188 geändert, um den Verkehrsfluss flüssiger zu gestalten. Zudem erhält Feldkirch eine Südumfahrung, was eine Erleichterung der Anreise mit dem Auto etwa aus dem Zürcher und Luzerner Raum bedeutet. Im öffentlichen Verkehr gibt es hingegen keine entscheidenden Angebotsverbesserungen, insbesondere die Anreise ins Montafon ist aufgrund des häufigen Umsteigens und der relativ langen Reisezeit weiterhin unattraktiv. Im Montafon bleibt das Angebot auf hohem Niveau bestehen.

Diese Voraussetzungen führen dazu, dass weiterhin die überwältigende Mehrheit mit dem eigenen Auto ins Montafon anreist, Alternativen werden kaum in Erwägung gezogen. Zusammen mit der steigenden Anzahl an Ankünften und ebenfalls leicht steigenden Zahl an Tagestouristen hat dies zur Folge, dass das Verkehrsaufkommen infolge des Tourismus entlang der L 188 ebenfalls zunimmt. Insbesondere an Winterwochenende wird dadurch auch die Anzahl an Tagen mit Staus bzw. stockendem Verkehr zunehmen und somit auch die Umweltbelastung zunehmen. Vor Ort spielt der Öffentliche Verkehr weiterhin eine relativ wichtige Rolle, jedoch gibt es kaum Zuwächse bei der Nachfrage.

2.2.2. Szenario 2 – Rückgänge im Tourismus

Die Energiepreise steigen im Jahresschnitt immer leicht über der allgemeinen Inflationsrate. So beträgt die Teuerung bei Treibstoffen etwa 3% jährlich, was dazu führt, dass ein Liter Diesel im Jahr 2030 rund 2,20 € kostet. Dies hat zur Folge, dass insbesondere energieintensive Tätigkeiten zunehmend unter dem Einfluss der steigenden Kosten stehen.

Die touristische Nachfrage im Montafon nimmt langsam aber stetig ab, was in niedrigeren Nächtigungszahlen resultiert. Die Rückgänge betreffen vor allem den Winter, während im Sommer die Nächtigungen stagnieren. Zurückzuführen ist diese Entwicklung einerseits auf rückläufiges Interesse am Schisport was auch mit den Kosten dafür verbunden ist, während im Sommer das Interesse an Aktivurlauben konstant bleibt. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer sinkt auf 3,5 Nächte wobei sie im Sommer weiterhin geringer ist als im Winter. Das führt dazu, dass die Zahl der Ankünfte trotz rückläufiger Nächtigungszahlen leicht zunimmt. Beim Tagestourismus sind ebenfalls leichte Rückgänge zu verzeichnen.

Bei den Gästen steigt, unter dem Eindruck der steigenden Treibstoffpreise und den geänderten Lebensweisen, die Nachfrage nach multimodalen Transportlösungen. Auch bei der Fahrt in den Urlaub wird zwischen den verschiedenen verfügbaren Mobilitätsoptionen abgewogen und dann für jenes mit der besten Preis-/Leistungsbilanz entschieden. Dabei spielen umfassende und leicht zugängliche Informationen zu allen Verkehrsträgern eine entscheidende Rolle. Ebenso sind selbst bei Anreise mit dem eigenen Auto alternative Mobilitätsangebote vor Ort von zentraler Bedeutung. Generell reisen etwas weniger Gäste mit dem Auto an, dennoch bleibt der MIV bei der Anreise dominant. Dies ist auch auf Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr zurückzuführen. So verkehren vermehrt direkte und schnellere Züge zwischen Lindau und Schruns. Als Alternative zur

Anreise mit dem Auto können sich auch vermehrt Busgesellschaften etablieren, wobei noch in erster Linie Tagestouristinnen und Tagestouristen den Bus zur Anreise nutzen. Gleichzeitig haben die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, angesichts stagnierender bis leicht rückläufiger Zahlen im MIV, davon Abstand genommen, größere Neubauprojekte im Straßenbau zu realisieren.

Insgesamt führt diese Entwicklung dazu, dass es zu einer leichten Verschiebung im Modal Split bei der Anreise zugunsten des Bahnverkehrs und in geringerem Maße auch zum Busverkehr kommt. Somit nimmt das Verkehrsaufkommen entlang der L188 an den Spitzentagen leicht ab, bleibt jedoch auf hohem Niveau.

2.2.3. Szenario 3 – Umbrüche im Mobilitätsbereich

Der Peak Oil schlägt sich deutlich in den Preisen für Rohöl nieder, was auch gravierenden Einfluss auf die Treibstoffpreise hat. Diese steigen jährlich durchschnittlich um 5 %, was dazu führt, dass Diesel noch vor dem Jahr 2030 den Preis von drei Euro pro Liter überschreitet. Dies hat nicht nur Folgen für den Mobilitätssektor, wie etwa einen Rückgang des MIV um ca. 25%, sondern auch für die Tourismuswirtschaft. Gerade energieintensive Betriebe wie Seilbahnunternehmen müssen die Ticketpreise drastisch erhöhen, um die stark gestiegenen Kosten, wie etwa für die Beschneiung oder Pistenpräperierung, decken zu können.

Dies hat auch Auswirkungen auf die Nachfrage im Wintertourismus. Für viele Haushalte wird das Schi fahren zu teuer bzw. suchen sich viele günstigere Alternativen für den Winterurlaub. Dennoch führt dieser Rückgang lediglich zu einer Stagnation bei der Anzahl der Nächtigungen im Gesamtjahr. Grund dafür sind Zuwächse in der Sommersaison, die darauf beruhen, dass Urlaube, die mit der früheren Sommerfrische vergleichbar sind, wieder verstärkt nachgefragt werden. Während den vermehrt auftretenden heißen Sommern im Flachland und in den Städten wollen viele für einige Tage der Hitze entkommen und suchen Abkühlung in den Alpen. Hinzu kommt, dass das Geschäft im Billigflugsegment stark eingebrochen ist, da die Fluglinien aufgrund der Treibstoffpreisentwicklung die Preise deutlich anheben mussten und viele preissensible Touristinnen und Touristen ein paar Tage in den Alpen verbringen statt Kurztrips mit dem Flugzeug zu unternehmen. Der Abwärtstrend bei der Aufenthaltsdauer im Tourismus schwächt sich, auch aufgrund gestiegener Transportkosten, ab und pendelt sich bei rund 4,5 Tagen ein, was in etwa dem Niveau des Jahres 2010 entspricht.

Auch das Mobilitätsverhalten der Gäste des Montafons ist einem starken Wandel unterworfen. Sowohl Pkw-Verfügbarkeit als auch Führerscheinbesitz sind stark rückläufig. In größeren Städten sinken diese Werte dabei unter 50%. Stattdessen wird neben dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad auch verstärkt auf Car-Sharing Modelle zurückgegriffen. Dementsprechend legen viele dieser Menschen ihre Alltagswege autofrei zurück, was auch dank verbesserter alternativer Mobilitätsangebote, vor allem im öffentlichen Verkehr, möglich ist. Dies hat zur Folge, dass auch Tourismusdestinationen ihr Mobilitätsangebot anpassen mussten, da ein immer größer werdender Teil der Bevölkerung ihr Urlaubsziel hinsichtlich der Möglichkeit der komfortablen autofreien Anreise auswählt. Im Montafon hat man darauf reagiert und neben dem betrieblichen Angebot auch die Infrastruktur ausgebaut. So wurde etwa die Montafonerbahn bis nach St. Gallenkirch verlängert. Daneben wurden auch Ausbauten im Bahnnetz im süddeutschen Raum vorgenommen. Dazu gehört auch die Elektrifizierung einiger Strecken, dank derer es nun möglich ist, direkte Züge zwischen Ulm und St. Gallenkirch verkehren zu lassen. Nach der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland im Jahr 2013 wurden viele neue Busunternehmen gegründet, welche nach einiger Zeit begannen neben Städteverbindungen saisonal auch touristische Ziele wie das Montafon anzusteuern.

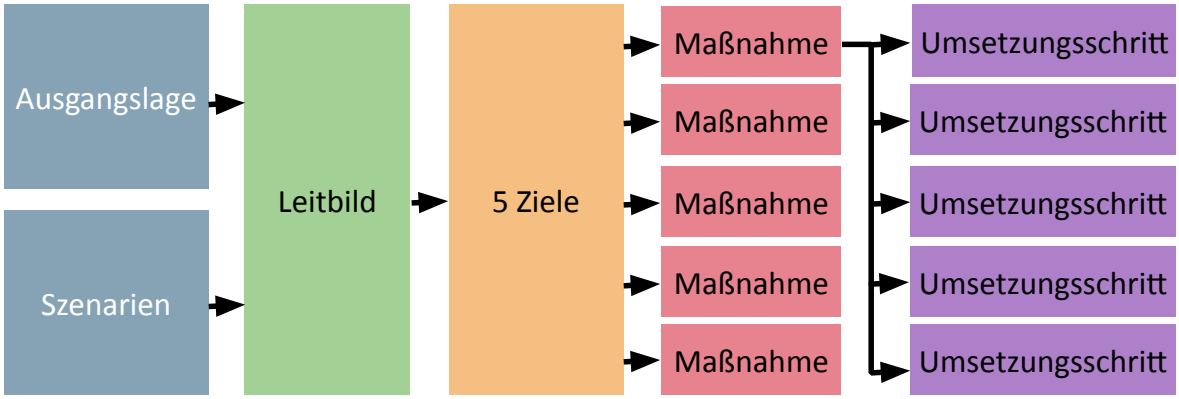
Diese Entwicklung hat zur Folge, dass der motorisierte Individualverkehr, der durch den Tourismus hervorgerufen wird, rückläufig ist. Stattdessen werden Angebote anderer Verkehrsmittel verstärkt nachgefragt. Daher war es nötig neben dem öffentlichen Verkehrsangebot auch die Angebote für den nicht motorisierten Verkehr auszubauen.

3. STRATEGIE

In diesem Kapitel werden die Handlungsempfehlungen vorgestellt, die umgesetzt werden sollten, um die Tourismusmobilität bestmöglich auf künftige Herausforderungen vorzubereiten. Grundlage für diese Strategie bildet dabei einerseits die Beschreibung und Analyse der gegenwärtigen Situation der Tourismusmobilität im Montafon, die die gegenwärtigen Schwächen und Stärken darstellen. Andererseits stellen auch die Szenarien einen wichtigen Input dar, indem sie mögliche künftige Chancen und Risiken beschreiben. Darauf aufbauend wird ein Leitbild für die Tourismusmobilität 2030 entworfen und daraus Ziele abgeleitet.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden einzelne Maßnahmen entworfen. Diese werden zuerst erläutert und dann die einzelnen Umsetzungsschritte in einer Übersicht hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung bzw. mit den verantwortlichen Akteurinnen und Akteuren aufgelistet. Abbildung 37 stellt den Erarbeitungsprozess von der Beschreibung der Ausgangslage bis zu den einzelnen Umsetzungschritten schematisch dar.

Abb. 37: Aufbau der Strategie



Quelle: Eigene Darstellung

Generell ist noch zu sagen, dass die hier aufgelisteten Maßnahmen künftige technologische Fortschritte, die in den kommenden 15 Jahren eintreten dürften, unberücksichtigt lassen, da Art und Zeitpunkt dieser Innovationen nicht seriös bestimmt werden können. Man kann aber davon ausgehen, dass Fortschritte, etwa im Bereich der Antriebstechnik, auch beträchtliche Auswirkungen auf die Fortbewegung im Montafon haben könnten. Insofern kann es sinnvoll sein, gewisse Maßnahmen zu ändern bzw. die hier aufgelisteten Maßnahmen durch weitere zu ergänzen.

3.1. LEITBILD

Bis zum Jahr 2030 wird im Montafon ein Mobilitätssystem etabliert, das den Bedürfnissen der Gäste sowohl bei der An- und Abreise als auch hinsichtlich der Mobilität vor Ort bestmöglich entspricht und auch dementsprechend nachgefragt wird. Gleichzeitig zeichnet sich diese Tourismusmobilität durch eine höhere Umweltverträglichkeit aus und die Kosten für dieses Angebot werden in einem vertretbaren Rahmen gehalten, was auch Vorteile für die Montafoner Bevölkerung bringt. Somit kann ein wertvoller Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität geleistet werden, was wiederum auch dem Tourismus und der lokalen Wirtschaft zugute kommt. Die Montafoner Tourismusmobilität ist krisenresistent, findet eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung und ist auch aus ökonomischer Sicht nachhaltig. Dies ermöglicht dem Montafon sich im Tourismus als Mobilitätsregion der Zukunft zu positionieren und somit zusätzliche Gäste anzusprechen.

3.2. ZIELE

Schnelle und unkomplizierte Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Im Vergleich zum öffentlichen Mobilitätsangebot vor Ort weist die Wegekette bei der Anreise noch erhebliches Verbesserungspotential auf. Die Verbindungen sollen so gestaltet werden, dass die Notwendigkeit zum Umsteigen bei gleichzeitig kürzeren Fahrzeiten deutlich reduziert wird. Ist ein Umsteigen dennoch notwendig, so sollte dies zeitlich und räumlich so gestaltet sein, dass es für die Nutzerinnen und Nutzer möglichst unkompliziert und angenehm ist. Das Angebot soll die komplette Wegekette von der Haustüre bis zur Unterkunft im Montafon umfassen.

Verbesserung des Informationsangebotes

Die Gäste sollen schon so früh wie möglich über das Mobilitätsangebot im Montafon und die Vorteile der autofreien Mobilität informiert werden. So sollen in den Buchungs- und Informationsprozess der Touristinnen und Touristen automatisch Informationen über die Erreichbarkeit des Montafons und die Mobilität vor Ort einfließen. Aber auch vor Ort sollen für Touristinnen und Touristen Auskünfte zum Verkehrssystem rasch und unkompliziert eingeholt werden können.

Stärkung der Position des ÖV und NMV im Montafon

Obwohl das Montafon insbesondere im öffentlichen Verkehr bereits über ein gutes Angebot verfügt, sollte weiter konsequent an dessen Verbesserung gearbeitet, vor allem für die Mobilität zwischen den einzelnen Gemeinden. Dies gilt sowohl für das Fahrplanangebot als auch für den Fuhrpark sowie die Haltestellen und Bahnhöfe. Innerhalb der Gemeinden soll hingegen in erster Linie der nicht motorisierte Verkehr für die Touristinnen und Touristen attraktiver gestaltet werden – wo nötig auch auf Kosten des Straßenverkehrs. Der motorisierte Individualverkehr soll hingegen nicht durch Straßenausbauten und andere Maßnahmen attraktiviert werden, da dadurch Verlagerungsbemühungen torpediert würden.

Forcierung MIV-unabhängiger touristischer Angebote

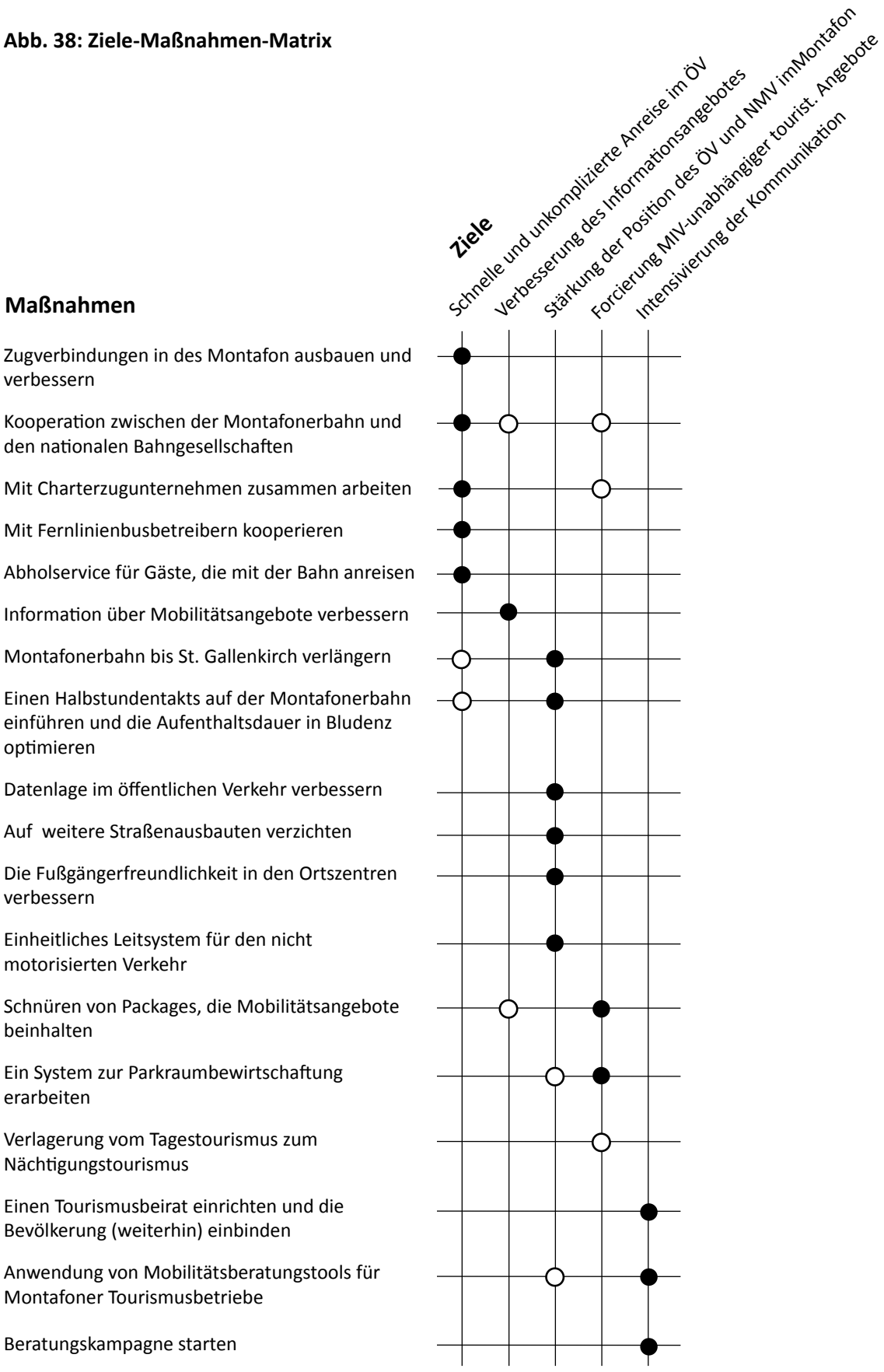
Touristische Angebote, die künftig im Montafon neu entwickelt werden, sollen für Nutzerinnen und Nutzer des ÖV und NMV keine Nachteile gegenüber Personen entstehen lassen, die mit Auto anreisen. Dabei können gegebenenfalls auch Kompensationsmechanismen (z.B. Ermäßigungen) in Betracht gezogen werden. Bei bestehenden Angeboten und Einrichtungen sind ebenfalls entsprechende Adaptierungen anzustreben.

Intensivierung der Kommunikation zwischen den beteiligten Akteurinnen und Akteuren

Um ein gutes Angebot in der Tourismusmobilität im Montafon zustande zu bringen, ist ein intensiver Austausch zwischen den Akteurinnen und Akteuren in diesem Bereich notwendig. Künftig wird auch der Tourismus Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsangebots ergreifen müssen, weshalb eine enge Abstimmung zwischen Verkehr und Tourismus nötig ist, um eine hohe Treffsicherheit dieser Maßnahmen zu gewährleisten. Gleichzeitig sollten sich die Gemeinden ihrer zentralen Rolle und Verantwortung im Tal verstärkt bewusst werden.

Zur Erreichung der beschriebenen Ziele müssen Maßnahmen umgesetzt werden. In Abbildung 38 wird übersichtlich dargestellt, inwiefern die im folgenden beschriebenen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele beitragen. Dabei wird unterschieden ob die Handlungen ein wichtiges Standbein für ein Ziel sind bzw. ob sie positive Auswirkungen darauf haben.

Abb. 38: Ziele-Maßnahmen-Matrix



3.3. Massnahmenbeschreibung

3.3.1. Zugverbindungen ins Montafon ausbauen und verbessern

Gegenwärtig sind vor allem die Zugverbindungen nach Süddeutschland nicht zufrieden stellend. Voraussetzung für einen effizienten und schnellen Zugverkehr zwischen Eisenbahnknoten in Bayern und Baden-Württemberg und dem südlichen Vorarlberg ist die Elektrifizierung und Modernisierung der Bahnstrecken von Lindau nach Ulm bzw. Geltendorf, wie es bereits im BODAN-Rail Konzept beschrieben wird, sowie der Neubau des Lindauer Bahnhofs auf dem Festland. Die gegenwärtige Situation führt dazu, dass die durchgängige Führung zwischen Süddeutschland und Vorarlberg sehr aufwendig und mit Zeitverlusten verbunden ist (Lokwechsel, Züge müssen gewendet werden etc.). Bei der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen kommt es jedoch immer wieder zu Verzögerungen. Während die Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau frühestens 2018 abgeschlossen sein dürfte (vgl. Wex 2012), wurde die Modernisierung der Strecke Lindau – Geltendorf von 2019 auf unbestimmte Zeit verschoben (vgl. Karg/Jajes 2012).

Diese Modernisierung würde die Reisezeit senken und gleichzeitig den Reisekomfort erhöhen, jedoch könnten auch heute schon vermehrt Direktverbindungen zwischen Deutschland und Österreich angeboten werden. So gibt es einerseits die Möglichkeit, vermehrt Intercity-Züge aus westdeutschen Städten nach Vorarlberg und eventuell weiter nach Innsbruck mit Halt in Bludenz verkehren zu lassen, wie es derzeit nur beim IC 118/119 zwischen Münster und Innsbruck der Fall ist. Andererseits könnte auch der regionale Zugsverkehr ausgebaut werden. So kommen RE (Regional-Express) und IRE (Interregio-Express) Züge aus Friedrichshafen (teilweise auch aus Ulm bzw. Stuttgart) meist zwischen der Minute xx.50 und xx.55 in Lindau an (vgl. Bodensee – Oberschwaben Verkehrsverbund 2012), während die österreichischen REX-Züge Lindau zu den Minute xx.57 und xx.27 verlassen (vgl. Verkehrsverbund Vorarlberg). Auch in entgegen gesetzter Richtung liegen die Ankunftszeiten der Züge aus Vorarlberg und Abfahrtszeiten in Richtung Stuttgart/Ulm nahe beieinander. Gleichzeitig sieht das BODAN-Rail Konzept stündliche Verbindungen mit B-Zügen zwischen Innsbruck und Ulm vor.

Man könnte künftig also die beiderseits der Grenze verkehrenden Züge zu grenzüberschreitenden Zugläufen verbinden und zu einem ganztägig durchgängigen Takt ausbauen. Dabei würde sich anbieten, dass von Stuttgart bis Bludenz die Züge stündlich verkehren und von dort zweistündlich alternierend nach Schruns bzw. St. Gallenkirch oder nach Innsbruck weitergeführt werden. Dies wäre, zumindest im Abschnitt Friedrichshafen – Bludenz mit relativ geringen Mehrkosten und Anpassungen möglich, da die Züge zu einem großen Teil bereits ohnehin verkehren. Gleichzeitig wäre das Montafon direkt an mehrere wichtige süddeutsche Eisenbahnknotenpunke angebunden, wodurch das Montafon von vielen Städten im süddeutschen Raum aus mit einmaligem Umsteigen zu erreichen wären. Dadurch wäre auch vom Flughafen Friedrichshafen Vorarlberg das Montafon wesentlich besser per Bahn erreichbar, womit auch ein Schritt in Richtung der angestrebten Internationalisierung der Gästeschicht gesetzt werden könnte.

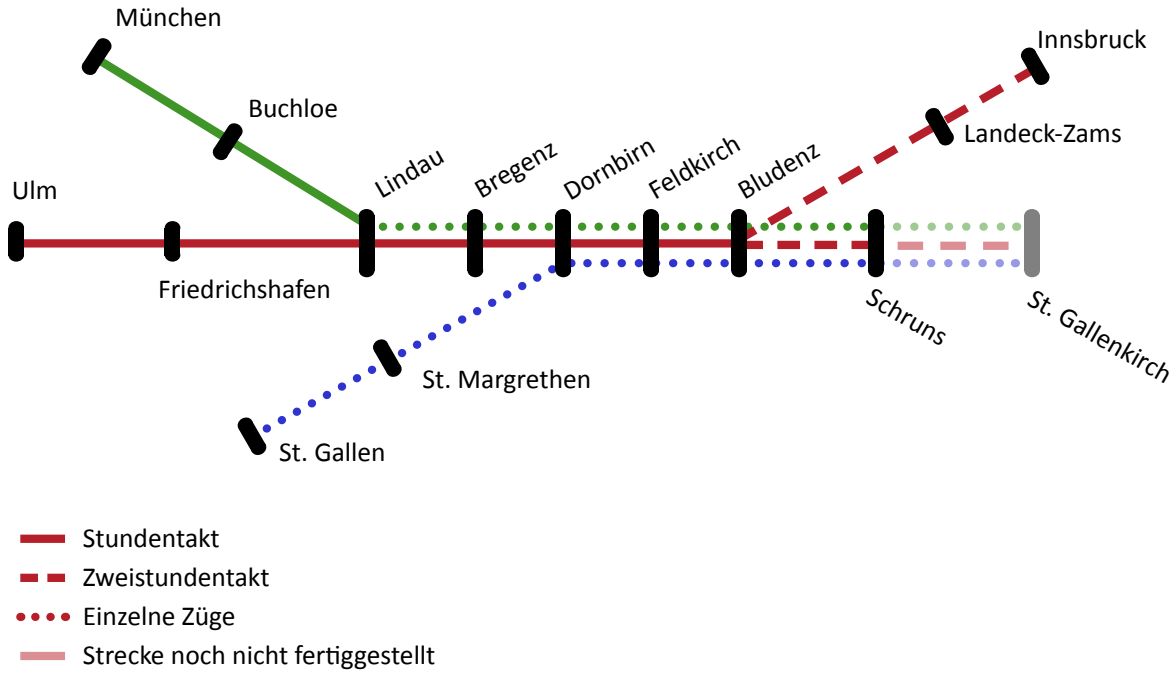
Für Züge aus Richtung München sollte darauf geachtet werden, dass zumindest optimale Umsteigebedingungen in Lindau oder Bregenz geboten werden. Zusätzlich wäre noch möglich, dass zumindest einzelne Züge direkt von München bis Bludenz bzw. bis ins Montafon geführt werden. Hier könnten ebenfalls mehrere schon verkehrende Züge zu einem Zuglauf verbunden werden.

Bis die Elektrifizierung dieser Strecke abgeschlossen ist, muss entweder auf Dieselfahrzeuge zurückgegriffen werden, die jedoch einen relativ hohen Schadstoffausstoß haben, oder es findet in Lindau ein Lokwechsel, der allerdings zeitraubend und aufwendig ist, statt. Bis dahin ist auch der Einsatz von Elektrotriebwagen, wie sie etwa in Vorarlberg großteils im Regionalverkehr verwendet werden, auf dieser Relation nicht möglich. Damit diese Maßnahme effektiv umgesetzt werden kann, sind auch die Vorarlberger Landesregierung und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und

Technologie gefordert, sich gemeinsam mit der Schweiz[1], für eine Elektrifizierung dieser Strecken einzusetzen.

Neben Verbindungen aus Deutschland ist auch die Anreise aus der Nordostschweiz ins Montafon mit dem öffentlichen Verkehr relativ langsam und umständlich. Eine Zugverbindung St. Gallen – St. Margrethen – Dornbirn mit Anschluss auf einen Direktzug ins Montafon bzw. Weiterführung ins Montafon könnte hier Abhilfe schaffen. Da es diesen Zuglauf auch in mehreren Einzelabschnitten noch nicht gibt, müsste zuerst eine Analyse der potentiellen Nachfrage gemacht werden, bevor die Anzahl der Verbindungen festgelegt wird.

Abb. 39: Schematische Darstellung der zusätzlichen Zugverbindung laut Maßnahme



Quelle: Eigene Darstellung

3.3.2. Kooperation zwischen der Montafonerbahn und den nationalen Bahngesellschaften

ÖBB, DB und SBB bieten für viele ihrer Züge ermäßigte Tickets an. Diese sind in der Regel kontingentiert, was bedeutet dass diese nur bei frühzeitiger Buchung erhältlich sind. Gleichzeitig gelten für diese Tickets spezielle Nutzungsbedingungen, etwa dass eine Stornierung mit Rückerstattung des Ticketpreises nicht möglich ist. In der Regel werden diese Tickets nur für Ziele auf nationalen und internationalen Strecke der staatlichen Bahngesellschaften angeboten. Jedoch gibt es auch Ausnahmen, wie etwa die Kooperation der Zillertalbahn in Tirol mit der Deutschen Bahn zeigt. So kostet beispielsweise ein Normalpreisticket von Hamburg nach Mayrhofen im Zillertal 156 €, während das günstigste Sparangebot „Europa Spezial“ für die gleiche Strecke nur 39 € kostet (vgl. Deutsche Bahn 2013, online).

Auch die Montafonerbahn könnte eine solche Kooperation anstreben, damit künftig auch vergünstigte Tickets für Fahrten ins Montafon erworben werden können. Dies würde auch einige weitere Vorteile bringen. Einerseits könnte, bei entsprechender Bewerbung auf den Websites, die Bekanntheit des Montafons gesteigert werden. Gleichzeitig würde wohl ein großer Teil der so neu gewonnenen Besucherinnen und Besucher gleich auch dieses Angebot nützen und mit der Bahn in

[1] Die Schweiz bemüht sich schon seit Längerem um eine Modernisierung dieser Strecke, die künftig einer der Zubringer zum Gotthardbasistunnel sein soll.

das Montafon anreisen, attraktive Verbindungen vorausgesetzt. Letztlich könnten wohl auch Gäste, die derzeit mit dem eigenen Auto anreisen, mit solchen Angeboten dazu bewegt werden, auf die Eisenbahn umzusteigen.

Eine weitere Kooperationsmöglichkeit würde zwischen den Montafoner Tourismusbetrieben und den ÖBB Rail Tours (das Reisebürotochterunternehmen der ÖBB) hinsichtlich Kombitickets bestehen. Diese gibt es für verschiedenste Urlaubs- und Freizeitziele sowie Veranstaltungen, u. a. auch für einige Wintersportdestinationen in Österreich. Diese enthalten in der Regel die Bahnfahrt, Übernachtungen und einen Schipass, wobei diese meist für einen, drei oder sechs Tage buchbar sind. Die Teilnahme an diesem Programm könnte ebenfalls zu einer besseren Bekanntheit des Montafons bei gleichzeitig verstärkter Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln beitragen.

3.3.3. Mit Charterzugunternehmen zusammen arbeiten

Derzeit verbindet der Charterzug „Schnee-Express“ zahlreiche Städte in Westdeutschland an Wochenenden u. a. auch mit Bludenz. Die Montafoner Gemeinden tauchen jedoch in der Auflistung der von den Bahnhöfen erreichbaren Urlaubsorte nicht auf. In einige dieser Orte wird sogar ein gratis Shuttleservice angeboten (vgl. Müller Touristik o. J., online). Aus Sicht einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität wäre eine Zusammenarbeit mit Betreibern solcher Charterzüge sinnvoll und sollte deshalb angestrebt werden.

3.3.4. Mit Fernlinienbusbetreibern kooperieren

Am 1. Jänner 2013 wurde in Deutschland der Fernlinienbusmarkt liberalisiert. Zuvor durften nur in Ausnahmefällen privatwirtschaftlich Linienbusse auf Fernstrecken betrieben werden, heute kann für jede Strecke eine Lizenz erworben werden. Die Haltestellen der Linie müssen jedoch zumindest 50 km und 60 Minuten Fahrzeit voneinander entfernt liegen. Neben bestehenden großen Fernbusunternehmen wie die deutsche Touring oder die britische National Express drängen auch zahlreiche Start-Ups auf den Markt. Die Netze befinden sich derzeit im Aufbau, wobei der Fokus noch auf Verbindungen zwischen größeren Städten in Deutschland liegt (vgl. Krämer 2013).

Die Expansion der Fernbusunternehmen könnte bald auch für das Montafon interessant werden. Ist der Markt an Verbindungen zwischen größeren deutschen Städten einmal gesättigt, könnten mitunter auch touristische Ziele Teil der Wachstumsstrategien werden. Durch die Nähe des Montafons zu Deutschland befindet es sich in einer guten Position, Ziel zumindest saisonaler Linienverlängerungen dieser Buslinien zu werden. Der Vorteil des Busverkehrs liegt dabei in der relativ hohen Flexibilität, dem relativ unkomplizierten Gepäcktransport bei gleichzeitig geringem Energieverbrauch und damit verbundenem Schadstoffausstoß. Gleichzeitig wäre dies ein weiterer Weg die Bekanntheit des Montafons als Tourismusdestination zu steigern und ein junges, jedoch (noch) preissensibles Publikum anzusprechen.

Das Montafon müsste dazu aktiv auf die entsprechenden Unternehmen zuzugehen und Kooperationen anzubieten. Beispielsweise könnte mit einem Fernbusticket am Tag der An- bzw. Abreise die kostenlose Benützung des ÖPNV im Montafon angeboten werden. Möglicherweise könnten auch Pauschalangebote zusammen mit den Busbetreibern erarbeitet werden. Als Grundinfrastruktur müsste dafür eine Haltestelle samt der für den Fernlinienverkehr wichtigen Einrichtungen wie beispielsweise Toiletten oder überdachte Wartebereiche zur Verfügung stehen.

3.3.5. Abholservice für Gäste, die mit der Bahn anreisen

Ein Problem bei der Anreise ist für die Gäste oft die Überwindung der so genannten letzten Meile, welche den Weg vom nächstgelegenen Bahnhof zur Unterkunft beschreibt. Diesen Weg zurückzulegen ist insbesondere mit Gepäck, in den späten Abendstunden oder wenn damit längere Fußwege verbunden sind, mühsam.

Die Beherbergungsbetriebe könnten als Service für ihre Gäste, eine gratis Abholung auf Wunsch vom nächstgelegenen Bahnhof im Montafon anbieten. Dazu müsste bei der Buchung einfach kurz dieser Wunsch geäußert und die Ankunftszeit des Zuges bekannt gegeben werden. Diese Funktion könnte möglicherweise sogar in die Onlinebuchungssysteme der Betriebe eingebaut werden. Kooperationen zwischen mehreren Beherbergungsbetrieben könnten dabei helfen Kosten zu sparen.

3.3.6. Information über Mobilitätsangebote verbessern

Gerade für Touristinnen und Touristen ist eine gute Information über das Mobilitätsangebot, das Liniennetz im ÖV und die Verfügbarkeit von aktuellen Informationen über Fahrpläne von besonderer Bedeutung, da sie mit dem Angebot in der Regel nicht so vertraut sind wie die lokale Bevölkerung. Möchte man die Gäste zudem zur Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsangebots ermuntern, ist es wichtig, dass sie schon im Buchungs- und Informationsprozess Informationen über das örtliche Verkehrssysteme und dessen Vorteile erhalten.

Derzeit befindet sich auf der Website des Montafon Tourismus nur ein Routenplaner für die Anreise mit dem Auto, sowie weiterführende Links auf die Websites der einzelnen Bahngesellschaften. Mit der Einbettung der ÖBB-Fahrplanabfrage „Scotty“, deren Datenbank auch europaweit Züge und den gesamten öffentlichen Verkehr in Österreich umfasst, in die Website des Montafon Tourismus könnten Touristinnen und Touristen vorab auf die Möglichkeit der Anreise mit der Bahn aufmerksam gemacht werden. Auch Beherbergungsbetriebe, die über eine eigene Homepage verfügen, könnten dieses Tool in ihre Seite einfügen. Dabei gibt es die Möglichkeit die Endhaltestelle voreinzustellen, sodass der Gast nur noch den nächstgelegenen Abfahrtsbahnhof eingeben muss (vgl. Schönig 2013).

Gleichzeitig könnte auch auf die Downloadbereiche der Smartphone Apps des Verkehrsverbunds Vorarlberg und der ÖBB Fahrplanauskunft verlinkt und somit den Besucherinnen und Besuchern des Montafons schon vorab die Möglichkeit gegeben werden, diese auf ihren Handys zu installieren. Dazu wäre es jedoch auch von Bedeutung, dass es eine gewisse Zahl an Einrichtungen gibt (Beherbergungsbetriebe, Tourismusbüros, Bahnhöfe etc.), die gratis WLAN anbieten, da die Gebühren für Datenroaming wohl von vielen Nutzerinnen und Nutzern als zu hoch empfunden werden dürften.

Weitere Informationskanäle auf denen gezielt für die Vorteile der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel geworben werden könnte, sind die Tourismuszeitungen im Tal oder Social Media. Zudem könnten Anlässe wie der Montafoner Tourismustag dazu genutzt werden, auch die Leiterinnen und Leiter der Beherbergungsbetriebe dahingehend über das regionale Mobilitätssystem

Abb. 40: Information zu Haltestellen mit QR-Codes beim Landbus Unterland

Quelle: http://www.landbusunterland.at/News-Anzeigen.7443.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=2622&tx_ttnews[backPid]=7442

zu informieren, damit sie ihren Gästen qualifizierte Auskünfte erteilen können.

Die geplante Ausrüstung von Bushaltestellen mit QR-Codes, die eine Fahrplanechtzeitabfrage per Smartphone ermöglichen, soll zügig durchgeführt werden. Diese haben den Vorteil, dass die Ausrüstungskosten, im Vergleich zu Bildschirmen, relativ gering sind, kaum eine Anfälligkeit hinsichtlich Vandalismus besteht und damit trotzdem ein großer großer Schritt zur Verbesserung des Informationsangebot gesetzt werden kann.

3.3.7. Montafonerbahn bis St. Gallenkirch verlängern

In den letzten Jahrzehnten wurde immer wieder die Verlängerung der Montafonerbahn entlang der alten Güterbahn-Schmalspurtrasse, die nach Partenen führte und für den Kraftwerksbau errichtet wurde, diskutiert. Auch im Rahmen des Raumentwicklungsprozesses Montafon wurde dieses Thema wieder aufgegriffen und dieses Mal scheinen die Chancen für eine Verlängerung bis zur Valisera-Bahn in St. Gallenkirch sehr gut zu stehen (vgl. Strele 2013). Dafür wurden schon mehrere Trassenvarianten überprüft und eine Optimallösung ausgewählt. Diese soll beim Bahnhof Tschagguns von der bestehenden Trasse abzweigen und bis zu den Talstationen von Grasjoch- und Valiserabahn verlängert werden. Der genaue betriebliche Ablauf ist noch nicht geklärt, jedoch ist beispielsweise ein Flügelzugkonzept denkbar, bei dem zwei einzelne Triebwagen, die aus Schruns bzw. St. Gallenkirch kommen, zur Weiterfahrt nach Bludenz zusammengekuppelt werden (vgl. Breuer, Strele 2013, S. 40f).

Abb. 41: Projektierte Trasse zur Verlängerung der Montafonerbahn (Tschagguns - St. Gallenkirch)

Quelle: Breuer, Strele 2013, S. 40f

Aus Sicht der Tourismusmobilität ist dieses Projekt sehr zu begrüßen, da dadurch erstmals Ersteintrittspunkte eines Schigebietes direkt an die Bahnstrecke angebunden sein werden. Wichtig wäre jedoch zu beachten, dass dieses Potential dann auch genutzt wird und ein entsprechendes Zugangebot erarbeitet wird, sodass bei der Anreise ins Montafon auch tatsächlich Komfortgewinne eintreten. Gleichzeitig sollte auch berücksichtigt werden, dass Zweck dieser Streckenverlängerung nicht nur der Transport von Touristinnen und Touristen ist, sondern dass das verbesserte Angebot auch von den Montafonerinnen und Montafonern in Anspruch genommen wird. Deshalb sollte die Verbindung der neuen Bahnendhaltestelle mit dem Ortszentrum von St. Gallenkirch und den anderen Orten der Innerfratte in die Überlegungen mit einfließen.

Damit möglichst bald Züge bis St. Gallenkirch verkehren können ist es wichtig, heute schon mit den ersten Umsetzungsschritten zu beginnen. Einige dieser Schritte wurden bereits unternommen. So wurde, wie beschrieben, schon eine Trasse fixiert und diese in das räumliche Entwicklungskonzept der Gemeinde Schruns aufgenommen, die Ausarbeitung eines Betriebskonzeptes soll noch 2013 erfolgen. Weitere wichtige Schritte sind nun die Aufnahme der Trasse in die Flächenwidmungspläne der betroffenen Gemeinden Schruns, Tschagguns und St. Gallenkirch (vgl. Breuer, Strele 2013, S.

40f). Gleichzeitig kann auch schon mit der Detailplanung und der Klärung von Finanzierungsfragen begonnen werden, um dann schließlich einen baldigen Start der Bauarbeiten zu ermöglichen.

Die Verlängerung der Montafonerbahn bietet auch die Möglichkeit das Bussystem durch Adaptierungen effizienter zu gestalten und somit Kosten im Betrieb einsparen. Dabei kann die Montafonerbahn zwischen Tschagguns und St. Gallenkirch die Aufgabe der Busse übernehmen. Die Bahnhöfe von Schruns bzw. Tschagguns und St. Gallenkirch könnten dann als zentrale Verkehrsknotenpunkte und Taktknoten für die Außer- bzw. für die Innerfratte fungieren und somit ein einfaches und rasches Umsteigen ermöglichen (vgl. Breuer, Strele 2012, S. 35). Auch für das künftige Buskonzept sollte mit den Detailplanungen rechtzeitig begonnen werden, neben den Fahrplänen und dem Fahrzeugbedarf stellt hier auch die Gestaltung der Knotenpunkte einen wichtigen Aspekt dar. Die städtebaulichen Entwürfe zur Knotenpunktgestaltung Galgenul und Rätikonkreuzung (vgl. Breuer 2013) stellen vor diesem Hintergrund schon einen wichtigen ersten Schritt zur Umsetzung dieser Maßnahme dar.

3.3.8. Einen Halbstundentakts auf der Montafonerbahn einführen und die Aufenthaltsdauer in Bludenz optimieren

Der Halbstundentakt der Montafonerbahn weist derzeit teilweise noch Lücken auf, die geschlossen werden sollten, damit zumindest tagsüber ein durchgehender Halbstundentakt für die Fahrgäste zur Verfügung steht. Es wäre deshalb wichtig, dass die im Arbeitspaket Montafonerbahn vorgesehenen Maßnahmen, wie der Einsatz zusätzlicher Züge und die damit verbundene Herstellung eines durchgehenden Halbstundentaktes, umgesetzt werden.

Ein weiteres Problem stellt die relativ lange Aufenthaltsdauer von Zügen in Bludenz dar, die zwischen Bregenz bzw. Lindau und Schruns verkehren, insbesondere der S-Bahn-Züge, während bei Regionalexpress Zügen die Aufenthaltsdauer bedingt durch die spätere Ankunft im Taktfahrplan in Bludenz kürzer ist. Die vorgesehene Einführung stündlicher, durchgehender REX-Züge zwischen Lindau und dem Montafon könnte das Angebot deutlich attraktiver machen. Später könnten diese Züge aus dem Montafon dann auch weiter bis nach Ulm oder Stuttgart verkehren.

3.3.9. Datenlage im Öffentlichen Verkehr verbessern

Die meisten Linienbusse, die im Montafon verkehren, verfügen über automatische Zähleinrichtungen, womit für die meisten Kurse Daten vorliegen. Über die Qualität und Verwendbarkeit dieser Zahlen herrscht gegenwärtig jedoch Uneinigkeit. Auf der Montafonerbahn wurden 2012 120 Messfahrten durchgeführt, was jedoch nicht als ausreichende repräsentative Grundlage für detaillierte Planungen gewertet werden kann (vgl. Brandl). Aus diesem Grund sollten Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass einerseits die Daten aus den Bussen zweifelsfrei verwendbar sind und andererseits die automatische Fahrgastzählung auf die Züge der Montafonerbahn ausgeweitet werden.

3.3.10. Auf weitere Straßenausbauten im höherrangigen Netz verzichten

In Lorüns gibt es bereits sehr konkrete Pläne für eine Verlegung der Straße in einen Tunnel um den Ort zu entlasten. Auch die Verlegung der L 188 an die Ill zwischen St. Anton und Schruns ist eine immer wieder diskutierte Idee. Solche Umfahrungsstraßen können zwar eine Entlastung von Siedlungen an der Straße bringen, jedoch wird durch den meist höheren Ausbaugrad die Nutzung dieser Straßen für die Autofahrerinnen und Autofahrer attraktiver, was wiederum zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens entlang dieser Strecken führt. Zudem besteht die Gefahr, dass Verkehr von der Montafonerbahn auf die Straße zurückverlagert wird und die Bemühungen der vergangenen Jahre zumindest teilweise zunichte gemacht werden. Zudem ist die Tendenz zu beobachten, dass Einzelhandelsbetriebe von Standorten im Bereich der Wohnsiedlungen an Umfahrungsstraßen

abwandern, was aufgrund der größeren Entfernung von den Wohnstandorten ebenfalls zu einer höheren Verkehrsleistung führt.

Auch der Ausbau des Knotens Bludenz - Montafon, der mit der Eröffnung der zweiten Pfändertunnelröhre wieder in der Diskussion auftauchen dürfte, hätte den Effekt, dass er das Verkehrsaufkommen auf der Straße erhöht. Insofern wäre es aus Sicht einer langfristigen und nachhaltigen Verkehrspolitik, die die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs zum Ziel hat sinnvoller, die finanziellen Mittel für den Ausbau des Angebots umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verwenden.

3.3.11. Einheitliches Leitsystem für den nicht motorisierten Verkehr

Viele Wege innerhalb der Orte des Montafons bzw. teilweise auch zwischen den Orten (z.B. Schruns - Tschagguns) lassen sich bequem zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurücklegen. Dafür ist es jedoch wichtig, dass einerseits die Wege in einem guten Zustand sind und andererseits, dass sich gerade Ortsunkundige gut orientieren können. Während die Verbesserung der Qualität der Fußwege im Rahmen des Projekts „Innerörtliche Fußwege“ bereits in Angriff genommen wird (vgl. Breuer, Strele 2012, S. 26), besteht im Bereich der Beschilderung noch Handlungsbedarf.

Hier würde es sich anbieten, die Schilder im gesamten Tal einheitlich zu gestalten, was auch den Wiedererkennungswert steigern würde und einen Beitrag dazu leisten könnte, dass das Montafon von den Touristinnen und Touristen als eine zusammengehörende Destination wahrgenommen wird. Wichtige Angaben wären dabei neben wichtigen Zielen in den Orten wie öffentliche Einrichtungen oder größere Unternehmen, auch Informationen zur Entfernung, da gerade der nicht motorisierte Verkehr besonders distanzsensibel ist. Unterschiedliche Schilder für Fußwege und Radrouten wären dabei insofern sinnvoll, da die Anforderungen und Möglichkeiten dieser beiden Mobilitätsformen sich mitunter stark unterscheiden, etwa hinsichtlich Distanzen oder Steigungen. Gleichzeitig sollte dieses Wegenetz auch in die Ortspläne der einzelnen Gemeinden eingetragen werden, da dieses Netz ansonsten mitunter von den Gästen zu wenig wahrgenommen werden könnte.

3.3.12. Die Fußgängerfreundlichkeit in den Ortszentren verbessern

Die meisten Ortszentren im Montafon bieten große Flächen für den fließenden und ruhenden MIV, während für Fußgängerinnen und Fußgänger relativ wenig Platz zur Verfügung steht. Eine Änderung dieser Platzverhältnisse könnte neben einer Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs auch eine Aufwertung der Ortszentren bringen. Insofern sollte jede Gemeinde prüfen, wo hier jeweils die Potentiale liegen und die Umgestaltung in Angriff nehmen. Dafür sollten externe Expertinnen und Experten eingeladen und die Bevölkerung eingebunden werden, da der Blick von außen helfen kann, Potentiale besser wahrzunehmen. Zudem ist die Zusammenarbeit mit Geschäftsleuten und den Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben wichtig, um auch diese bedeutenden Akteurinnen und Akteure mit ins Boot zu holen. Mögliche Maßnahmen in diesem Bereich wären die Verbreiterung von Gehsteigen, die Senkung von Tempolimits, die optische Einengung der Fahrbahn oder sogar die Einführung einer Fußgängerzone wie sie in Schruns bereits existiert. Auch die Einführung neuerer Konzepte wie etwa von Begegnungszonen könnte einen Beitrag zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs leisten und gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Bei einer gleichzeitigen optischen Neugestaltung des Straßenraums könnten auch der Eindruck der Orte als attraktive Tourismusdestinationen gestärkt werden.

3.3.13. Schnüren von Urlaubspackages, die Mobilitätsangebote beinhalten

Eine weitere Maßnahme, um einerseits die Position des Montafons als Tourismusdestination zu stärken und andererseits auch die umweltfreundliche Anreise und Mobilität zu fördern, ist die Inkludierung von Mobilitätsangeboten neben Übernachtungen und Freizeitangeboten in Pau-

schalangeboten. Damit zwei touristische Leistungen kombiniert werden dürfen, sind jedoch eine Reisebürokonzession und eine Reiseinsolvenzversicherung notwendig. Packages dürfen also nur von Unternehmen angeboten werden, die diese besitzen (vgl. ÖAV 2013, S. 36).

In solchen Packages könnten dann neben Übernachtungen und diverser touristischer Freizeitangebote oder Inklusivkarten (Saisonkarte, Montafon-Paznaun-Karte etc.) auch die Anreise mit dem Zug aus einer Stadt in Deutschland, der Schweiz oder Österreich nach Wahl inkludiert werden. Um die Auslastung zu steigern und die Ab- und Anreisetage besser zu verteilen, könnten dabei auch ganz bewusst alternative Aufenthaltszeiten angeboten werden. Dies wird beispielsweise bereits vom Explorer Hotel in Gaschurn so gehandhabt, das Packages mit Aufenthalt von Sonntag bis Sonntag bzw. Donnerstag bis Sonntag und Sonntag bis Donnerstag anbietet (wer an Werktagen fährt hat einen längeren Aufenthalt zum gleichen oder günstigeren Preis) (vgl. Explorer Hotel Montafon o. J., online).

3.3.14. Ein System zur Parkraumbewirtschaftung erarbeiten

Derzeit sind Parkgebühren bei Seilbahnparkplätzen noch unüblich, wobei es im Montafon mit dem Parkplatz der Hochjochbahn in Schruns schon eine Ausnahme gibt. Hauptgrund dafür ist die Befürchtung damit potentielle Besucherinnen und Besucher abzuschrecken. Deshalb müsste bei der Einführung ein Spagat geschafft werden, dass einerseits ein Verlagerungseffekt weg vom MIV hin zu anderen Verkehrsträgern geschafft wird, andererseits jedoch aufgrund dessen die Gesamtzahl der Besucherinnen und Besucher nicht zurückgeht.

Gemeindevetretungen können per Verordnung Parkgebühren einheben, jedoch nur auf öffentlichen Verkehrsflächen. Für private Verkehrsflächen, zu denen in der Regel auch Schigebietsparkplätze zählen, ist für eine solche Verordnung die Zustimmung der Grundstückseigentümer bzw. Grundstückseigentümerinnen notwendig. Zudem müssen die Stellflächen entsprechend gekennzeichnet sein (vgl. Rankl/Zimmermann 2013, Vorarlberger LGBl. Nr. 57/2009). Die Schwierigkeit besteht also darin, ein Modell zu finden, das aus Sicht der Schigebiete zumindest keine Nachteile bringt damit sie die Parkraumbewirtschaftung von sich aus einführen.

Ein solches Bewirtschaftungsmodell könnte so gestaltet sein, dass die Gebühr für die Benutzung des Parkplatzes bereits in den Kartenpreis der Schikarte inkludiert ist. Will die Besucherin oder der Besucher nach dem Besuch mit dem Auto den Parkplatz verlassen, benötigt er oder sie zum Passieren einer Schranke eine gültige Schikarte. Dies könnte ähnlich wie der Zutritt zu einem Lift funktionieren. Jene, die ihre Karte an der Kassa oder an einem Automaten zurückgeben, weil sie die Schranke nicht passieren müssen, da sie entweder zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angereist sind, würden dann den Teilbetrag des Schipasses der für das Parken aufgeschlagen wurde zurückbekommen. Das Problem dieses Modell ist, dass dessen Handhabung relativ aufwendig ist.

Ein einfacheres Modell wäre, dass die Gäste gegen Vorlage eines gültigen Tickets für den öffentlichen Verkehr eine Ermäßigung auf die Schikarte erhalten. Beide Modelle haben den jedoch den Nachteil, dass Mehrtages- und Saisonkarten nur schwer berücksichtigt werden können. Andererseits erlauben diese ohnehin schon die Gratis-Benützung von Bus und Bahn im Montafon, wobei dieses Angebot jedoch auch noch auf die Bahnstrecke nach Lindau ausgeweitet werden sollte. Dies könnte einerseits den Kreis der Halterinnen und Halter dieser Karten erweitern und andererseits gerade jene Personen, die regelmäßig zu Freizeitzwecken ins Montafon kommen, ermuntern, den öffentlichen Verkehr für die Anreise zu benutzen.

Möglicherweise ist eine Differenzierung zwischen Stationen mit guter ÖV Anbindung bzw. in der Nähe von Ortszentren und weniger günstig gelegenen Stationen notwendig. Wobei die Parkplätze eines zusammenhängenden Schigebietes mit den gleichen Tarifen bewirtschaftet werden sollten, da ansonsten die Gefahr besteht, dass die Gäste für einen günstigeren Parkplatz einen längeren Anfahrtsweg in Kauf nehmen und somit höhere Verkehrsleistung produziert wird.

3.3.15. Verlagerung vom Tagestourismus zum Nächtigungstourismus

Aufgrund von zuwenig Gästebetten sind die Skigebiete im Montafon zusätzlich sehr stark auf Tagesgäste angewiesen. Im Vergleich mit anderen Destinationen, die im Winter nur eine geringe Anzahl an Tagesgästen aufweisen, hat das Montafon nur halb so viele Gästebetten je Seilbahnanlage. Der Mangel an Gästebetten führt zu einer schlechten Auslastung der Skigebiete während der Woche. Dies kann nur über Tagesgäste kompensiert werden, die meist am Wochenende anreisen und an einzelnen Tagen zu Kapazitätsengpässen führen. Wünschenswert aus Sicht der Bergbahnbetreiber wäre eine bessere Basisauslastung (vgl. Oberhammer 2013).

Eine Änderung dieser Situation herbeizuführen ist nicht einfach, da es mit dem Rheintal, dem südlichen Deutschland und der Nordostschweiz ein relativ großes Einzugsgebiet gibt, von dem aus das Montafon innerhalb relativ kurzer Zeit zu erreichen ist. Dennoch sollten Maßnahmen getroffen werden, um die Gäste dazu zu bringen, für längere Zeit im Montafon zu bleiben. So könnte man etwa auf der Seite des Montafon Tourismus und anderer touristisch relevanten Seiten (Hotels, Schigebietsbetreiber etc.) kurz erläutern, ab welcher Anfahrtsstrecke eine Übernachtung in einem der Beherbergungsbetriebe im Tal günstiger ist als eine zusätzliche An- und Abreise. Zudem könnten Mehrtageskarten im Verhältnis zu den Tageskarten stärker vergünstigt werden, insbesondere dann wenn diese Tage zumindest teilweise auf auslastungsschwache Werktage fallen.

Daneben dürfte eine Ausweitung der Beherbergungskapazitäten notwendig sein, auch wenn in erster Linie versucht werden sollte, die relativ niedrige Auslastung zu steigern. Bei der Errichtung von neuen Beherbergungshäusern sollte u. a. auch darauf geachtet werden, dass diese in ihrer Lage und Ausstattung nicht dem Ziel einer Reduktion der Anzahl der mit dem Pkw anreisenden Gäste entgegenstehen. Das heißt die Standorte sollten sich in fußläufiger Distanz (max. 500m) von stark frequentierten Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, idealerweise der Montafonerbahn, befinden. Zudem wären ergänzende Angebote wie etwa der Verleih von Fahrrädern anzustreben.

Neben dem Ausbau des Nächtigungstourismus sollte auch das Ziel des Vorarlberg Tourismus den Sommertourismus auszubauen, konsequent weiterverfolgt werden. Gerade bei der Anreise, die eine Schwäche der Montafoner Tourismusmobilität darstellt, bietet der Sommertourismus den Vorteil, dass aufgrund der geringeren Gepäckmengen öffentliche Verkehrsmittel eher konkurrenzfähig sind als im Winter.

3.3.16. Einen Beirat zur touristischen Entwicklung einrichten und die Bevölkerung (weiterhin) einbinden

Wenn ein Wirtschaftssektor in einer Region eine große Rolle spielt, dann führt dies oft dazu, dass der Einfluss von Akteurinnen und Akteuren aus diesem Bereich relativ viel Einfluss auf die Politik nehmen können, da seitens der Gemeinden eine gewisse Abhängigkeit diesen Betrieben gegenüber besteht. Eine solche Rolle dürfte auch der Tourismus im Montafon spielen. Das ist insofern problematisch, da bei der Interessensabwägung nicht alle Interessen von den Verantwortlichen gleich gut gehört werden. Gerade für jene Gemeinden, in denen der Tourismus eine besonders große Rolle spielt, besteht ein gewisser Druck weiterhin „tourismusfreundliche“ Entscheidungen zu treffen, die jedoch in der Gesamtbetrachtung der Talschaft nicht immer optimal sind.

Deshalb wäre es von großer Bedeutung, dass sich die Gemeinden ihrer Rolle als Gestalterinnen und ihrer Verantwortung für alle Bevölkerungsgruppen und Wirtschaftszweige wieder verstärkt bewusst werden. Dabei stellt die Heterogenität der Gemeinden des Montafons ein großes Potential dar, da sie mit unterschiedlichen Wahrnehmungen und Sichtweisen verbunden ist.

Dazu könnte, als Weiterentwicklung oder Ergänzung zum Marketingbeirat des Montafon Tourismus, ein Beirat zur touristischen Entwicklung eingesetzt werden, der sich mit Fragen der touristischen Entwicklung auseinandersetzt, u. a. auch mit der Tourismusmobilität. Dieser könnte etwa Stellung

zu größeren touristischen Projekten (ab einem gewissen Investitionsvolumen bzw. erwarteten Besucheraufkommen) nehmen aber auch selber Vorschläge für die Weiterentwicklung des Montafons liefern. Beschickt werden sollte dieser Beirat dabei nicht nur mit Mitgliedern von Gemeindevertretungen oder im Tourismusbereich tätigen Personen, sondern vor allem interessierte und engagierte Bürgerinnen und Bürger sollten eingeladen werden, Mitglieder dieses Beirats zu werden. Die Entscheidungen über Projekte werden letztendlich bei der Standortgemeinde verbleiben, jedoch kann der Beirat Empfehlungen abgeben.

Langfristig gesehen könnte dieser Beirat um Veranstaltungen erweitert werden, in denen die Bevölkerung aktiv ihre Ideen einbringen kann und in denen Diskussionen angestoßen werden. Derzeit besteht diese Möglichkeit im Rahmen des Prozesses „Raumentwicklung Montafon". Ist dieser abgeschlossen besteht jedoch die Gefahr, dass die gegenwärtige Dynamik verschwindet. Neben Menschen aus dem Montafon wäre es auch interessant aktiv auf Gäste zuzugehen und sie einzuladen ebenfalls an diesen Veranstaltungen teilzunehmen, da sie das Montafon und den Tourismus dort aus einem anderen Blickwinkel wahrnehmen.

Diese Veranstaltungen, die beispielsweise in Form von Workshops oder Podiumsdiskussionen abgehalten werden können, sollten dabei im Rahmen einer Reihe regelmäßig abgehalten werden. Inputs von externen Expertinnen und Experten könnten dabei helfen die Diskussion anzuregen und auch weitere Ideen zu entwickeln. Ein Beispiel für so einen Input könnte etwa das Ziel des verbrennungsmotorfreien Montafons, das in der „Vision Montafon Park" erläutert wird, und die Monorail als Leuchtturmprojekt hat. Auch wenn eine Realisierung in absehbarer Zeit unrealistisch erscheint, eignet es sich dennoch als Anstoß, um daraus Pläne für leichter umsetzbare Projekte zu entwickeln. Dabei ist auch denkbar, dass bei diesen Veranstaltungen mögliche Kooperationspartnerinnen und –partner zur Umsetzung dieser Projekte aufeinander treffen, womit sie auch einen Beitrag zur Vernetzung im Tal leisten könnten.

3.3.17. Anwendung von Mobilitätsberatungstools für Montafoner Tourismusbetriebe

Das klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus" des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMFLUW) und der Österreichischen Energieagentur bietet u. a. auch eine Checkliste für Tourismus- und Freizeitbetriebe. Mit Hilfe dieser Checkliste können diese Betriebe herausfinden wo die Schwachstellen und Potentiale hinsichtlich einer umweltfreundlichen Mobilität liegen. In Verbindung dazu gibt es auch ein kostenfreies Beratungsangebot für die Umsetzung von Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität (vgl. BMLFUW, Österreichische Energieagentur o. J., online). Die Touristikerinnen und Touristiker im Montafon müssten dafür etwa im Rahmen einer Beratungskampagne (s. folgende Maßnahme) über dieses Angebot und weitere Förderungen informiert und zur Inanspruchnahme animiert werden.

Diese Checkliste richtet sich derzeit jedoch in erster Linie an bestehende Betriebe. Die Errichtung von neuen Tourismus- bzw. Freizeiteinrichtungen führt in der Regel auch zu einer größeren Verkehrsnachfrage. Dazu müssten die Checkliste und die Beratungsleistung insofern adaptiert werden, dass die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage schon in der Planungsphase berücksichtigt werden. So könnten beispielsweise schon gleich ausreichend Flächen für Radabstellanlagen eingeplant werden, um so später komplizierte Adaptierungen zu vermeiden. Ziel sollte es sein, dass alle Um- bzw. Neubauten im Tourismus- und Freizeitbereich ab einem bestimmten Investitionsvolumen und Besucheraufkommen (z.B. Beherbergungsbetriebe, Gastronomiebetriebe, Sportanlagen) diese Evaluation durchlaufen. Dazu könnten zusätzlich beim Erreichen von bestimmten Qualitätskriterien vom Land Vorarlberg, dem Stand Montafon oder den Montafoner Gemeinden zusätzliche Förderungen vergeben werden. Die Adaption könnte vom gemeindeübergreifenden Tourismusbeirat vorgenommen werden.

3.3.18. Beratungskampagne starten

Von den in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen betreffen zahlreiche die, mehrheitlich relativ kleinteilig strukturierten Tourismusbetriebe bzw. auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Tourismusbereich. Es ist von zentraler Bedeutung, dass gerade diese Personen über die Entwicklungen in der Tourismusmobilität informiert werden, da diese besonders nahe am Gast sind und sie es sind, die die Gäste über Angebote informieren. Neben schriftlichen Informationen könnten auch eigene Informationsveranstaltungen und Workshops angeboten werden, um Touristikerinnen und Touristiker über bestehende und neue Angebote im Mobilitätsbereich, mögliche weiterführende Programme (z. B. klima:aktiv) oder Förderungen zu informieren.

3.4. Die Strategie auf einen Blick

AkteurInnen und Umsetzungschritte – Matrix

Diese Matrix (Abbildung 42) listet noch einmal die einzelnen Umsetzungsschritte auf. Im Gegensatz zur Übersicht über die Strategie (Abbildung 43) liegt hier der Fokus jedoch darauf, Verantwortlichkeiten abzubilden und somit überblicksmäßig darzustellen welche Akteurinnen und Akteure in welchem Projekt jedenfalls involviert sein sollten. Dabei wird auch differenziert dargestellt, in welchem Ausmaß die einzelnen Akteurinnen bzw. Akteure in die Umsetzung der Maßnahme involviert sein werden.

Übersicht über die Strategie

Die Übersicht über die Umsetzungsstrategie für eine verbesserte Tourismusmobilität im Montafon findet sich in Abbildung 43. Für die Umsetzung einiger Maßnahmen sind mehrere Schritte notwendig. Diese „Umsetzungsschritte“ werden in der Übersicht zusammen mit ihrer Priorität, einem empfohlenen Umsetzungszeitraum und den verantwortlichen Akteurinnen bzw. Akteuren dargestellt. Die Priorität stellt dabei die Bedeutung der einzelnen Schritte zur Erreichung der Ziele dar, je mehr Punkte schwarz ausgefüllt sind, umso wichtiger ist die Umsetzung des Projekts. Der Umsetzungszeitraum zeigt ab wann die Umsetzungsschritte (voraussichtlich) umgesetzt werden können. Damit diese Handlungsempfehlungen besser eingeordnet werden können, wurden sie zu Maßnahmenpaketen zusammengefasst. Um das volle Potential dieser Maßnahmenpakete ausschöpfen zu können, empfiehlt es sich, alle darin aufgelisteten Maßnahmen umzusetzen.

Abb. 42: AkteurInnen und Umsetzungschritte

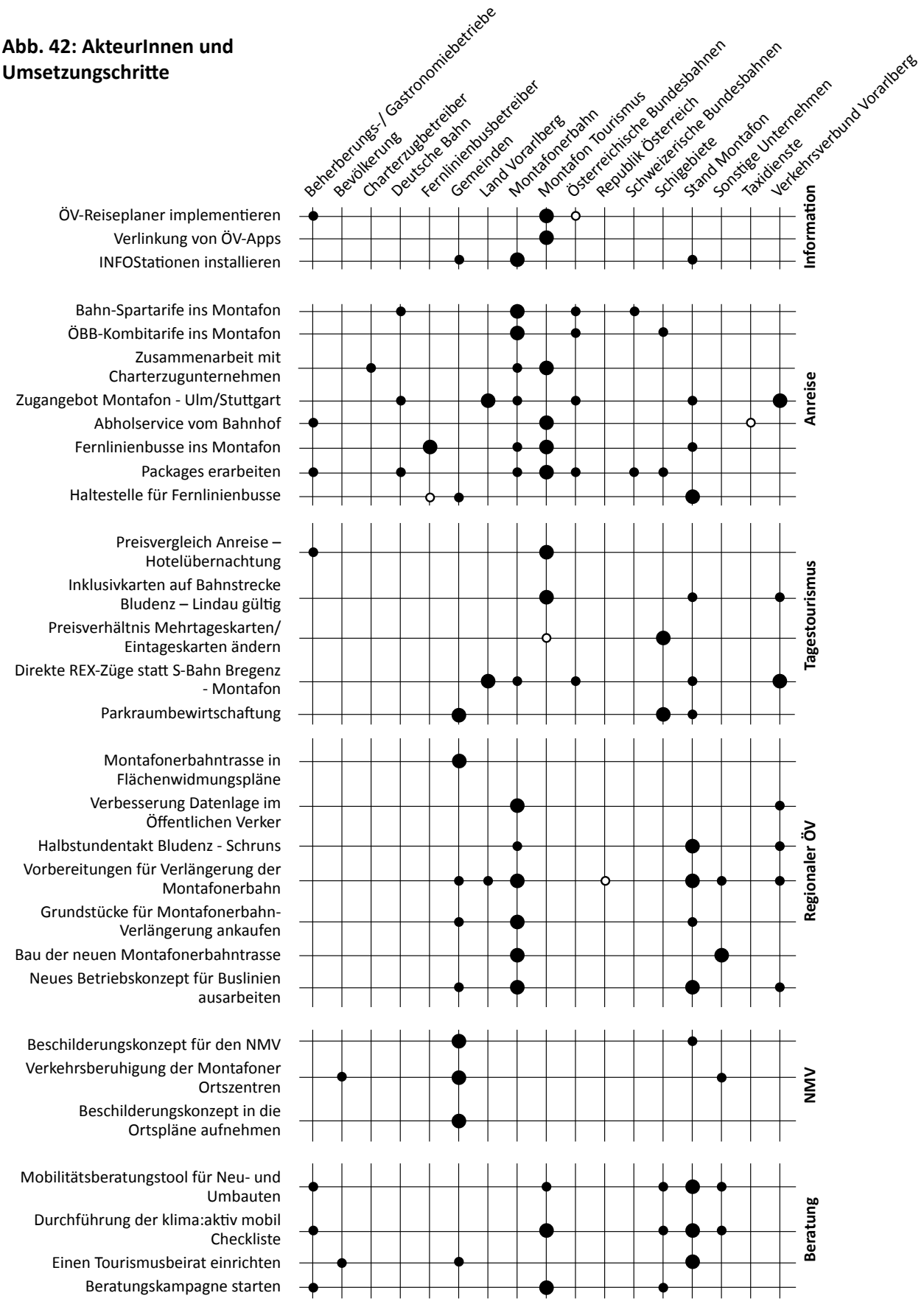


Abb. 43: Übersicht über die Strategie

Umsetzungschritte	AkteurInnen	Zeitraum	Priorität
Information			
ÖV-Reiseplaner auf den Websites des Montafon Tourismus und der Beherbergungsbetriebe implementieren	MT, BB, ÖBB	2014	●●○
Verlinkung zum Downloadbereich der vmobil-App (Verkehrsverbund Vorarlberg) und der Scotty App (ÖBB)	MT	2014	●●○
INFOStationen installieren	MBS, GM, SM	2016	●○○
Anreise			
Verhandlungen mit DB, SBB und ÖBB aufnehmen hinsichtlich der Aufnahme des Montafons als Destination für Spartarife	MBS, DB, ÖBB, SBB	2014	●●○
Gespräche mit den ÖBB aufnehmen um Destination des Kombi-Tickets zu werden	MT, BB, ÖBB, SG	2014	●○○
Zusammenarbeit mit Charterzugunternehmen hinsichtlich des Weitertransportes von Gästen von Bludenz zu den Beherbergungsbetrieben	MT, MBS, CZB	2014	●○○
Durchgehendes Zugangebot zwischen Schruns (später St. Gallenkirch) und Ulm bzw. Stuttgart einrichten	DB, ÖBB, MBS, LV, VVV, SM	ab 2018	●●●
Ein Abholservice vom Bahnhof zu den Beherbergungsbetrieben einrichten	MT, BB, (TD)	2015	●●○
Gespräche mit Fernlinienbusbetreibern aufnehmen zur Abklärung von Kooperationsmöglichkeiten und der Möglichkeit zur (saisonalen) Verlängerung von Linien ins Montafon	MT, SM, FLB, MBS	ab 2016	●●○
Packages in Zusammenarbeit mit den Bahngesellschaften ÖBB, DB und SBB erarbeiten und aktiv auf den dem Montafon Tourismus zur Verfügung stehenden Informationskanälen bewerben	ÖBB, DB, SBB, MBS, MT, BB, SG	2015	●●○
Eine Haltestelle für Fernlinienbusse mit entsprechender Infrastruktur einrichten	SM, GM, FLB	ab 2016	●○○
Tagestourismus			
Preisvergleich Anreise – Hotelübernachtung auf Website des Montafon Tourismus bzw. auf Seiten der Beherbergungsbetriebe	MT, BB	2014	●●○
Gratis Benützung des ÖV mit den Montafoner Inklusivkarten auf die Bahnstrecke Bludenz – Lindau ausweiten	MT, SM, VVV	2015	●●●
Preisverhältnisse zwischen Mehrtageskarten und Eintageskarten in den Schigebieten ändern	SG, MT	2015	●●○
Stündliche Regionalexpresszüge zwischen dem Montafon und Bregenz (und darüber hinaus) anstelle von S-Bahnzügen	MBS, ÖBB, SM, VVV, LV	2016	●●●
Parkraumbewirtschaftung bei den Montafoner Schigebieten einführen	SM, GM, SG	2025	●●○

Umsetzungschritte	AkteurInnen	Zeitraum	Priorität
Verlängerung Montafonerbahn und regionaler ÖV			
Freihaltung der geplanten Montafonerbahntrasse durch Kennzeichnung in den Flächenwidmungsplänen	GM	2014	●●●
Automatischen Fahrgastzählanlagen in die Züge und Busse im Montafon einbauen	MBS, VVV	2014	●●●
Halbstundentakt zwischen Bludenz und Schruns einführen	MBS, SM, VVV	2015	●○○
Finanzierungsfragen klären, Detailplanungen für den Bau der Bahnstrecke Tschagguns – St. Gallenkirch beauftragen und behördlichen Genehmigungsverfahren aufnehmen	SM, GM, VVV, MBS, LV, RÖ, SU	ab 2016	●●●
Grundstücke entlang der geplanten Verlängerung der Montafonerbahntrasse ankaufen	MBS, SM, GM	2018	●●●
Bau der neuen Montafonerbahntrasse zwischen Tschagguns und St. Gallenkirch sowie der neuen Verkehrsknotenpunkte	MBS, SU	ab 2020	●●●
Ein Betriebskonzept zur Anpassung des Busverkehrs auf die verlängerte Montafonerbahn ausarbeiten	MBS, SM, GM, VVV	ab 2021	●●●
Nicht motorisierter Verkehr			
Ein Beschilderungskonzept für den nicht motorisierten Verkehr im Montafon ausarbeiten und umsetzen	GM, SM	2014	●○○
Potential zur Verkehrsberuhigung in den Montafoner Ortszentren prüfen und daraus Konzepte entwickeln und umsetzen	GM, SU, BEV	2015	●●○
Die im Beschilderungskonzept festgelegten Wege in die Ortspläne der Gemeinden aufnehmen	GM	ab 2017	●○○
Beratung			
Ein Mobilitätsberatungstool für die Errichtung oder den Umbau von größeren touristischen Einrichtungen entwickeln	SM, MT, SG, BB, SU	2015	●●○
Bestehende (Tourismus-)Betriebe zur Durchführung der klima:aktiv Checkliste motivieren	SM, MT, SG, BB, SU	2015	●●○
Den Beirat zur touristischen Entwicklung einrichten	SM, GM, BEV	2016	●●●
Beratungskampagne durchführen	MT, BB, SG	2014	●●○

Erläuterung Abkürzung Akteurinnen:
BB - Beherberungs- bzw. Gastronomiebetriebe; BEV - Bevölkerung; CZB - Charterzugbetreiber; DB - Deutsche Bahn; FLB - Fernlinienbusbetreiber; GM - Gemeinden des Montafons (bzw. Standortgemeinden); LV - Land Vorarlberg; MBS - Montafnerbahn; MT - Montafon Tourismus; ÖBB - Österreichische Bundesbahnen; RÖ - Republik Österreich; SBB - Schweizerische Bundesbahnen; SG - Montafoner Schigebiete; SM - Stand Montafon; SU - Sonstige Unternehmen; TD - Taxidienste; VVV - Verkehrsverbund Vorarlberg;

4. Ausblick

Das Montafon zeichnet sich durch eine relativ hohe touristische Dichte aus und versucht seinen Gästen ein möglichst positives Urlaubserlebnis zu ermöglichen. Ein Teil dieses Urlaubserlebnisses stellen An- und Abreise sowie die Mobilität vor Ort dar. Schon heute bietet das Montafon seinen Gästen ein hochwertiges Mobilitätsangebot. Dank der Lage und der naturräumlichen Gegebenheiten ist die Anreise mit dem MIV relativ leicht möglich, auch wenn diese vor allem im Winter, wie bei anderen Wintersportdestinationen auch, häufig mit Staus verbunden ist. Auch der regionale ÖV ist sehr gut ausgebaut und auch relativ stark an die touristischen Bedürfnisse angepasst. Außerdem kann die Anbindung an das restliche Vorarlberg, sowie die Anreise per Bahn aus der Schweiz oder aus Richtung Wien als zufriedenstellend eingestuft werden. Nur die Anreise mit Öffentlichen Verkehrsmitteln aus Deutschland, dem wichtigsten Markt für den Montafoner Tourismus, ist nicht konkurrenzfähig. Durch das nötige häufige Umsteigen und der schlechten Eisenbahninfrastruktur ist dieses Unterfangen umständlich und zeitintensiv.

Insgesamt funktioniert das gegenwärtige System also relativ gut, doch gibt es gerade im NMV und im ÖV noch Verbesserungsbedarf. Die in dieser Arbeit aufgeführten Verbesserungen sollten nicht nur umgesetzt werden, um das Urlaubserlebnis der Touristinnen und Touristen zu verbessern. Es geht viel mehr darum heute schon attraktive Angebote für einen autofreien Urlaub zu schaffen. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch potentielle Gäste ohne Auto bzw. Führerschein, deren Anzahl stetig steigt, angesprochen werden können. Darüberhinaus werden so die Umweltbelastungen entlang der Anreisestrecken - etwa in der Außerfratte - reduziert.

Die hier vorgestellten Projekte kommen (mit Ausnahme der Verlängerung der Montafonerbahn) ohne größere bauliche Maßnahmen aus, wodurch sie jedoch für die Bevölkerung wenig bis gar nicht sichtbar sind. Das macht es für Politikerinnen und Politiker auch schwieriger diese zu „verkaufen“. Die zur Verbesserung der Tourismusmobilität vorgestellten Maßnahmen können dafür großteils kostengünstig und zeitnah umgesetzt werden, indem gezielt auf bestehende Strukturen und Angebote zurückgegriffen wird, um Defizite zu beheben und vorhandene Stärken weiter auszubauen. Gerade deshalb ist es wichtig diese Potentiale rasch zu nutzen und nicht zugunsten von möglicherweise prestigeträchtigeren Projekten darauf zu verzichten. Das hat auch den Vorteil, dass die positiven Auswirkungen der Maßnahmen innerhalb kurzer Zeit spürbar sein werden.

Als problematisch herausstellen könnte sich zudem die Abhängigkeit des Montafons von übergeordneten Gebietskörperschaften und größeren Unternehmen wenn es um die Umsetzung wichtiger Maßnahmen geht (z. B. die Modernisierung des süddeutschen Bahnnetzes). Dies betrifft gesetzliche Rahmenbedingungen oder Finanzierungsfragen einerseits, andererseits stellt sich auch die Frage inwiefern vonseiten dieser Akteurinnen und Akteure Kooperationsbereitschaft vorhanden ist. In vielen dieser Fragen gibt es jedoch Akteurinnen und Akteure, die ähnliche Interessen verfolgen. Durch gemeinsames Lobbying können Entscheidungen herbeigeführt bzw. positiv beeinflusst werden

Auch wenn sich einzelne Maßnahmen aufgrund der Rahmenbedingungen als nicht umsetzbar erweisen sollten, sollte dennoch versucht werden zumindest einen großen Teil davon zu realisieren, wobei die Unterteilung in Maßnahmenpakete für die Umsetzung einer konsistenten Strategie hilfreich sein kann. Zudem können sich in den nächsten Jahren Möglichkeiten eröffnen, die das Beschreiten anderer bzw. neuer Lösungswege ermöglichen. Wichtig wird auf jeden Fall sein, dass konsequent an der Verbesserung der Tourismusmobilität weitergearbeitet wird.

Die Tourismusmobilität im Montafon ist schon auf einem guten Stand, jedoch gibt es noch ungenutzte Potentiale, die auf jeden Fall erschlossen werden sollten um den Gästen auch langfristig ein gutes Angebot bieten zu können.

QUELLENVERZEICHNIS

LITERATUR

Alpenkonvention (1998): Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr.

Alpenkonvention (2000): Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr.

Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hg.) (o. J.): Leitbild 2010+ Tourismus Vorarlberg. Bregenz: Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hg.) (2006): Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 – Mobil im Ländle. Bregenz: Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Via – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Bätzing, Werner (2005): Die Alpen – Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft. München: Verlag C. H. Beck

Bobleter, Herwig; Gächter, Anton (2010a): Verkehrserhebung 2010 Montafoner Schigebiete. Feldkirch: Besch und Partner

Bobleter, Herwig; Gächter, Anton (2010b): Grasjochbahn St. Gallenkirch – Verkehrstechnisches Gutachten. Feldkirch: Besch und Partner

Brugger, Andreas (2006): Vom Pioniergeist zum Massensport: 100 Jahre Skisport im Montafon. Schruns: Heimatschutzverein Montafon

BMVIT (Hg.) (2012): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

BMWFJ (Hg.) (2010): Neue Wege im Tourismus – Die neue österreichische Tourismusstrategie. Wien: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend

Breuer, Christoph; Strele Martin (2012): Vallile raumentwicklung montafon - Mobilität im Montafon. Bregenz: Kairos gGmbH

Breuer, Christoph; Strele Martin (2013): Vallile raumentwicklung montafon – Zusammen wachsen. Bregenz: Kairos gGmbH

Europäische Kommission (Hg.) (2011): Weissbuch - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.

Ibesich, Nikolaus et. al. (2008): Erreichbarkeiten alpiner Tourismusstandorte mit dem Öffentlichen Verkehr. Wien: Umweltbundesamt.

Interreg-Projekt BODAN-RAIL 2020 (Hg.) (2001): Das Konzept BODAN-RAIL 2020.

Maier, Gunther; Tödtling, Franz; Trippl, Michaela (2002): Stadt- und Regionalökonomik 2. Wien: Springer

Mayr, Stefan; Breuer, Christoph; Strele, Martin (2010): Vision Montafon Park. Übermittelt per E-Mail.

Montafon Tourismus (2013a): Geschäftsbericht 2012. Schruns: Montafon Tourismus

Netter, Katrin (2012): Urlaubstraum Montafon – Zur 150-jährigen Geschichte des Tourismus im Tal. In: Schnetzer, Robert (Hg.): Montafon 4 Bevölkerung – Wirtschaft: das lange 20. Jahrhundert. Schruns: Stand Montafon

ÖAV (2013): Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Ideen – Taten – Fakten Nr.6 – Jahrestagung Bergsteigerdörfer, Liesing im Lesachtal, 27.9. – 30.9.2012. Innsbruck: Österreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz

Postner, Andreas; Sieber Willi (2008): Peak Oil – Die internationale Diskussion und mögliche Auswirkungen auf Vorarlberg.

Puwein, Wilfried (2009): Preiselastizitäten im Verkehr. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Scalet, Andreas (2013): Im Montafon fliegen die Schneebälle derzeit tief. In: Vorarlberger Nachrichten, 19. März 2013

Statistik Austria (2012a): Tourismus in Österreich – Ergebnisse der Beherbergungsstatistik. Wien: Kommissionsverlag

Statistik Austria (2012d): Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität) zur Beherbergungsstatistik: Monatliche Nächtigungsstatistik Jährliche Bestandsstatistik.

Strasser, Peter (2011): Urlaubsgrüße aus dem Montafon. Erfurt: Sutton Verlag

Vorarlberger LGBl. Nr. 57/2009 (2009): Gesetz über die Erhebung einer Abgabe für das Abstellen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen

Waldegger, Herbert (2005): Die Pflanzenwelt des Montafons. In: Rollinger, Maria Judith / Rollinger, Robert (Hg.): Montafon 1: Mensch – Geschichte – Natur. Schruns: Stand Montafon

Werner, Richard (2005): Klima und Wetter im Montafon. In: Rollinger, Maria Judith / Rollinger, Robert (Hg.): Montafon 1: Mensch – Geschichte – Natur. Schruns: Stand Montafon

Wolkersdorfer, Christian (2005): Geologische Verhältnisse des Montafons und angrenzender Gebiete. In: Rollinger, Maria Judith / Rollinger, Robert (Hg.): Montafon 1: Mensch – Geschichte – Natur. Schruns: Stand Montafon

Zech et. al. (2013): Studie Tourismusmobilität 2030 in Österreich. Wien: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend

Internet

3-Täler-Info- und Verkaufsbüro (2013): Bus und Bahn. In: http://www.3taeler.at/de/service/busverbindungen, abgerufen am 30.11.2013

Albrecht, Max (o. J.): Naturraum Vorarlberg. In: http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/umwelt_zukunft/umwelt/natur-undumweltschutz/weitereinformationen/daten_fakten/naturraumvorarlberg.htm, abgerufen am 08.01.2013

Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hg.) (2012): Tourismusstrategie 2020. In: http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/tourismus_kultur/tourismus/tourismuspolitik/neuigkeiten_mitbild_/tourismusstrategie2020.htm, abgerufen am 09.07.2013

Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hg.) (2013): Vogis – Verkehrszählstellen. In: http://vogis.cnv.at/atlas/init.aspx?karte=verkehrszaehlstellen&ks=verkehr&cms=verkehr, abgerufen am 23.3.2013

Beck, Sebastian / Plöger, Wolfgang (2008): Lebensstile und Mobilität. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 1/2008; http://www.vhw.de/publikationen/verbandszeitschrift/archiv/2008/heft-1/, abgerufen am 20.4.2013

Bergbahnen Gargellen (o. J.): zeit zum atmen. In: http://www.bergbahnen-gargellen.at/, abgerufen am 02.03.2013

Berger, Jutta (2013): Pfändertunnel: Staus noch bis in den Sommer. In: Der Standard, o. J.: http://derstandard.at/1356426524190/Pfaendertunnel-Staus-noch-bis-in-den-Sommer, abgerufen am 23.3.2013

BMLFUW; Österreichische Energieagentur (o. J.): Checkliste für Tourismusbetriebe. In: http://www.klimaaktiv.at/dms/klimaaktiv/tools/mobilitaet/Freizeitchecklisten/MM_Tourismus_Checkliste_Betriebe_A3_080709_Web.pdf, abgerufen am 29.06.2013

BMWFJ (2013): Treibstoffpreismonitor. In: http://www.bmwfj.gv.at/EnergieUndBergbau/Energiepreise/Seiten/MonitorTreibstoff.aspx?Report=9, abgerufen am 24.04.2013

Bodensee – Oberschwaben Verkehrsverbund (2012): Fahrplan Singen – Friedrichshafen – Lindau. In: http://www.bodo.de/linien-fahrplaene/fahrplaene.html, abgerufen am 04.06.2013

Böhm, Markus (2012): Wir fahren nicht so gern mit der Tram. In: Der Standard Online Ausgabe, http://derstandard.at/1350258510499/Wir-fahren-fahren-fahren-nicht-so-gern-mit-der-Tram, abgerufen am 20.4.2013

DB Vertriebs GmbH (2013): Fahrplanabfrage, getätigt am 25.03.2013. In: http://www.bahn.de/p/view/index.shtml

Deutsche Gesellschaft für Akustik (o. J.): Lden. In: http://www.dega-akustik.de/copy_of_ald/wissenswertes-zum-thema-larm/larm-lexikon/eintrage/lden, abgerufen am 10.10.2013

Explorer Hotel Montafon (2013): http://www.explorer-hotel.com/montafon/, abgerufen am 26.07.2013

Gemeinde Schruns (o. J.): Schrunser Zeittafel – 1928 bis 2008 – im Überblick. In: http://www.schruns.at/geschichte/Schrunser_Zeittafel.pdf, abgerufen am 17.05.2013

Google Maps (2013): Abfrage Routenplaner. In: maps.google.at

Illwerke Tourismus (o. J.): Chronik. In: http://www.illwerke-tourismus.at/inhalt/at/s/2091.htm, abgerufen am 17.05.2013

Integral Markt- und Meinungsforschung (o. J.): Was sind Sinus Milieus? In: http://www.integral.co.at/de/sinus/milieus.php, abgerufen am 20.04.2013

Karg, Josef; Jajes, Aimée (2012): Elektrifizierung der Strecke München-Lindau wieder verschoben. In: Augsburger Allgemeine (19. Oktober 2012), http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Elektrifizierung-der-Strecke-Muenchen-Lindau-wieder-verschoben-id22393121.html, abgerufen am 04.06.2013

Krämer, Christopher (2013): Bus-Unternehmen rüsten sich für harten Wettbewerb. In: Manager Magazin Online (04.01.2013), http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,875666,00.html, abgerufen am 04.06.2013

Landesstelle für Statistik (2012a): Tourismus Sommer seit 1984. In: http://www.vorarlberg.at/pdf/4_tourismussommerseit1984.pdf, abgerufen am 17.05.2013

Landesstelle für Statistik (2012b): Tourismus Winter seit 1983/84. In: http://www.vorarlberg.at/pdf/3_tourismuswinterseit1983.pdf, abgerufen am 17.05.2013

Montafon Tourismus (2013b): Interaktive Karte. http://alpregio.outdooractive.com/ar-montafon/de/alpregio.jsp#tab=WelcomeTab, abgerufen am 09.07.2013

Montafon Tourismus (o. J. a): Das Montafon und seine Orte. In: http://www.montafon.at/region-und-orte, abgerufen am 04.01.2013

Montafon Tourismus (o. J. b): Bergbahnen im Überblick. In: http://www.montafon.at/de/bergbahnen/bahnen_im_ueberblick, abgerufen am 02.03.2013

Montafon Tourismus (o. J. c): Urlaubswelten. In: http://www.montafon.at/de/urlaubswelten/, abgerufen am 02.03.2013

Montafon Tourismus (o. J. d): Echte Bergliebhaber und Gipfelstürmer. In: http://www.montafon.at/de/urlaubswelten/echte_bergliebhaber_und_gipfelsturmer, abgerufen am 02.03.2013

Montafon Tourismus (o. J. e): Wanderbusse im Montafon. In: http://www.montafon.at/wanderbusse, abgerufen am 24.03.2013

Montafon Tourismus (o. J. f): Preise/Tickets. In: http://www.montafon.at/de/bergbahnen/preise_tickets, abgerufen am 24.03.2013

Montafon Tourismus (o. J. g): Anreise und Verkehr. In: http://www.montafon.at/de/info_und_service/anreise_und_verkehrsmittel, abgerufen am 25.03.2013

Montafon Tourismus (o. J. h): Impressum. In: http://www.montafon.at/de/service/impressum, abgerufen am 25.03.2013

Montafonerbahn AG (o. J. a): Verkehr – Willkommen bei mbs Verkehr. In: http://www.montafonerbahn.at/verkehr/start.htm, abgerufen am 23.3.2013

Montafonerbahn AG (o. J. b): Wir über uns. In: http://www.montafonerbahn.at/unternehmen/index.shtml, abgerufen am 26.3.2013

Müller Touristik (o. J.): Im Nachtzug direkt nach Österreich. In: http://www.schnee-express.com/, abgerufen am 25.03.2013

News (2003): Vorarlberg: Zweite Ambertunnelröhre offen. In: http://www.news.at/articles/0351/10/71294/vorarlberg-zweite-ambergtunnel-roehre, abgerufen am 17.05.2013

ÖBB Personenverkehr AG (2013): Fahrplanabfrage, getätigt am 25.03.2013. In: http://www.oebb.at

ORF Vorarlberg (2012): Tourismus: Volle Auslastung über Feiertage. In: http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2565565/, abgerufen am 12.02.2013

ORF Vorarlberg (2013a): Sehr gute Buchungslage im Februar. In: http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2520787/, abgerufen am 12.02.2013

ORF Vorarlberg (2013b): Montafon Tourismus bald unter neuer Führung. In: http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2571557/, abgerufen am 25.03.2013

Österreich Werbung (o. J.): Österreich Werbung. In: http://www.austriatourism.com/, abgerufen am 25.03.2013

SBB Personenverkehr (2013): Fahrplanabfrage, getätigt am 25.03.2013. In: http://www.sbb.ch/home.html

Silvretta Montafon (2013): Urlaubswelten. In: http://www.silvretta-montafon.at/, abgerufen am 02.03.2013

Springer Fachmedien (o. J.): Szenario-Technik. In: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/szenario-technik.html, abgerufen am 12.08.2013

Stadt Feldkirch (o. J.): Automatische Fahrgastzählanlagen in den Stadtbussen. In: http://feldkirch.at/stadt/wirtschaft-1/automatische-fahrgastzaehlanlagen-in-den-stadtbussen, abgerufen am 27.5.2013

Stand Montafon (o. J.): Stand Montafon. In: http://stand-montafon.at/stand, abgerufen am 25.03.2013

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (2008): Alpenkonvention. In: http://www.alpconv.org/de/convention/default.aspx, abgerufen am 14.03.2013

Statistik Austria (2012b): Statistik des Bevölkerungsstandes. In: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres-_quartalsanfang/index.html, abgerufen am 05.01.2013

Statistik Austria (2012c): STATcube – Statistische Datenbank von Statistik Austria. In: http://statcube.at/statistik.at/ext/superweb/loadDatabase.do, abgerufen am 06.01.2013

Statistik Austria (2012e): Ein Blick auf die Gemeinde – Einwohnerzahl und Komponenten der Bevölkerungsentwicklung. In: http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=8, abgerufen am 05.01.2013

Statistik Austria (2012f): Ankünfte, Nächtigungen sowie durchschnittliche Aufenthaltsdauer nach Bundesländern (1995 bis 2011). In: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtigungen/index.html, abgerufen am 11.02.2013

Statistik Austria (2012g): Tourismusintensität pro Einwohnerin und Einwohner (Basis Nächtigungen). In: https://www.statistik.at/web_de/static/tourismusintensitaet_pro_einwohnerin_und_einwohner_basis_naechtigungen_199_020995.pdf, abgerufen am 12.02.2013

Statistik Austria (2013a): Tourismusintensität pro Einwohnerin und Einwohner (Basis Nächtigung). In: https://www.statistik.at/web_de/static/tourismusintensitaet_pro_einwohnerin_und_einwohner_basis_naechtigungen_199_020995.pdf, abgerufen am 26.07.2013

Statistik Austria (2013b): Kapazitätsauslastung (Basis Betten) in % getrennt nach Sommer- und Wintersaison (1999 bis 2012). In: https://www.statistik.at/web_de/static/kapazitaetsauslastung_basis_betten_in__getrennt_nach_sommer-_und_wintersai_020999.pdf, abgerufen am 12.02.2013

Statistik Austria (2013c): Jahresdurchschnittsbevölkerung seit 1981 nach Geschlecht, breiten Altersklassen und Staatsangehörigkeit. In: http://www.statistik.at/web_de/static/ergebnisse_im_ueberblick_jahresdurchschnittsbevoelkerung_031331.pdf, abgerufen am 15.08.2013

Statistik Austria (o. J.): Klassifikationsdatenbank - Unterklasse: H 49.39-1. In: http://www.statistik.at/KDBWeb/kdb_Erlaeuterungen.do?KDBtoken=null&&elementID=4074255, abgerufen am 14.08.2013

Stiller, Gudrun (o. J.): Szenariotechnik. In: http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/szenariotechnik/szenariotechnik.htm, abgerufen am 12.08.2013

Verkehrsverbund Vorarlberg (2012): Fahrplan Lindau – Bregenz –Bludenz – Innsbruck – Wien. In: http://www.vmobil.at/fileadmin/downloads/vvv/fahrplan/2013/KB1.pdf, abgerufen am 06.04.2013

Verkehrsverbund Vorarlberg (o. J.): Fahrplanentwürfe Vorarlberg 2013. In: http://www.vmobil.at/index.php/375#1, abgerufen am 24.03.2013

Vorarlberger Illwerke AG (o. J.): Kraftwerke. In: http://www.illwerke.at/inhalt/at/184.htm, abgerufen am 08.01.2013

Vorarlberger Landesstelle für Statistik (2012a): Tourismusjahre seit 1983/1984. In: http://www.vorarlberg.at/pdf/5_tourismusjahreseit1983_.pdf, abgerufen am 28.04.2013

Vorarlberger Landesstelle für Statistik (2012b): Tourismus Winter seit 1983/1984. In: http://www.vorarlberg.at/pdf/3_tourismuswinterseit1983.pdf, abgerufen am 28.04.2013

Vorarlberger Landesstelle für Statistik (2012c): Tourismus Sommer seit 1984. In: http://www.vorarlberg.at/pdf/4_tourismussommerseit1984.pdf, abgerufen am 28.04.2013

Vorarlberg Online (2013): Neuer Marketingbeirat Montafon Tourismus bereits aktiv. In: http://www.vol.at/silbertal/neuer-marketingbeirat-montafon-tourismus-bereits-aktiv/3642779v, abgerufen am 30.11.2013

Wirtschaftskammer Vorarlberg (o. J.): Sparte Tourismus. In: http://portal.wko.at/wk/startseite_dst.wk?dstid=705&dstname=Sparte%20Tourismus%20und%20Freizeitwirtschaft, abgerufen am 25.03.2013

Wirtschaftsstandort Vorarlberg Gesellschaft (2012): Die größten Arbeitgeber im Land. In: http://www.wisto.malang.at/upload/file/Top%20100%202012.pdf, abgerufen am 09.03.2013

Wex, Georg (2012): Rückschlag für die Südbahn. In: Südkurier (07. Dezember 2012), http://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/bodenseekreis/Rueckschlag-fuer-die-Suedbahn;art410936,5807988, abgerufen am 04.06.2013

Interviews, mündliche Beiträge

Brandl, Kai (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Feldkirch, 9. April 2013

Breuer, Christoph (2013): Telefonat, geführt mit dem Verfasser. Bregenz/Wien, 25. November 2013

Bitschnau, Manuel (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Schruns, 19. März 2013

Ebster, Marion (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Schruns, 18. März 2013

Netzer, Guntram (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Schruns, 19. März 2013

Oberhammer, Martin (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. St. Gallenkirch, 8. April 2013

Rankl, Christian; Zimmermann, Jörg (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Bregenz, 5. April 2013

Schönig, Thomas (2013): Diskussionsbeitrag beim Szenarienworkshop Tourismusmobilität. Wien, 21.2.2013

Schützinger, Christian (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Dornbirn, 18. März 2013

Strele, Martin (2013): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Schruns, 18. März 2013

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Aufbau der Diplomarbeit 10

Abb. 2: Die Gemeinden des Montafons 14

Abb. 3: Relative Bevölkerungsentwicklung im Montafon, Bezirk Bludenz und Land Vorarlberg 1869 - 2012 16

Abb. 4: Anteil der Beschäftigten in % an den Gesamtbeschäftigten der bedeutendsten Sektoren im Montafon im Vergleich zu Vorarlberg und Österreich 17

Abb. 5: Überblick über die historische Entwicklung des Tourismus im Montafon 19

Abb. 6: Bettenkapazität in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011 21

Abb. 7: Einwohnerzahl im Verhältnis zur Zahl der Anwesenden bei voller Bettenauslastung 22

Abb. 8: Nächtigungen in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011 23

Abb. 9: Ankünfte in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011 24

Abb. 10: Durschnittliche Aufenthaltsdauer in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011 in Nächten 24

Abb. 11: Durchschnittliche Auslastung der Gästebetten in den Montafoner Berichtsgemeinden in Prozent 25

Abb. 12: Herkunft der Montafoner Gäste 2011/2012 nach Nationen 26

Abb. 13: Wichtige touristische Ziele im Montafon 27

Abb. 14: Landesradrouten und Mountainbikewege im Montafon 30

Abb. 15: Landesstraßen und Silvretta-Hochalpenstraße 31

Abb. 16: Straßenverkehrsaufkommen an der Zählstelle L188 St. Anton (beide Fahrtrichtungen) 32

Abb. 17: Straßenverkehrslärm (L_{den}) entlang der L188 zwischen St. Anton und Schruns 33

Abb. 18: Bahnhöfe und Haltestellen entlang der Montafonerbahn 34

Abb. 19: Liniennetz von Bus und Bahn im Montafon 35

Abb. 20: Tarifzonenplan (Ausschnitt südliches Vorarlberg) 36

Abb. 21: Modal Split der SchigebietsbesucherInnen an den Ersteintrittspunkten[1] 40

Abb. 22: AkteurInnenlandkarte 45

Abb. 23: Abhängigkeit der einzelnen Verkehrsträger von Erdölprodukten 53

Abb. 24: Idealtypische Kurve für den zeitlichen Verlauf der Ölfördermenge 54

Abb. 25: Ölförderung und globale Nachfrage 55

Abb. 26: Entwicklung des Preises für Erdöl der Sorte Brent seit 1987 in US Dollar 56

Abb. 27: Definition Preiselastizitäten 56

Abb. 28: Nächtigungen im Montafon 1983/84 - 2010/11 58

Abb. 29: Ankünfte im Montafon 1983/84 - 2010/11 59

Abb. 30: Einflussfaktoren des Verkehrsverhaltens 60

Abb. 31: Veränderung des Verkehrsaufkommens bei MIV, ÖV und Rad seit 2002 in Deutschland 61

Abb. 32: Führerscheinbesitz in Deutschland nach Altersklassen und Zeiträumen 61

Abb. 33: Regelmäßige Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland nach Altersklassen und Zeiträumen 62

Abb. 34: Sinus Milieus in Österreich 63

Abb. 35: Entwicklung der Treibstoffpreise bis 2030 gemäß den Szenarien 65

Abb. 36: Entwicklung der Ankünfte und Nächtigungen bis 2030 gemäß den Szenarien 65

Abb. 37: Aufbau der Strategie 69

Abb. 38: Ziele-Maßnahmen-Matrix 71

Abb. 39: Schematische Darstellung der zusätzlichen Zugverbindung laut Maßnahme 73

Abb. 40: Information zu Haltestellen mit QR-Codes beim Landbus Unterland 75

Abb. 41: Projektierte Trasse zur Verlängerung der Montafonerbahn (Tschagguns - St. Gallenkirch) 76

Abb. 42: AkteurInnen und Umsetzungschritte 83

Abb. 43: Übersicht über die Strategie 84

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Steckbrief Montafon 13

Tab. 2: Wohnbevölkerung der Gemeinden des Montafons 2002 und 2012 15

Tab. 3: Anzahl der Beherbergungsbetriebe in den Montafoner Berichtsgemeinden 2010/2011 20

Tab. 4: Tourismusintensität im Montafon, in Vorarlberg und in Österreich 2011 25

Tab. 5: Zugverbindungen aus ausgewählten Städten ins Montafon (Schruns) 38

Tab. 6: Kosten und Dauer des Gepäcktransports ins Montafon 39

Tab. 7: Preiselastizitäten im Verkehr 57

Tab. 8: Szenarien auf einen Blick 64