

STAND MONTAFON

NIEDERSCHRIFT

aufgenommen am 19. Februar 1991 im Haus des Gastes in Schruns  
anlässlich der 6. Sitzung der Standesvertretung in der laufenden  
Legislaturperiode.

Aufgrund der Einladung vom 4. Februar 1991 nehmen an der Standessitzung  
teil:

Standesrepräsentant LAbg. Mag. Siegmund Stemer, St. Anton;  
Bürgermeister Guntram Bitschnau, Tschagguns;  
Bürgermeister Burkhard Wachter, Vandans;  
Bürgermeister Martin Vallaster, Bartholomäberg;  
Bürgermeister Wilhelm Säly, Silbertal;  
Bürgermeister Fritz Rudigier, St. Gallenkirch;  
Bürgermeister Heinrich Sandrell, Gaschurn;  
Bürgermeister Lothar Ladner, Lorüns;  
Bürgermeister Bertram Luger, Stallehr;

Entschuldigt:

Bürgermeister Harald Wekerle, Schruns;

Weiters nehmen zu Tagesordnungspunkt 1 (Nahverkehrsplanung  
Montafon) an der Standessitzung nachstehende Herren teil:

Bezirkshauptmann Dr. Leo Walser;

Dipl.-Ing. Franz Schwerzler, Abt. VIa, Amt der Landesregierung;  
Dipl.-Ing. Martin Besch in Begleitung von Dipl.-Ing. Günter  
Gatterinig, Feldkirch;  
Dipl.-Ing. Gerhard Moser, Hard;  
Robert Ferrari von der Fa. Zierl Consult, Bludenz;  
A Dir. Gottfried Schapler in Begleitung von Mag. Norbert Brandtner,  
Montafonerbahn AG;  
Gottfried Feuerle, Postautodienst;

Entschuldigt:

Johann Kapferer, Postautoleitung Innsbruck;

Schriftführer: Standessekretär Mag. Johann Vallaster;

Der Vorsitzende eröffnet um 16.00 Uhr die Standessitzung, begrüßt  
die Standesvertreter und stellt gemäß Statut die Beschlußfähigkeit  
fest. Gegen die vorliegende Tagesordnung wird kein Einwand  
erhoben, zur Behandlung steht somit nachstehende

#### TAGESORDNUNG

1. Nahverkehrsplanung Montafon:  
Diskussion von Möglichkeiten unter Mitwirkung von Fachleuten;
2. Berichte des Vorsitzenden;
3. Genehmigung der Niederschrift über die 5. Standessitzung vom  
6. Dezember 1990;
4. Allfälliges;

Nachdem der Herr Bezirkshauptmann sowie die Verkehrsplaner auf  
16.30 Uhr geladen sind, wird der Tagesordnungspunkt 2. - Berichte  
vorgezogen.

Erledigung der Tagesordnung:

Pkt. 2.)

a) Der Vorsitzende berichtet über die am vergangenen Freitag  
erfolgte Aufstellung der Brücke am neuen Standort. Die Verlegearbeiten  
laufen planmäßig ab. Vom Herrn Militärkommandanten  
ist geplant, die Brücke im Rahmen einer offiziellen Feier dem  
Stand Montafon zu übergeben.

b) Der Vorsitzende bringt ein Ansuchen des Reitclubs Montafon um  
Unterstützung anlässlich des im laufenden Jahr stattfindenden  
25. Turnieres in Form der Übernahme der Kosten für ein Hindernis  
vor. Lt. vorliegender Preisliste ist mit Gesamtkosten in  
Höhe von S 25.000,- bis S 30.000,- zu rechnen.

Diesem Ansuchen wird einstimmig stattgegeben und die Übernahme  
der Kosten für ein Hindernis im erwähnten Betrag bewilligt.

c) Der Vorsitzende berichtet, daß am 25. Februar 1991 die Gründungsversammlung für das Organisationskomitee für die Weltcuprennen 1992 stattfindet. Nach vorliegenden Berechnungen betragen die Gesamtkosten S 4,8 Millionen, während einnahmenseitig derzeit S 3,3 bis S 3,5 Mio. gesichert sind. Nachdem noch nicht sämtliche Verhandlungen über den Abschluß der Werbeverträge abgeschlossen sind, darf realistisch mit einem effektiven Abgang in Höhe von S 1 bis 1,3 Mio. gerechnet werden, wobei in diesem Betrag bereits ein Versicherungsschutz für einen all fälligen Ausfall enthalten ist.

d) Am kommenden Freitag findet die offizielle Vorstellung der neuen Zugsgarnitur der Montafonerbahn mit Pressefahrt von Bregenz nach Schruns statt, an welcher u.a. auch Bundesminister Dipl.-Ing. Rudolf Streicher und Landeshauptmann Dr. Purtscher teilnehmen. Der Vorsitzende bringt dazu zur Kenntnis, daß an den Herrn Bundesminister ein Schreiben übergeben werden soll,

-3-

mit welchem der Minister um Unterstützung bei den Bemühungen um die Verbesserung der Tagesrandverbindungen durch die Postbuslinien und um die Abdeckung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Montafonerbahn durch den Bund ersucht wird. Von der Landesvertretung wird diese Vorgangsweise einhellig unterstützt.

e) Von Bürgermeister Sandrell wird angeregt, über den Tourismusverband darauf hinzuwirken, daß bei Vorweis der Gästekarte durch Gäste Preisunterschiede für verschiedene Angebote deutlich sichtbar angekündigt werden. Damit soll ein zusätzliche Anreiz geschaffen werden, daß die Gäste ordnungsgemäß bei den jeweiligen Gemeinden gemeldet werden.

Pkt. 1.)

Zur Beratung dieses Tagesordnungspunktes begrüßt der Vorsitzende A den Herrn Bezirkshauptmann sowie die Verkehrsplaner recht herzlich und dankt ihnen für ihre Bereitschaft zur Teilnahme an der heutigen Beratung.

Der Vorsitzende weist auf die in den vergangenen Monaten stattgefundenen Beratungen hin und bringt die vielfältigen Vorschläge für mögliche Lösungen aus den einzelnen Arbeitskreisen zur Kenntnis.

Die im Jahre 1988 vom Büro Rudelstorfer durchgeführte Verkehrszählung zeigt deutlich auf, daß ca. 70% des Verkehrs in der Talschaft selbst bedingt ist, während ca. 20% auf den Sommertourismus und lediglich 10% auf den Wintertourismus entfallen. Der Vorsitzende stellt unmißverständlich fest, daß die Talschaft u.a. auch ganz wesentlich vom Fremdenverkehr abhängig ist, weshalb die Diskussionen um Verkehrsberuhigungen und damit zusammenhängende Maßnahmen nicht unter einem falschen Gesichtspunkt durchgeführt werden dürfen. Trotz vielfältigen Beratungen in der Vergangenheit und auch großzügiger Unterstützung der Montafonerbahn durch Gemeinden, Land und Bund konnte bisher keine befriedigende Lösung der Gesamtverkehrsproblematik erreicht werden. Ansatzpunkte sind vielschichtig zu diskutieren, wobei nur beispielhaft der öffentliche Personennahverkehr, Attraktivierung der Montafonerbahn, Einführung von Sammeltaxis, Ortsbus Systemen etc. angeführt werden. Nur ansatzweise werden vom Vorsitzenden die vor allem in den Abendstunden sehr schlechten bzw. gänzlich fehlenden Anschlußverbindungen der Post erwähnt. Insgesamt sind mittel- und langfristig Maßnahmen zu setzen, welche eine drastische Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der B-188 im Bereich der stark belasteten Ortsdurchfahrten herbeiführen. Auch trotz großzügiger Förderung des öffentlichen Verkehrs und Ausnützung aller möglichen Maßnahmen wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrten auch künftig nur durch Umfahrungen der Ortskerne möglich sein, wobei andererseits die bestehenden Ortsdurchfahrten drastisch zurückzubauen sind, damit Möglichkeiten für Ortszentrumsgestaltungen geschaffen und die Lebens- und Wohnqualität für die Bevölkerung gesichert werden kann.

-4-

Dir. Schapler:

Ausgehend von der These, "mehr Straßen bedingt mehr Verkehr" müßte andererseits auch mehr öffentlicher Schienenverkehr und damit zunehmende Attraktivität auch eine Zunahme der Personenbeförderungen auf der Bahn zur Folge haben. Nur ein entsprechendes attraktives Angebot, welches eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt, kann eine Konkurrenzfähigkeit der Schiene herbeiführen. Während in den vergangenen Jahrzehnten vorwiegend nur im Bereich der Straße Investitionen getätigt wurden, wurden die dringend notwendigen Investitionen im Bereich des Schienenverkehrs lange Zeit unterlassen und mit den Modernisierungsmaßnahmen eigentlich erst vor wenigen Jahren begonnen. Zur Herbeiführung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs wird die Forderung an den Bund erhoben, auch der Montafonerbahn die von ihr erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen abzugelten.

Von Mag. Brandtner wird weiters auf die ab 2. Juni 1991 beschlossene

Einführung des Austrotakts verwiesen, bei welchem auch von A der Montafonerbahn als erster Schritt in der Zeit zwischen 6.30 und 9.00 Uhr und zwischen 16.00 und 19.00 Uhr Zugsgarnituren im Halbstundentakt zwischen Bludenz und Schruns geführt werden. Zusätzlich wurde auch die Fahrzeit in den Abendstunden bis 23.00 Uhr verlängert, sodaß somit täglich 44 Zugverbindungen zwischen Bludenz und Schruns bestehen.

Gottfried Feuerle, Postautodienst:

Er weist darauf hin, daß etwa vor Jahren noch ein Kurs um 21.30 Uhr bis Partenen geführt wurde, welcher jedoch mangels Annahme (meist nur ein oder gar kein Fahrgast) aus wirtschaftlichen Überlegungen eingestellt werden mußte. Er weist auch darauf hin, daß vor 25 Jahren eine wesentliche stärkere Inanspruchnahme der Postautolinien gegeben war. Aber auch Beispiele aus anderen Regionen (Klostertal) werden erwähnt, bei welchen trotz Linienverkehr in den Abendstunden eine nur äußerst mangelnde Frequenz gegeben ist. Vom PKW-Fahrer wird oft nur der Treibstoffverbrauch berücksichtigt, wobei im Rahmen des derzeitigen Umfeldes auch bei entsprechendem Angebot die Bereitschaft des einzelnen zum Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel in weiten Bereichen nicht gegeben ist.

Der Vorsitzende weist auf die Zielrichtung der heutigen Besprechung hin, wonach Möglichkeiten der Verkehrslenkung für ca. 17.000 Einwohner und ebensoviele Gästebetten in einem abgeschlossenen Tal, mit ca. 75 Aufstieghilfen, einem sehr hohen Pendleranteil der einheimischen Bevölkerung und daraus folgend einer extremen Mobilität gefunden und entsprechende Lösungsvorschläge erarbeitet werden sollten. Zum heutigen Zeitpunkt fehlt sicherlich eine exakte Bestandsaufnahme, durch welche genaue Unterlagen über den Siedlungsbereich, Flächenwidmung, Schüler- Berufs- Werksverkehr, Freizeitverhalten u.a. erfaßt werden.

-5-

Dipl.-Ing. Schwerzler:

Es dürfen sicherlich nicht allzugroße Erwartungen darin gesehen werden, daß allein durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Verkehrsprobleme insgesamt und die Umweltbelastungen gelöst werden können. So muß beispielsweise im Rheintal trotz eines teilweisen sehr guten Angebotes leider eine schlechte Annahme durch die Bevölkerung verzeichnet werden. Eine Übertragung der Lösungsansätze aus diesem Bereich auf eine ausgesprochene Fremdenverkehrsregion wie das Montafon wird als nicht möglich beurteilt.

Im Bereich des anbindenden Postverkehrs werden von ihm massive Schwachstellen aufgezeigt und die Verknüpfung von Schiene und Bus als sehr schlecht beurteilt, weshalb in diesem Bereich dringend ein kurzfristiger Handlungsbedarf gegeben ist.

Dipl.-Ing. Besch:

0 Auch eine starke Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs kann keine spürbare Entlastung auf der B-188 herbeiführen. Auf Beispiele in anderen Bereichen (z.B. Zürich) wird von ihm hingewiesen. Insgesamt sollten jedoch zur Verbesserung der Mobilität für jene Bevölkerungsteile, die kein Auto besitzen bzw. aus persönlicher Überzeugung das öffentliche Verkehrsmittel benutzen, entsprechende Alternativen zur Verfügung gestellt werden. Teilweise läßt sich dieses Angebot kurzfristig sicherlich noch verbessern.

Um jedoch für die Lösung der Gesamtproblematik entsprechende Vorschläge erarbeiten zu können, wird eine genaue Analyse der derzeitigen Verkehrssituation nach Benutzerkategorien als unumgänglich beurteilt. Lösungen werden insgesamt als sehr schwierig beurteilt, da viele Gemeinden und Interessensgruppen ein Mitspracherecht besitzen und dirigistische Maßnahmen kaum möglich sind. Es kann künftig nur durch restriktive Maßnahmen bzw. eine Marktanpassung im Straßenverkehr eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden.

Robert Ferrari:

Insgesamt werden die in den Arbeitskreisen erarbeiteten Vorschläge als sehr positiv beurteilt, wobei zusammenfassend für weitere Planungen als Zielsetzungen die Erhaltung der Wirtschaftskraft des Tales, ein qualitatives Wachstum und die Sicherung des Lebensraumes für die einheimische Bevölkerung im Vordergrund stehen. Nach seiner Beurteilung wird bis zum Jahre 2010 nach der Fertigstellung der A-96 im süddeutschen Raum und dem wirtschaftlichen Aufbau in der DDR der Individualverkehr um mindestens ca. 50% zunehmen. Trotz Umfahrungen der heute belasteten Ortsteile werden in Zukunft die Probleme zunehmen und ein Verkehrsinfarkt wird zu erwarten sein.

Es müssen daher bereits heute langfristige Maßnahmen gesetzt werden, welche die künftige Talententwicklung berücksichtigen, wobei von ihm folgende drastische Möglichkeiten aufgezeigt werden:

1. Verlängerung der Bahn bis zur Bielerhöhe, womit der Durchzugsverkehr gestoppt werden kann.  
Als Vision wäre auch ein Zusammenschluß mit der Rhätischen Bahn denkbar.

2. Als Regulat müßte im Bereich Lorüns ein Informationszentrum über Zimmervermittlung, Witterungsverhältnisse u.a. als eine Art Kontrollinstanz installiert werden. Auch die Einführung einer nach PKW-Insassen gestaffelten Umweltschutzabgabe würde zu einer Verbesserung der Verkehrssituation wesentlich beitragen. Die Talschaftsziele können sicher dann am besten erreicht werden, wenn das Tal selbst eine Art Rarität im Sinne einer Exklusivität aufweist. Die langfristige Entwicklung des Tales erfordert eine Befreiung vom Durchzugsverkehr, damit andererseits eine attraktive Frequenz der Zugsführungen gewährleistet werden kann.

Dipl.-Ing. Gatternig:

Die Bereitstellung eines Mindestangebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung ist sicher notwendig. Die Problematik ist jedoch größtenteils in den Tourismusspitzen zu suchen. Durch die Schaffung einer gewissen Exklusivität des Tales könnte das Verkehrsproblem aus dem Tal verlagert werden. Das hohe Verkehrsaufkommen kann jedoch mit konventionellen Mitteln nicht gelöst werden, weshalb entsprechende Modelle ausgearbeitet werden sollten (auf Modelle in der Schweiz wird verwiesen).

Dipl.-Ing. Moser:

Da globale Lösungen nicht möglich sind, sind die Zielformulierungen im Tal selbst vorzunehmen und anschließend darauf abgestimmte Infrastrukturen zu schaffen. Der öffentliche Verkehr ist derzeit in einem hohen Prozentsatz auf Schülertransporte ausgerichtet, als nächster Schritt sollte der Pendler als Zielgruppe für die Benützung in Angriff genommen werden. Aus jüngsten Umfragen aus anderen Regionen (Bregenzerwald) ist bekannt, daß vom Pendler als entscheidender Faktor für die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs die Fahrzeit gewertet wird. Als eine kurzfristige Maßnahme wird sicher die Abstimmung der Fahrpläne an den Austrotakt bewertet.

Bezirkshauptmann Dr. Walser:

Aus der bisherigen Diskussion wird bestätigt, daß mit dem öffentlichen

Verkehr allein eine Beeinflussung des Individualverkehrs derzeit nicht möglich ist. Es ist zu akzeptieren, daß für einen bestimmten Personenkreis ein verbessertes Angebot geschaffen werden muß, wobei in diese Überlegungen auch volkswirtschaftliche Aspekte miteinzufließen haben. Er richtet an die Experten die Bitte, zu akzeptieren, daß mit dem öffentlichen Verkehr allein die derzeitigen Probleme auf der B-188 nicht gelöst werden können. Auf rechtliche Probleme wird gleichfalls verwiesen. Die Entlastung des Lebensraumes ganzer Gemeinden ist vorrangig zu verfolgen, wobei andererseits auch jede zusätzliche Förderung des Individualverkehrs vermieden werden muß. Trotz intensiven Anstrengungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden die Entlastungen für die betroffenen Bürger in den belasteten Ortsdurchfahrten nicht spürbar sein.

-7-

Vom Vorsitzenden wird in diesem Zusammenhang klargestellt, daß schon lange nicht eine zweite oder neue Straße in das Tal gewünscht wird, sondern lediglich eine Entlastung der Ortsdurchfahrten durch Teillösungen mit Rückbau der bestehenden Durchfahrt angestrebt wird.

Dipl.-Ing. Besch:

Mit langfristigen Visionen können heute sicher keine Probleme gelöst werden. Da ca. 70% des Verkehrsaufkommens hausgemacht sind, ist die Frage von Veränderungsmöglichkeiten genau zu prüfen (z.B. Pendler ströme, Betriebsansiedlungen etc). Im Bereich des Tourismus wird auch die Frage der Anzahl der Parkplätze und die Beeinflussungsmöglichkeiten in diesem Bereich eine wesentliche Rolle spielen. Insgesamt wird das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich veränderbar sein, wenn die Wirtschaftskraft des Tales im derzeitigen Umfang erhalten bleiben soll.

Bgm. Rudigier:

Die Spitze des Verkehrsaufkommens auf der B-188 ist seiner Meinung nach noch nicht erreicht. Zu berücksichtigen ist, daß das Verkehrsaufkommen im Winter an einigen Spitzentagen und hier nur für wenige Stunden gegeben ist, während in den Sommermonaten ein kontinuierlich hohes Verkehrsaufkommen über mehrere Stunden vorhanden

ist. Auf die Bedeutung der Silvretta-Hochalpenstraße für den Tourismus der Talschaft wird von ihm verwiesen, wobei andererseits auch auf die Probleme insbesondere hinsichtlich der Motorradfahrer hingewiesen wird. Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes muß bei allen Überlegungen miteingebunden werden, auch eine Verlängerung der Montafonerbahn, wenngleich bei realistischer Beurteilung dadurch insgesamt die Verkehrsproblematik sicher nicht gelöst werden kann.

Am Beispiel der Gemeinde St. Gallenkirch weist er darauf hin, daß ohne Ortsumfahrung keine weiteren Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für das Ortszentrum gegeben sind.

Bgm. Sandrell:

Am Beispiel der in der Gemeinde Gaschurn gemeinsam mit St. Gallenkirch geschaffenen Verbesserungen auf dem Bereich des Busverkehrs wird aufgezeigt, daß doch wichtige Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs gesetzt werden können. Von der Gemeinde Gaschurn werden alle Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssituation in den betroffenen Ortsdurchfahrten ausdrücklich unterstützt, wobei eine einheitliche Vorgangsweise der Gesamttalschaft unbedingt als erforderlich beurteilt wird.

Nach sehr eingehender Beratung werden die anwesenden Verkehrsplaner über Vorschlag des Vorsitzenden einhellig ersucht, ihre Ideen und Vorschläge zu einer sinnvollen weiteren Vorgangsweise dem Stand Montafon zu unterbreiten, damit die Entscheidungen in Richtung Umsetzung der verschiedenen Möglichkeiten relativ bald getroffen werden können. Gleichfalls werden die Verkehrsplaner gebeten, die kostenmäßigen Überlegungen für eine derartige Untersuchung bzw. Studie zu ermitteln und bekanntzugeben. Vom Vorsitzenden wird dazu berichtet, daß er bezüglich Förderung bereits Kontakt mit dem Herrn Landesstatthalter aufgenommen hat.

-8-

Grundsätzlich werden für derartige Erstuntersuchungen auch vom Land Förderungsbeiträge zur Verfügung gestellt.

Die Behandlung des TOP 3 (Genehmigung der Niederschrift) wird auf die kommende Standessitzung verschoben.

Abschließend bedankt sich der Vorsitzende bei allen Teilnehmern für die Mitarbeit und die sehr wertvollen Diskussionsbeiträge und verleiht der Hoffnung Ausdruck, daß im Interesse der betroffenen Bevölkerung doch noch eine Lösung der Verkehrsprobleme erreicht werden kann.

Ende der Sitzung: 18.55 Uhr

Schruns, 21. Februar 1991  
Schriftführer:

Standesvertretung: