

Regionale Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Montafon, Phase 2

Workshop 2

Siedlungsentwicklung und Mobilität 29.06.2023, Verner's, Bartholomäberg

Dokumentation

Wolfgang Pfefferkorn,

Felix Hartlmayr

Valentina Bolter

06.07.2023

STAND MONTAFON Montafonerstraße 21, 6780 Schruns,
Tel. +43 5556 72132, email: info@stand-montafon.at, www.stand-montafon.at

ROSINAK & PARTNER Ziviltechniker GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien,
Tel. (+431) 544 07 07, Fax (+431) 544 07 27, email: office@rosinak.at,
<http://www.rosinak.at>
Firmenbuchzahl FN 140466 v – UID: ATU39942201

stadtland, DI Alfred Eichberger GmbH, Kirchengasse 19/12, 1070 Wien;
+Tel. +43 1 2361912, email: wien@stadtland.at
Albert-Bechtold-Weg 2/11, 6900 Bregenz
+Tel. +43 664 964 633, email: bregenz@stadtland.at
www.stadtland.at

1. Ort und Zeit

Ort: Verner's, Luttweg 64, 6781 Bartholomäberg

Zeit: Donnerstag, 29. Juni 2023, 17:30-20:30 Uhr + anschließend gemeinsamer Ausklang

2. Ziele

Was wollen wir bei diesem Workshop erreichen:

- » Die Teilnehmer*innen kennen die Maßnahmenvorschläge aus dem Zielbild und ergänzen diese um aktuelle bzw. neue Vorhaben.
- » Die Teilnehmer*innen kommen zu einer gemeinsamen Einschätzung, welche Maßnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Mobilität in den nächsten Jahren besondere Priorität haben.
- » Die Teilnehmer*innen konkretisieren die prioritären Maßnahmen so weit, dass daraus in der Folge konkrete Projekte entwickelt werden können.
- » Es wird geklärt, wen es für die Umsetzung der konkreten Maßnahmen bräuchte. Eventuell lassen sich bereits bei der Veranstaltung einige Teilnehmende für die Projekte gewinnen.
- » Die Teilnehmer*innen bekommen einen anregenden Input von außen.
- » Die Teilnehmer*innen erleben eine spannende Veranstaltung in einem anregenden Ambiente.
- » Die Teilnehmer*innen nutzen diese Veranstaltung für einen fachlichen und persönlichen Austausch.

3. Teilnehmer*innen

Bürgermeister und Gemeindevertretung;

Vertreter*innen des Landes;

Personen, die mit dem Thema Siedlungsentwicklung und Mobilität befasst sind: Planungsausschüsse, Raumplaner*innen, Verkehrsplaner*innen, Fachleute im Bereich Mobilität, Bevölkerung (auch Jugendliche)

4. Ablauf

Was passiert	Wer	Wann
1. Begrüßung Hintergrund der heutigen Veranstaltung, Vorstellung des Veranstaltungsorts	Jürgen Kuster Bernhard Maier Harald Bitschnau Doris Bitschnau	17.30
2. Überblick über den Ablauf des Abends	Wolfgang Pfefferkorn	17.40
3. Input zum Thema Jugendbeteiligung	Elke Martin	17.45
4. Input zum Thema Coworking Space und Pendelverhalten Vortrag von Alisa Bitschnau: Pendelverhalten von Berufstätigen und Potenzialabschätzung für einen Coworking Space in der	Alisa Bitschnau	17.50

Region Montafon (Universität Innsbruck, Nachhaltige Regional- und Destinationsentwicklung)		
5. Input zu den Themen Bahnverlängerung und Fahrplankonzept Vortrag von Samuel Urech (Büro Metron AG)	Samuel Urech	18.05
6. Input zu den Themen „Letzte Meile“ und On-Demand-Verkehr Vortrag von Christian Hillbrand (Verkehrsverbund Vorarlberg)	Christian Hillbrand	18.20
7. Inhaltliche Einführung in die beiden Schwerpunktthemen Anknüpfung Zielbild, Leitsätze, Maßnahmen- und Projektvorschläge	Herbert Bork	18.35
8. Gruppeneinteilung Einführung in die Picknickrunden Vorstellung Gruppenleiter*innen + Thema	Wolfgang Pfefferkorn	18.40
9. Picknick Die Gruppen suchen sich einen der gekennzeichneten Plätze aus. (Details s. Pt. 5) Stärkung während gemeinsamer Diskussion	Alle, Begleiter*innen	18.45
10. Rückkehr, Ergebnisse sichtbar machen Zurückkehren und Sammeln der Ergebnisse	Alle, Begleiter*innen	19.30
11. Kurze Zusammenschau der Ergebnisse Vorstellung der Ergebnisse aus jeder Gruppe.	1 Sprecher*in pro Gruppe, Alle	19.35
12. Ausblick und Abschluss Weitere Termine	Wolfgang Pfefferkorn	20.10
<i>Ende, gemeinsamer Ausklang</i>		20.30

5. Picknickrunden und Themen

Die Teilnehmer*innen teilen sich in die entsprechenden Gruppen auf und machen sich gemeinsam auf den Weg zu den gekennzeichneten Picknickplätzen auf den umliegenden Wiesen. Jede Gruppe wird von einer/m Gruppenleiter*in begleitet.

Am Picknickplatz bearbeiten die Personen einer Gruppe die vorgeschlagenen Maßnahmen/Projekte und beantworten folgende Fragen:

- » Aktivitäten: Welche Aktivitäten (Projekte) sollen stattfinden?
- » Umsetzung: Welche der vorgeschlagenen Aktivitäten/Projekte sollen umgesetzt werden?
- » Ergebnisse: Was soll dabei am Ende vorliegen?
- » Projektträger*innen + Partner*innen: Wer soll aller einbezogen werden? Wer soll die Federführung übernehmen?
- » Hemmnisse: Wo liegen die größten Hemmnisse? Wie können diese überwunden werden?

Leitsatz 3: Das Montafon stimmt seine Siedlungsentwicklung und das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln aufeinander ab.

Picknickrunde 1:

Leitziel 3.1 Die Montafoner Bahn (im Bestand und in der Erweiterung) ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung in unserer Region.

Picknickrunde 2:

Leitziel 3.2 Wir vermeiden zusätzliche Siedlungsstrukturen, die nicht an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sind bzw. werden und die nur mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar sind.

Picknickrunde 3:

Leitziel 3.3 Wir stellen sicher, dass die Menschen im Montafon ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln abwickeln können.

Leitsatz 7: Das Montafon stellt die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Gäste abdeckt und gleichzeitig ressourcen- und umweltschonend abgewickelt wird.

Picknickrunde 4:

Leitziel 7.1 Wir stellen eine optimale Erreichbarkeit des Montafons sicher.

Picknickrunde 5:

Leitziel 7.2 Wir schaffen ein Verkehrssystem, das ein Leben und ein Besuch im Montafon ohne eigenes Auto ermöglicht.

Picknickrunde 6:

Leitziel 7.3 Wir optimieren die Voraussetzungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.

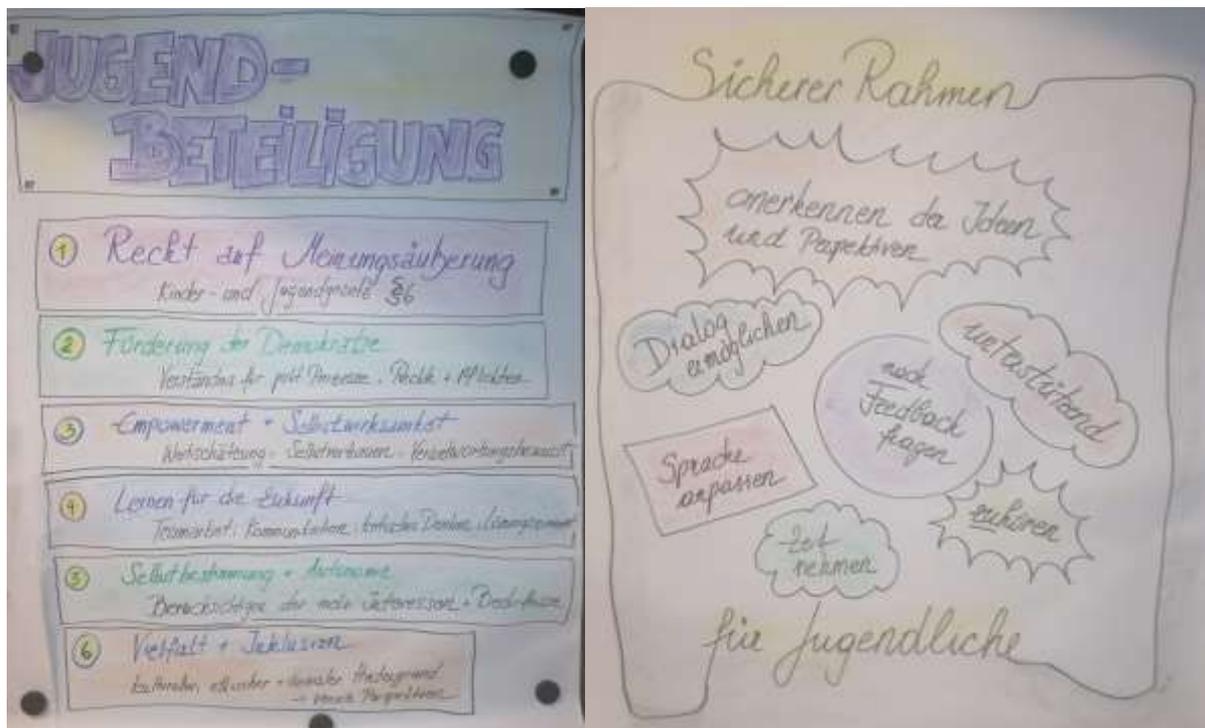
Picknickrunde 7:

Leitziel 7.4 Wir entlasten Siedlungsgebiet vom Verkehr.

6. Jugendbeteiligung

Bei der Erarbeitung des regionalen Entwicklungskonzepts Montafon ist es ein Anliegen, Jugendliche zu beteiligen. Elke Martin betont, dass es ein wesentlicher Bestandteil des Erarbeitungsprozesses ist, weil es um Entscheidungen geht, welche die Zukunft der Jugendlichen beeinflussen.

Auf den folgenden Abbildungen wird nochmals verdeutlicht, warum es die Jugendbeteiligung für den Erarbeitungsprozess benötigt und auf was es bei der Arbeit mit den Jugendlichen ankommt.



7. Ergebnisse der Picknickrunden

Notizen zu den Diskussionen während der Picknickrunden

Leitsatz 3: Das Montafon stimmt seine Siedlungsentwicklung und das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln aufeinander ab.

Picknickrunde zu Leitziel 3.1 Die Montafoner Bahn (im Bestand und in der Erweiterung) ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung in unserer Region. (Begleitung: Bernhard Maier)

Titel (= Projekt)	Aktivitäten	Ergebnisse	Projekträger*innen und Partner*innen	Mögliche Hemmnisse & Lösungsmöglichkeiten

<p>Auf regionaler Ebene Potenzial erheben und Konzept zur Siedlungsentwicklung erarbeiten Insbesondere Betriebsgebiete</p>	<p>Die Flächenpotentiale regional prüfen; Abschätzen, welche Entwicklungen noch möglich sind Betriebsgebietsentwicklung</p>	<p>Aufzeigen, welche Potentiale es entlang der Bahn gibt und wie diese entwickelt werden können.</p>		<p>Was lassen diese Flächen noch zu? (Berücksichtigung Interessenskonflikte, Hochwasserschutz etc.)</p>
<p>Räumlicher Entwicklungsplan der Gemeinden überarbeiten</p>	<p>Räumliche Entwicklungspotentiale im Nahbereich der Haltestellen in den Räumlichen Entwicklungsplan überführen Entwicklung aufzeigen und umsetzen</p>	<p>Zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten sind in den Räumlichen Entwicklungsplänen festgehalten und werden mit Raumplanungsinstrumenten umgesetzt</p>	<p>Gemeinden</p>	
<p>Mehrzweckgebäude im Nahbereich der Bahn entwickeln</p>	<p>Mehrzweckgebäude befindet sich im Eigentum der Gemeinde Entwicklung z.B. Co-Working für Start-ups Unterirdische Flächen nutzen z.B. für Lagerflächen, um oberirdisch wieder freie Flächen zu schaffen</p>	<p>Die Gemeinde entwickelt ein Mehrzweckgebäude für unterschiedliche Nutzungen im Nahbereich einer Bahnhofstabelle</p>	<p>Gemeinden</p>	<p>Kosten für Kauf eines Gebäudes; keine Verfügbarkeit von Gebäuden</p>
<p>Bahnverlängerung vorantreiben: Prozess & Mediation</p>	<p>Überzeugungsarbeit auf Gemeinde-, Landes- und Bundesebene Sachliche Erarbeitung der Pro und Contra Weitere Player*innen mit einbinden (z.B. Bergbahnen)</p>	<p>Gemeinsamer Konsens zwischen innerem und äußerem Tal Alle sind auf dem gleichen Informationsstand</p>		<p>Festlegung von Schruns als Durchgangsbahnhof</p>

Picknickrunde zu Leitziel 3.2 Wir vermeiden zusätzliche Siedlungsstrukturen, die nicht an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sind bzw. werden und die nur mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar sind. (Begleitung: Luzian Burgstaller)

Generell lässt sich sagen, dass die genannten Maßnahmen logisch und zielführend sind. Die Gemeinden sind ohnehin verpflichtet im Räumlichen Entwicklungsplan den Rahmen für die Siedlungsentwicklung zu definieren. Im Hinblick auf die Raumplanungsziele laut Raumplanungsgesetz ist eine intensive Siedlungsentwicklung in abgelegenen Gebieten, die nur schlecht bzw. gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, nicht möglich.

Räumlicher Entwicklungsplan der Gemeinden

Gemeinden berichten von ihren aktuellen Entwürfen des Räumlichen Entwicklungsplans und stellen fest, dass durch die Festlegung von Siedlungsrändern der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung auf die Siedlungsgebiete in gut erschlossenen Bereichen (auch mit Öffentlichem Verkehr) gelegt wird. Siedlungsweiler werden nur gezielt in abgelegeneren Bereichen festgelegt. Grundvoraussetzung dazu ist jedenfalls das Vorhandensein der technischen Infrastruktur (z.B. Kanal).

Mit der Festlegung von Siedlungsweilern soll vorrangig für bestehende Weiler eine Abrundung und Verdichtung nach innen ermöglicht werden (z.B. „ein Bauplatz“ für Kinder). Wohnanlagen werden jedoch nicht ermöglicht. Insgesamt zeigt sich in den Gemeindevertretungen sowie in der Bevölkerung Verständnis dafür bzw. wird die Notwendigkeit eines „strikten“ Vorgehens erkannt.

Entwicklungsmöglichkeiten

Es sollen jedoch nicht alle Entwicklungen verunmöglicht werden. Es braucht allerdings ein gezieltes Vorgehen. Das Ziel, Zuzug und Bevölkerungswachstum im Montafon zu erreichen, benötigt Entwicklungsmöglichkeiten. Diese sollen aber in den gut erschlossenen Siedlungsgebieten geschaffen werden. Auch Leerstand und Potenziale im Bestand sollen dazu stärker genutzt werden.

Zukunft abgelegener Gebiete

Es stellt sich die Frage, ob die Mobilität (Motorisierter Individualverkehr) in den abgelegenen, nicht öffentlich erschlossenen (Streu-) Siedlungsgebieten in Zukunft noch leistbar sein wird. Wenn nein, müssten dann die Dauersiedlungsräume „zurückgezogen“ werden?

Maßnahme „keine stark verkehrserzeugenden Nutzungen ansiedeln“

Dies würde eigentlich bedeuten, dass in Gebieten wie Gargellen und Latschau, die nur ein sehr geringes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen, keine neuen Hotels (siehe Hotel Latschau) oder Hotelerweiterungen möglich sind. Dabei handelt es sich aber um wichtige touristische Schwerpunkte. Die Maßnahme muss daher in Abstimmung mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden. In diesen Gebieten wäre ein verbessertes Angebot des Öffentlichen Verkehrs jedenfalls herstellbar; ganz anders in zersiedelten Hanggebieten.

Picknickrunde zu Leitziel 3.3 Wir stellen sicher, dass die Menschen im Montafon ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln abwickeln können. (Begleitung: Katharina Pillwein)

Titel (= Projekt)	Aktivitäten	Ergebnisse	Projektträger*innen und Partner*innen	Mögliche Hemmnisse & Lösungsmöglichkeiten
Erreichbarkeitskonzept erarbeiten	regional bedeutsamen Bestand erheben und mit Versorgung durch Öffentlichen Verkehr verschneiden; Handlungsanleitung für Standortwahl von relevanten Nutzungen bzw. Angebotsplanung im Öffentlichen Verkehr	Handlungsleitfaden für Standortwahl bzw. Angebotsplanung im Öffentlichen Verkehr liegt vor Schlecht erschlossene Nutzungen sind bekannt; eine bessere Anbindung an den Öffentlichen Verkehr kann geprüft werden		
go&ko erweitern	Aufstockung der go&ko Fahrzeuge Für Schüler*innen und Lehrlinge mit keinem bis geringem Einkommen ein attraktives bzw. leistbares Tarifsystem anbieten	Leistbares Anruf-Sammeltaxi für Jugendliche		Hohe Kosten
Fahrradmitnahme mit Bus	Aufrüsten der Fahrradträger bzw. Einführen eines Fahrradbusses oder Anhänger Insbesondere auch für E-Bikes und Fahrräder > 27,5 Zoll	Kombination von Bus und Fahrrad ermöglichen		Für Bielerhöhe ist ein eigenes System von Fahrradträgern notwendig; Kosten
Busausbau: Fahrzeiten am Abend verlängern	Fahrzeit des Busses am Abend um 1-2 Stunden verlängern; ermöglicht insbesondere Jugendlichen ein Heimkommen mit dem Öffentlichen Verkehr			Kosten, insbesondere Personal
Ganzjähriges Busangebot insbesondere St. Anton und Gargellen	Das Busangebot ganzjährig ausweiten;	Ganzjähriges Grundangebot		

<p>Kommunikation und Alternativen bei Baustellen bzw. Umleitungen verbessern</p>	<p>Wenn Haltestellen aufgrund von Baustellen nicht angefahren werden können, zeitgerecht Alternativen anbieten: z.B. Taxigutscheine, kleinerer Bus als Alternative etc.</p> <p>Abgestimmte Kommunikation zwischen Gemeinden, Projektträger*innen, Bauunternehmen, Bezirkshauptmannschaft und Bevölkerung.</p>	<p>Die Mobilitätsbedürfnisse insbesondere der nicht mobilen Bevölkerungsgruppe (z.B. Senioren) auch während Baustellen/Umleitungen sicherstellen.</p> <p>Rechtzeitige Information aller Betroffener über Start und Dauer der Baustelle</p>	<p>Gemeinde, Projektträger*innen, Bauunternehmen, Bezirkshauptmannschaft</p>	
--	---	--	--	--

Leitsatz 7: Das Montafon stellt die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Gäste abdeckt und gleichzeitig ressourcen- und umweltschonend abgewickelt wird.

Picknickrunde zu Leitziel 7.1 Wir stellen eine optimale Erreichbarkeit des Montafons sicher.
(Begleitung: Herbert Bork)

Die Diskussion folgte den beiden Maßnahmenbeschreibungen, die in der 1. Phase zu diesem Leitziel genannt wurden.

Ad: Zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit ins Tal prüfen, um Erreichbarkeit des Montafons auch auf der Straße zu verbessern und sicherzustellen

Eine große Dringlichkeit für eine zusätzliche, sichere Straßenverbindung ins Montafon wurde in der Diskussionsrunde nicht gesehen. Zumal das Montafon neben der Straßenverbindung auch über eine Anbindung durch die Montafoner Bahn verfügt. Die Erreichbarkeit des Montafons soll daher verkehrsmittelübergreifend betrachtet und verstanden werden – dazu zählt auch das Fahrrad. Zusätzlich soll darauf geachtet werden, dass (bestehende und geplante) Umfahrungsstraßen nicht (wieder) zugebaut werden und somit ihre Funktion als regionale Erschließungsstraßen verlieren.

Aktivität dazu:

- Regionale, attraktive Radwegverbindung ins und durch das Montafon im Sinne einer Radschnellverbindung für Pendler*innen aufwerten / herstellen.

Ad: Die Montafoner Bahn als Rückgrat der Mobilität im Tal verstehen, sichern und in das Innere Montafon verstehen

Die Teilnehmer*innen der Diskutierunde zu Leitziel 7.1. stehen einhellig hinter dieser Maßnahme. Die Montafoner Bahn wird als entscheidender Standortfaktor für das Tal gesehen (Wohnen, Wirtschaft, Tourismus). Die positiven Effekte der Bahn sollen auch der Innerfratte durch die Bahnverlängerung zugutekommen – so könnte etwa dadurch die Abwanderung gestoppt werden. Derzeit ist die Bahn nur ein ½ Rückgrat für das Montafon.

Gleichzeitig sollte die Montafoner Bahn als integraler Bestandteil des gesamten Vorarlberger Verkehrssystem gesehen und verstanden werden. Die Betrachtung kann und darf nicht nur aus dem Tal heraus oder einzelnen Gemeinden erfolgen. Die Bahn sollte eine rasche, möglichst direkte Verbindung in und durch das Tal sein (=Rückgrat), davon ausgehend werden die Bereiche links und rechts der Bahn durch Busse erschlossen (=Rippen).

Aktivitäten dazu:

- Bewusstsein für die Qualität der Montafoner Bahn erhöhen, v.a. bei den Personen über 30, die die Verbesserungen des Bahnangebot vielleicht (noch) nicht mitbekommen haben.
- Die Bedeutung und Qualitäten für den Tourismus bewusst machen (immer mehr potenzielle Gäste haben kein eigenes Auto oder keinen Führerschein)
- Die Bedeutung der Montafoner Bahn auch über das Tal hinaus erfassen und bewusst machen
- Frequenz der Bahn weiter erhöhen und verbessern

Picknickrunde zu Leitziel 7.2 Wir schaffen ein Verkehrssystem, das ein Leben und ein Besuch im Montafon ohne eigenes Auto ermöglicht. (Begleitung: Valentina Bolter)

Titel (=Projekt)	Aktivitäten	Ergebnisse	Projekträger*innen & Partner*innen	Mögliche Hemmnisse & Lösungsmöglichkeiten
Ausbau Anruf-Sammel-taxi go&ko	Ausweitung Betriebszeiten go&ko auf Tagesbetrieb	Bedarfsverkehr wird tagsüber angeboten, Erschließung von Gebieten, die nicht ganzjährig mit Öffentlichem Verkehr erreichbar sind (Gargellen), go&ko wird durch Ausbau gestärkt	Stand Montafon, Montafon Tourismus, Einbeziehung von Beherbergungsbetrieben in Planung/Umsetzung/Finanzierung	Finanzierung des Zusatzangebotes, zusätzliches Fahrpersonal nötig
	Vergünstigung des go&ko Tarifs	Go&ko wird für gewisses Zielpublikum (Jugendliche) günstiger / kostenlos	Stand Montafon	Suchen anderer Finanzierungsmöglichkeiten, technische Umsetzung im go&ko, Grenzen der Zielgruppe setzen (Alter, Einheimische/Gäste, Kombination mit z.B. Klimaticket)
	Fahrradmitnahme in den	Fahrräder können für Alltagsverkehr in den	Stand Montafon, Verkehrsverbund Vorarlberg	Fahrrad-Träger an Bussen nur begrenzt attraktiv, Auf-/Abladen braucht viel Zeit,

Fahrrad-angebot ausbauen	Landbus- sen verbes- sern	Bussen transpor- tiert werden, letzte Meile wird dadurch mit Fahrrad - Öffent- licher Verkehr - Kombi ermög- licht		nur begrenzte Anzahl beför- derbar Fahrrad-Anhänger braucht eigene, zusätzliche Linie (z.B. Schruns – Partenen, als Verlängerung der Montafo- nerbahn) -> Finanzierung des Zusatzangebots
	Fahrrad- Abstellan- lagen ver- bessern	Schaffung siche- rer Abstellanla- gen an Bahnhö- fen/Bushaltestel- len schaffen, letzte Meile wird dadurch mit Fahrrad - Öffent- licher Verkehr - Kombi ermög- licht	Stand Montafon, Verkehrs- verbund Vorarlberg	Finanzierung der Abstellan- lagen, Aufstellung erst mög- lich, wenn Bahnhöfe umge- staltet werden

**Picknickrunde zu Leitziel 7.3 Wir optimieren die Voraussetzungen für das Zu-Fuß-Gehen und Rad-
fahren.** (Begleitung: Elke Martin)

» Dichtes und attraktives Fußwegenetz knüpfen – sowohl innerörtlich als auch zwischen einzelnen Ortschaften, Alltagswege als Erholungswege gestalten, Konzept „Innerörtliche Fußwege im Montafon“ (2014) umsetzen.

» Regionales Konzept für den Ausbau von Radwegverbindungen erarbeiten und umsetzen. Direkte und rasche Verbindungen herstellen, insbesondere vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung von E- Bikes und Pedelecs (größere Reichweiten, unempfindlich gegenüber Steigungen).

Titel (=Projekt)	Aktivitäten	Ergebnisse	Projektträ- ger*innen und Partner*innen	Mögliche Hemmnisse & Lösungsmöglich- keiten
Radweg - alle	Radweg verbei- tern	Aufgrund der Räder mit Anhä- nger und Lastenräder sind die Radwege zu schmal geworden Mehr Fahrradfahrer*innen		
Radweg Litz- damm	Verbreitern bzw. Gefahrenpotential entschärfen (wie??)	Konfliktpotential auf Grund der Fußgänger*innen UND Radfahrer*innen auf dersel- ben Seite		Litzdamm lässt sich eigentlich nur „so“ nützen



				Ausweichen auf die Batloggstraße -verkehrsberuhigt auch für Rad
Anschlüsse und Zufahrten sicherer machen	Radweganschlüsse sicherer gestalten z.B. Kreuzung Tschaggunser Bhf. z.B. zum Lidl oder Bawa, (L188)	Für ältere Menschen oder Räder mit Anhänger oder Kinder sind diese neuralgischen Punkte kaum zu befahren.		„Platz“ teilen mit Autoverkehr?!
Weitere Straßen für Radfahrer*innen ermöglichen	Straße auf den Bartholomäberg und ins Silbertal für Radfahrer*innen erschließen	Gefahrenpotential entschärfen Auf den Straßen auf den Bartholomäberg oder ins Silbertal gibt es keinen Radweg		
Kinder, Radfahrer*innen mit Anhänger und ältere Menschen	auch ältere Menschen, Kinder und größere Räder bei der Planung von Radwegen mitdenken	Viele (Rad)-wege sind für Kinder und ältere Menschen auf Grund des Autoverkehrs zu gefährlich.		

Fußwege	alte Fußwege wieder „kultivieren“	es gibt in den Dörfern viele alte Fußwege, die nicht mehr begangen werden, auch weil sie nicht mehr bekannt sind. Sie geraten in Vergessenheit	Karte mit alten Fußwegen erstellen mit Montafoner Museen und Montafon Tourismus und Schulen	
Wege räumen	Bei der Schneeräumung (insbesondere im Winter) immer auch Kinderwagen und Räder „mitdenken“.	Die Wege werden zwar geräumt, oft aber bleibt für Kinderwagen zu wenig Platz.		
Schulwege für Kinder	Sind die Wege alle sicher genug?	Schulwege gemeinsam mit Kindern gehen, fühlen sich die Kinder sicher, sodass sie allein in die Schule gehen können. Was	mit den Schulen	

		gibt es für Verbesserungsmöglichkeiten?		
--	--	---	--	--

Picknickrunde zu Leitziel 7.4 Wir entlasten Siedlungsgebiet vom Verkehr. (Begleitung: Felix Hartlmayr)

In der Gruppe wurden folgende drei Maßnahmen diskutiert:

Maßnahme A: Siedlungsstrukturen schaffen, die Verkehr vermeiden

Die Gruppe ist sich darin einig, dass der hier formulierte Maßnahmenansatz aufgrund der unterschiedlichen topografischen Voraussetzungen der Gemeinden nicht pauschalisiert für jede Gemeinde angewendet werden kann; es benötigt eine individuelle Abstimmung für die konkrete Situation der Gemeinde. Gemeinden, die über eine hochrangige Anbindung an den Öffentlichen Verkehr verfügen (Bahn), sollen sich nach Möglichkeit in ihrer Siedlungsentwicklung daran orientieren. Aber auch Siedlungen, welche nicht über eine derartige Anbindung verfügen, sollten sich nach Möglichkeit bei ihrer Siedlungsentwicklung an den Haltestellen des Öffentlichen Verkehr oder den bestehenden Hauptachsen im Straßennetz orientieren und keine Siedlungsentwicklung in Streulage verfolgen. Eine Siedlungserweiterung in Streulage soll weiterhin zulässig sein, wenn es sich um Eigenbedarf handelt (etwa beim Wohnraumbedarf der Kinder).

Im Räumlichen Entwicklungsplan der Gemeinden sollen klare Festlegungen getroffen werden, wo eine (mehrge-schoßige/verdichtete) Siedlungsentwicklung stattfinden kann, um eine zusätzliche Zersiedelung zu minimieren. Größere Siedlungsentwicklungen sollen nach Möglichkeit nur an den leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen entstehen.

In der Gruppe wurde auch das Thema des sozialen/leistbaren Wohnraums angesprochen und dass es mitunter schwierig ist, hierfür passende Grundstücke nach den eben genannten Kriterien zu finden.

Maßnahme B: Kleinräumige Umfahrungen von dicht bewohnten Siedlungsgebieten schaffen.

In der Gruppe wird die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme stark in Frage gestellt. Dabei wird neben dem grundsätzlich fehlenden Raum für eine neue Straßeninfrastruktur kritisch angemerkt, dass neue Straßen auch neuen Verkehr erzeugen, weitere Grünflächen verbrauchen und der Verkehr bzw. die Belastung nur verlagert wird. Sollte es dennoch zu einer Umfahrung kommen, wäre der Rückbau bzw. eine Umnutzung der bisherigen Straßeninfrastruktur mit zu berücksichtigen. Eine Entlastung für dicht bewohnte Siedlungsgebiete wird eher in alternativen Maßnahmen wie „Langsamfahrstrecken“ oder entsprechenden Verkehrsleitsystemen gesehen.

Hinsichtlich Umfahrungen wird in der Gruppe auch die Verkehrssituation der L188 im Bereich Lorüns und St. Anton angesprochen. Hierbei wird auf die Möglichkeit hingewiesen, die Böschisstraße in Vandans zeitweise als Entlastungsstraße zu öffnen, sollte es sich auf der L188 stauen. Hierfür bräuchte es einen Ausbau der Böschisstraße insbesondere in Hinblick auf die Sicherheit für den Radverkehr.

Maßnahme C: Das Montafon zu einer Modellregion für eine zukunftsfähige (touristische) Mobilität entwickeln, dazu auch den Mut zur Vision nutzen.

Es wird festgehalten, dass weniger der touristische Verkehr ein Problem darstellt, sondern der einheimische Pendler*innenverkehr. Auch erzeugt der Sommertourismus im Gegensatz zum Wintertourismus mehr Verkehr.

Im Hinblick auf den touristischen Verkehr kann man sich die Frage stellen, ob es noch zeitgemäß ist, die Silvretta Hochalpenstraße für den individuellen Ausflugsverkehr nach wie vor zugänglich zu machen.

Bei Touristen ist es vorwiegend die An- und Abreise, welche den Verkehr erzeugt. Das Ziel soll sein, dass die Touristen gar nicht erst mit dem Auto kommen, wofür es allerdings auch geeignete Anreizsysteme benötigt. Diese Anreizsysteme könnten sich in Form von günstigeren Hotel- oder auch Bahnpreisen niederschlagen, wenn der Gast alternativ zum Auto anreist. Dabei ist zu beachten, dass der Anreiz bzw. das Kostenersparnis groß genug ist.

Damit die Touristen auch auf die Bahn umsteigen, benötigt es gute Anbindungen in die großen Zentren. Zudem ist vor Ort sicherzustellen, dass der Gast vom Bahnhof bis zum Hotel befördert wird und auch beim Hotel ein entsprechendes Angebot (z.B. Ausrüstungsverleih) vorliegt. Als Best-Practice-Beispiel wird hier das Projekt der „Alpine Pearls“ angesprochen, das dem Gast im Sinne eines sanften Tourismus einen Urlaub ohne eigenem Auto ermöglicht.

Wenn der Öffentliche Verkehr forciert werden soll, dann benötigt es den Ausbau der Bahn als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Montafon. Als Vorbild für die Ausrichtung des Öffentlichen Verkehrs kann dabei das „System Südtirol“ dienen: die Bahn (Vinschgauer Bahn) befährt die Hauptachse und Busse fungieren querend als Zubringer.

In der Gruppe wurde auch die Vision eines „autofreien Tals“ angesprochen, wo der Individualverkehr bereits am Taleingang durch diverse Angebote abgefangen wird.

8. Wortmeldungen von den Teilnehmer*innen und weitere Anmerkungen zu den Inputs

Zum Vortrag von Alisa Bitschnau

- Zurzeit gibt es in Vorarlberg 12 Coworking Spaces.
- Es wird vorwiegend für Büroberufe genutzt.
- Optimal für Start-Ups dank des Austauschs mit anderen Unternehmen.
- Es wird die gesamte Infrastruktur zur Verfügung gestellt.
- Die Etablierung eines Coworking Spaces in Schruns scheitert zurzeit an geeigneten Räumlichkeiten.
- Man müsste mit den Firmen, wo die Leute hinpendeln, Kontakt aufnehmen und deren Bereitschaft für das Einrichten eines Coworking Spaces im Montafon erfragen.
- Coworking Space kann durchaus auch für den Tourismus interessant sein.

Zum Vortrag von Samuel Urech

- Es ist wichtig, eine gewisses Grundangebot im Öffentlichen Verkehr zu haben, auch wenn man zeitweise eine gewisse Ineffizienz (leere Busse) hinnehmen muss.
- Den Begriff „gratis“ (in Bezug etwa auf die Gästekarte) gibt es defacto nicht; es bedarf immer einer Gegenfinanzierung (Umlagensystem, Gästetaxe).
- Taktung der Montafonerbahn am Abend: Es ist beabsichtigt, dass in den nächsten Jahren zumindest ein bis zwei zusätzliche Kurse am Abend angeboten werden.

Zum Vortrag von Christian Hillbrand

- Fahrradmitnahme beim On-Demand-Verkehr ist nicht leicht umsetzbar. Das Anliegen wird in die entsprechende Fachgruppe mitgenommen und diskutiert.
- E-Scooter ist kein rein städtisches Angebot, die Nutzergruppe ist allerdings eng. Ist noch offen, ob es für das Montafon ein Thema sein wird.
- Park & Ride ist bei der künftigen VMOBIL-Station Tschagguns vorgesehen (etwa 60 Parkplätze)

9. Weitere Termine

- » Mittwoch, 4.10.2023, 17:30 bis 21:30 Uhr im *Vereinshaus Silbertal*
Workshop 3 – L5 Freiraum, nat. Ressourcen / L6 Klima
- » Donnerstag, 9.11.2023, 17:30 bis 21:30 Uhr im *Kunstforum Montafon*
Workshop 4 – L1 Kooperation / L10 Zusammenhalt
- » Dienstag, 28.11.2023, 17:30 bis 21:00 Uhr, *Ort noch offen*
Workshop 5 – L8 Wirtschaft / L9 Tourismus

10. Anhang: Wortmeldungen per E-Mail

Im Vorfeld des Workshops sind per E-Mail zwei Wortmeldungen zu den Themen des Workshops von zwei interessierten Teilnehmer*innen eingelangt, welche am Workshoptermin leider nicht teilnehmen konnten.

Wortmeldung von Martin Netzer (eingelangt am 19.06.2023)

Beitrag zu Mobilität

- Wie sieht die Mobilität der Zukunft im Montafon aus?
- Die Zukunft der nachhaltigen Mobilität ist die BAHN!
 - Auf der Hauptachse bis nach Gaschurn-Partenen
 - Nicht nur für das Hochmontafon sondern für alle, die sich im Montafon aufhalten, ein MUSS.
 - Vinschgaubahn
 - Bahn durchs Pustertal
 - etc.
- Bahnverlängerung das Gebot der Stunde!
 - Es liegt in unserer Verantwortung, das gesamte Montafon bis zum Bahnhof LINDAU an das künftige europäische Bahnnetz anzuschließen
 - Die europäischen Ausbaupläne sehen keinen wirklichen Ausbau der Strecke Bludenz-Innsbruck-Salzburg vor.
 - Daher muss sich ganz Vorarlberg darauf konzentrieren, eine attraktive Verbindung nach Lindau und Zürich zu schaffen.
 - Dazu gehört auch eine Unterflurtrasse in Bregenz
 - Nicht nur wir, sondern auch unsere zukünftigen Gäste brauchen ein optimales ÖV-Angebot, um attraktiv zu werden.
- Im Bereich des Bahnhof Tschagguns, der alten Remise oder im Bereich des Parkplatzes des Aktivparks ein zeitgemäßes ÖV-Zentrum schaffen.
 - Bahnverlängerung im Bereich Schruns-Tschagguns in Anlehnung an die L188
 - Die bestehende Bahntrasse in Verbindung mit dem Wagenweg oder auch die Außerlitzstraße durch eine Buslinie (E-Busse — selbstfahrend) ausbauen.
 - Damit weniger Verkehr in Schruns
 - Bereich des heutigen Bahnhofs Schruns zur Zentrumserweiterung und attraktiven Verbindung zu REHA-Zentrum nutzen.
 - Entlastung des Verkehrs auf der Straße durch attraktive Bahnverbindung von Bludenz bis nach Gaschurn-Partenen
- Es muss endlich verstanden werden, dass der Begriff einer Bus- bzw. Bahn-LINIE seine Berechtigung hat
 - Kreisverkehre wie der Ortsbus Schruns-Tschagguns sind zu hinterfragen

- Die Hauptverkehrsachse muss das Schwergewicht sein. Von hier aus sind die anderen Linien aufzusetzen.
 - Die Linie 650 ist derzeit die attraktivste Linie
 - Betrachtet man die Zeit, die man von Partenen bis Bludenz benötigt, wird man erkennen, dass die Strecke von Partenen bis Schruns zu viel Zeit in Anspruch nimmt.
 - Die Linie 650 ist auf der L188 bis zum Bahnhof Tschagguns zu führen
 - Hier wäre auch eine Haltestelle AKTIVPARK möglich.
 - Umstiegszeiten sind auf der Hauptachse so kurz wie möglich zu halten.
- Jedem Ort seinen ÖV-Hub
 - Hier müssen E-Bikes etc. gut und sicher verwahrt werden können
 - Umstiegsmöglichkeiten auf UBER-Montafon
- Letzte Meile
 - UBER-Montafon
 - Wenn man für Pensionisten die Zuverdienstmöglichkeit schaffen würde, wäre das mitunter eine attraktive Lösung für viele.
- Verbindung auf die Bielerhöhe und weiter nach Kops
 - Hier ist in Partenen ein Hub einzurichten
 - Platz ist vorhanden.
 - Erster Teil war die Eröffnung des Obervermuntwerks II.
 - Attraktive Panoramabusse
 - Silvretta Hochalpenstraße zumindest untertags (08:30 Uhr bis 17:30 Uhr) nur für den ÖV freigeben.
 - Natürlich ist klar, dass die Vorarlberger Illwerke nicht gerne auf die Einnahmen verzichten wird, aber verkehrs-, umwelt- und lärmtechnisch wäre nur schon das ein Quantensprung
 - Eine solche Maßnahme würde sich positiv auf die Aufenthaltszeit auswirken und die Silvretta-Bielerhöhe zu einem besonderen Ausflugsziel machen.
 - Die „Panoramabusse“ sind mit eine Informationstool auszustatten, welches die Mitfahrenden darüber informiert, was alles zu sehen ist: Natura-2000-Gebiet Verwall, Abwärmeprojekt, Pumpspeicherkraftwerke, etc.

Beitrag zu Siedlungsentwicklung & Mobilität

- Wie kann die Siedlungsentwicklung auf das Angebot der Öffentlichen Verkehrsmittel angepasst werden?
- Siedlungsentwicklung
 - Es braucht beides
 - Einerseits muss der ÖV sich an die Siedlungsentwicklung anpassen, aber andererseits auch die Siedlungsentwicklung an den ÖV
 - Hierzu ist eine weitsichtige Planung notwendig
 - Die Ortskerne sind sowohl mit Arbeitsmöglichkeiten als auch zum Wohnen zu verwenden

- So können zwei Ziele erreicht werden. Zum einen eine ganzjährige Belebung der Ortszentren und zum anderen eine Schwerpunktbildung und Erreichbarkeit mittels ÖV.
 - Bedeutet heute nicht mehr, wo künftig gebaut werden soll, sondern ist wohl durch die Frage zu ersetzen, wie wir Abwanderung verhindern bzw. im besten Fall Zuwanderung bewirken können.
 - Nur mit interessanten Arbeitsplätzen und einem attraktiven Umfeld werden wir Menschen für unser Tal begeistern. Die Berge allein sind kein Alleinstellungsmerkmal.
 - Dazu gehören
 - Ganzjährige Kinder- und Schülerbetreuung
 - Leistbarer Breitbandausbau
 - Optimales ÖV-Angebot bis hin zur Letzten Meile
 - E-Scooter
 - E-Bikes
 - Auch Lastenfahrräder
 - Bestand umnutzen, restaurieren, verdichten und architektonisch interessant gestalten.
 - Neue Siedlungen nur dort, wo auch der Anschluss an den ÖV gewährleistet ist.
 - Baumaterialien aus der Region verwenden.
 - Holt als Baumaterial forcieren.
 - Beton und Zement nur dort verwenden, wo Holz nicht einsetzbar ist.
 - Gerade zur Verdichtung (in der Höhe – Geschoßzubau) ist Holz bzw. die Lichtbauweise ideal.
- Bei der Siedlungsentwicklung sind mitzudenken
 - Kinder- und Schülerbetreuung
 - Ganztägig
 - Ganzjährig
 - Leistbar
 - Ältere Menschen
 - Angebote und Ideen zum Tausch
 - Barrierefreie Wohnung gegen Eigenheim
 - Beispielsweise: älteren Menschen wird von einer jungen Familie, die ihr altes und viel zu großes Haus übernehmen, die Wohnung bezahlt.
 - Medizinische Versorgung
 - Versorgungszentren
 - „Ärztezentren“ sind zu kurz gegriffen!
 - Dazu gehören
 - Ärzte
 - Psychologen
 - Therapeuten
 - Physiotherapeuten

- Logopäden
- Case- und Caremanagement
- Krankenpflegeverein
- Mobiler Hilfsdienst
- Etc.
- Ein entsprechender Taxidienst!
- Auch diese sollten mit dem ÖV leicht erreichbar sein und nicht zu weit von der nächsten Haltestelle barrierefrei erreichbar sein.
- Im Montafon sind viele Stichstraßen (Sackgassen, ...) vorhanden, die oft mit geringem Aufwand miteinander verbunden werden können.
 - Dadurch könnten Versorgungsdienste effizienter eingesetzt werden.
 - Wohl würde man sich auch bei der Schneeräumung einiges ersparen, weil das Räumfahrzeug nicht wieder auf der bereits geräumten Strecke retour fahren müsste.
 - Dadurch wäre auch gewährleistet, dass auch bei einer Baustelle etc. eine Erreichbarkeit von der anderen Seite gewährleistet wäre
- Siedlungsentwicklung sollte auch von Seiten anderer Bereiche betrachtet
 - Fernwärme
 - Nutzung vorhandener Abwasserressourcen
 - Wertvolles Holz sollte nicht verbrannt oder exportiert werden
- Der Arbeitsplatz in nächster Nähe ist der BESTE!
 - Wir müssen attraktiv für Menschen werden, die noch nicht im Montafon leben.
 - Dem Brain-Drain ist entgegenzuwirken.
- Brücke unterhalb der Valatscha (Galgenul) wird aktuell erneuert.
 - Prüfen, ob berücksichtigt wurde, dass auch Platz für die Bahnverlängerung

Wortmeldung von Alina Ganahl (eingelangt am 22.06.2023)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe eine Nachricht über regREK Montafon - 2. Maßnahmen-Workshop zur Mobilität in der Gem2go-App gelesen, leider kann ich am Workshop nicht teilnehmen, weil ich genau zu dieser Zeit arbeiten muss. Aber ich möchte mich zu diesem Thema äußern.

Zuerst möchte ich mich bei Ihnen bedanken, dass Sie so ein Workshop veranstalten und Wege zur Verbesserung unseres Lebens sucht!

Ich wohne seit 4 Jahren in Bartholomäberg in der Innerbergstraße, komme aus der Ukraine und benutze jeden Tag öffentliche Verkehrsmittel. Natürlich unterhalte ich mich zu diesem Thema mit vielen Menschen. Wir sind mit unserer Busverbindung nicht zufrieden, denn es gibt den Bus einmal pro Stunde (dabei auch nicht immer!), der letzte Bus fährt zu uns um 18.35 Uhr von Schruns ab, am Wochenende ist es unmöglich, in der Früh rechtzeitig zur Arbeit zu kommen – die Busse fangen später an. Zum Beispiel ich muss samstags um 8 Uhr in Feldkirch sein, es funktioniert gar nicht.

Diese Tatsachen machen unsere wunderschöne Gemeinde für neue Einwohner unattraktiv.

Im alten Altersheim wohnen viele ukrainische Frauen mit ihren Kindern, sie würden gerne arbeiten gehen, aber wegen der schlechten Busverbindung trauen sie sich nicht. Und sie wären wichtige Arbeitskräfte in unserer Region. Manche Frauen, die hier schon arbeiten, haben vor auszuziehen, weil sie sich begrenzt fühlen. Ihre Kinder können abends nicht ausgehen, haben wenige Kontakte und können sich deswegen nicht integrieren.

Mehrmals höre ich von meinen KollegInnen (Mittelschule Bludenz), dass sie in Bartholomäberg eine Wohnung mieten würden, kommen sie sogar anschauen, aber wenn sie über unsere Busverbindung lesen, sagen sie sofort ab. Mit dem Auto jeden Tag zu fahren, ist zu teuer und nicht umweltfreundlich.

Viele von meinen NachbarInnen würden auch gerne öfter Öffis benutzen aber sie finden unsere Busverbindung unbequem.

Ich denke, wir sollten diesem Problem mehr Aufmerksamkeit schenken und für unsere Siedlungsentwicklung eine bessere Verkehrsverbindung organisieren, dann profitieren nicht nur einfache Einwohner sondern auch Hotellerie, Gastronomie, Handel usw. Ich bin sicher, man kann eine Lösung finden, um unsere Gemeinde „verkehrsmodern“ zu machen.

Mit freundlichen Grüßen,

Alina Ganahl