

BEGEGNUNGS-ZONE SCHRÖCKEN

Stadtentwicklung Alpiner Resorts durch eine Symbiose von Stadtplanung und Tourismus

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

Diplomarbeit

Begegnungs-Zone Schröcken

***Stadtentwicklung Alpiner Resorts durch eine Symbiose von Stadtplanung
und Tourismus***

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von Ass.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Markus Tomaselli
E260 Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen
E260-01 Forschungsbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Annika J. Michel
Matrikelnr.: 01527611
Am Wigbold 121, D-48167 Münster

Wien, am

Annika J. Michel

KURZFASSUNG

Der Alpenraum wird in der Regel als Natur- oder Kulturlandschaft wahrgenommen, selten jedoch als städtischer Raum. Dies liegt vor allem an der geringen Anzahl an Stadtregionen mit mehr als 200.000 Einwohnern innerhalb des Alpenbogens und der Verortung größerer Metropolitanregionen am Rand des Alpenkammes.

Städtische Charakteristika gibt es jedoch auch direkt im Inneren der Alpen. Geschuldet ist dies insbesondere dem Tourismus, der Infrastruktur und Bevölkerung an die einstmals entlegensten Orte bringt. Diese inzwischen als „Alpine Resorts“ bezeichneten Ortschaften weisen Eigenschaften auf, die denen der Stadt gar nicht unähnlich bzw. manchmal sogar überlegen sind.

Diese Arbeit beschäftigt sich mit den räumlichen Auswirkungen des Tourismus auf Alpine Resorts und untersucht diese konkret am Beispiel von Skiliftanlagen. Dabei wird deutlich, wie sehr sich die Entwicklung der analysierten Dörfer bislang den Interessen des Tourismus beugte. Ins Hintertreffen gerieten die Interessen der Einwohner, da die baulichen Auswirkungen der Großprojekte kaum durch stadtplanerische Konzepte gesteuert wurden.

Diesem Zustand will die Arbeit durch das Aufzeigen der Potentiale einer integralen Planung zwischen Tourismus und Städtebau entgegenwirken. Dies wird beispielhaft für die Gemeinde Schröcken in Vorarlberg (Skigebiet „Ski Arlberg“) in einem, die Arbeit abschließenden städtebaulichen Entwurf, aufgezeigt.

ABSTRACT

Generally speaking, the alpine region is noticed as an area of natural or cultural landscape. Only rarely is it associated with urban space. This is because of the small number of cities with more than 200.000 inhabitants within the alpine range and metropolitan areas, that mostly can be found at the edge of the alpine chain.

But urban features also exist within the alps. This is due to tourism, which brings infrastructure and population to former remotely situated areas. Those villages, which now are named "alpine resorts", show characteristics, that are not only comparable to the ones of cities, but sometimes are even superior to them.

This thesis examines the spatial impact tourism has on alpine resorts, by focusing on ski lift facilities. Thus demonstrating, how much the development of the analyzed villages was deflected by touristic interests. At the same time local interests fell behind since the constructional impact of these large-scale projects was not navigated by urban planning concepts.

By demonstrating the potential of integrated planning between tourism and urban design, this thesis aims to counteract these developments. The approach will be applied to the town of Schröcken (Vorarlberg) in a concluding design proposal.

INHALT

1 EINLEITUNG

- 14 **1.1 Alpine Resorts - temporäre Städte im alpinen Raum**
- 15 **1.2 Einfluss des Tourismus auf Alpine Resorts**
- 16 *Gemeindebevölkerung und Tourismus*
- 17 *Infrastruktur und Tourismus*
- 18 *ÖPNV und Tourismus*
- 19 *Gebäudestruktur und Tourismus*
- 20 *Baukultur und Tourismus*
- 21 *Landschaft und Tourismus*
- 22 *Wirtschaft und Tourismus*
- 23 *Kultur und Tourismus*
- 24 **1.3 Planerische Herausforderungen in Alpinen Resorts -
Arbeitshypthesen**

2 STRUKTUR

- 28 **2.1 Zielsetzung**
- 29 **2.2 Aufbau der Arbeit und Fragestellung**
- 31 **2.3 Methode**

3 GRUNDLAGEN

- 34 **3.1 Die Alpen**
- 35 **3.2 Die Entwicklung des Wintersports**
- 36 **3.3 Skigebiete und Klimawandel**
- 38 **3.4 Skigebiete als touristische Netzwerke**
- 39 *Skigebietszusammenschlüsse*
- 40 *Beispiel „Ski Arlberg“: Entwicklung des Skiliftnetzes - Zusammenwachsen einer
Region*
- 42 **3.5 Wettbewerb der Alpinen Resorts**
- 43 *Destinationslebenszyklus*
- 45 *Beispiel St. Anton am Arlberg*

4 FORSCHEN

- 50 **4.1 Auswahl der Analysegebiete**
- 51 *Silvretta Montafon*
- 52 *Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000*
- 53 *Serfaus-Fiss-Ladis*
- 54 *Silvretta Arena Ischgl-Samnaun*
- 55 *Skicircus Saalbach-Hinterglemm-Fieberbrunn*
- 56 *Kitz Ski*
- 57 *SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental*
- 58 *Ski Arlberg*
- 60 *Skigebiete im Vergleich*
- 62 **4.2 Kategorisierung von Skigebieten nach räumlicher
Zusammensetzung**
- 64 **4.3 Dauerhafte Netzwerke innerhalb von Skigebieten**

| | |
|----|--|
| 66 | <i>Siedlungs- und Verkehrsstruktur</i> |
| 67 | <i>Pendlerbewegung (Aus- und Binnenpendler)</i> |
| 68 | <i>Öffentlicher Personennahverkehr</i> |
| 70 | <i>Bildung und Kultur</i> |
| 71 | <i>Planungs- und Tourismusverbände</i> |
| 73 | <i>Überlegungen zur Vernetzung der Skigebiete</i> |
| 76 | 4.4 Räumliche Auswirkungen von Skigebietszusammenschlüssen auf Alpine Resorts |
| 78 | <i>Ladis (Zubringer Fiss 1974)</i> |
| 80 | <i>Brixen im Thale (Zubringer Wilder Kaiser 1986)</i> |
| 82 | <i>St. Gallenkrich (Zubringer Montafon 2011)</i> |
| 84 | <i>Vorderlanersbach (Erweiterung Zillertal 3000 2001)</i> |
| 86 | <i>Jochberg (Erweiterung Kitz Ski 2004)</i> |
| 88 | <i>Warth (Erweiterung Lech 2014)</i> |
| 90 | <i>Übersicht mit Nutzungen: Typ Zubringer</i> |
| 91 | <i>Übersicht mit Nutzungen: Typ Erweiterung</i> |
| 92 | 4.5 Die Rolle von Skiliftanlagen für die Stadtentwicklung Alpiner Resorts |

5 VERKNÜPFEN

| | |
|-----|--|
| 96 | 5.1 Begrifflichkeiten im Tourismus |
| 98 | 5.2 Symbiose zwischen Architektur, Städtebau und Tourismus |
| 100 | <i>Lanzarote als Beispiel für eine symbiotische Planung zwischen Tourismus und Architektur</i> |
| 103 | <i>Der Bezug der Initiative „Bergsteigerdörfer“ zur Tourismusplanung</i> |
| 104 | 5.3 Tourismusplanung als Chance für den alpinen Raum |

6 PLANEN

| | |
|-----|---|
| 113 | 6.1 Die Gemeinde Schröcken |
| 121 | <i>Räumliche Auswirkungen des Skigebietszusammenschluss</i> |
| 125 | <i>Das Projekt Dorfbahn</i> |
| 126 | <i>Örtliche Planung - Räumliches und Teilräumliches Entwicklungskonzept</i> |
| 128 | <i>Städtebauliche Analyse der Parzelle Dorf</i> |
| 130 | 6.2 Anforderungen an die Planung seitens des Tourismus und der Einwohner |
| 132 | 6.3 Schröcken als Pilotgemeinde für eine symbiotische Planung zwischen Städtebau, lokalen Interessen und Tourismus |
| 132 | <i>Planungsziel</i> |
| 133 | <i>Konzept</i> |
| 134 | <i>Entwurf</i> |
| 136 | <i>Erschließung</i> |
| 138 | <i>Fokus Begegnungs-Zone</i> |
| 140 | <i>Grundriss Begegnungs-Zone auf Straßenebene - Zugang Supermarkt</i> |
| 142 | <i>Grundriss Begegnungs-Zone auf Caféebene - Zugang Dorfbahn</i> |
| 144 | <i>Grundriss Begegnungs-Zone auf Kirchebene - Zugang Sonderform Wohnen</i> |

| | |
|-----|--|
| 146 | <i>Schnitte</i> |
| 158 | <i>Saisonale Atmosphäre</i> |
| 155 | 7 FAZIT UND AUSBLICK |
| | 8 ANHANG |
| 158 | 8.1 Interview mit der Geschäftsführerin Warth-Schröcken Tourismus, Angela Schwarzmann und dem Bürgermeister der Gemeinde Schröcken, Herbert Schwarzmann, am 14.08.2020 im Gemeindeamt Schröcken |
| 172 | 8.2 „Wilder Kaiser-Brixental“ Lifte- und Pistenübersicht |
| 174 | 8.3 „Ski Arlberg“ Lifte- und Pistenübersicht mit Baujahr |
| 176 | 8.4 Abbildungsverzeichnis |
| 195 | 8.5 Quellenverzeichnis |
| 207 | 9 DANKE |

*In der Arbeit wurde überwiegend auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet.
Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen gelten für alle Geschlechter.*



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1 EINLEITUNG

Der Alpenraum wird in der Regel als Natur- oder Kulturlandschaft wahrgenommen, selten jedoch als städtischer Raum. Dies mag vor allem an der geringen Anzahl an Stadtregionen mit mehr als 200.000 Einwohnern¹ innerhalb des Alpenbogens liegen, während größere urbane Zentren (u.a. Wien, Salzburg, Bern, Verona, Mailand) sich eher am Rand des Alpenkamms oder im Alpenvorland befinden.²

Städtische Charakteristika gibt es jedoch auch direkt im Inneren der Alpen. Geschuldet ist dies vor allem dem Tourismus, der Infrastruktur und Bevölkerung an die einstmals entlegensten Orte bringt. Diese inzwischen als „Alpine Resorts“ bezeichneten Ortschaften weisen Eigenschaften auf, die denen der Stadt gar nicht unähnlich bzw. manchmal sogar überlegen sind.

1 Sechs Stück: Grenoble, Annecy-Chambéry, Klagenfurt-Villach, Innsbruck, Trient und Bozen (Borsdorf: Land-Stadt Entwicklung in den Alpen. Dorf oder Metropolis?, 84.)

2 Borsdorf: Land-Stadt Entwicklung in den Alpen. Dorf oder Metropolis?, 83.



Abb. 01 Fläche Wien und Ski Arlberg



Abb. 02 Hochleistungstransportmittel in Wien (U-Bahn) und Ski Arlberg (Skilifte)

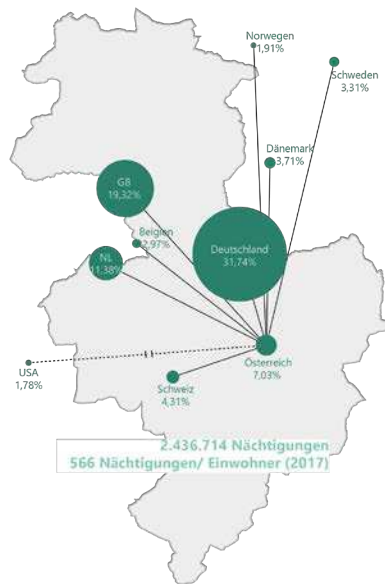
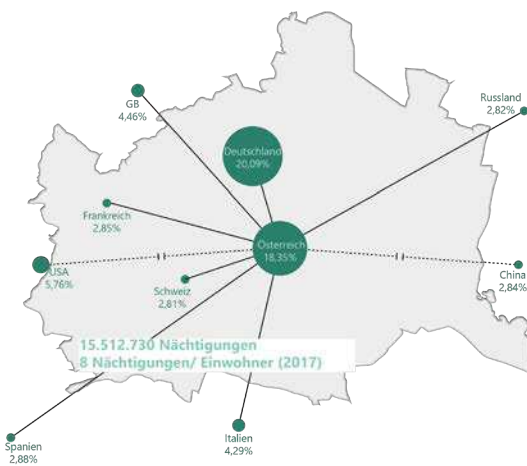
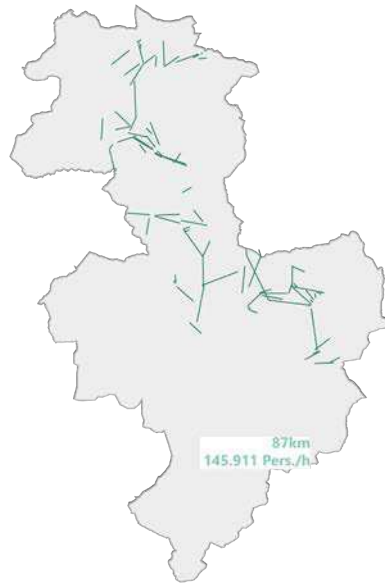


Abb. 03 Prozentuelle Nächtigungsanteile nach Herkunftsländern in Wien und St. Anton am Arlberg

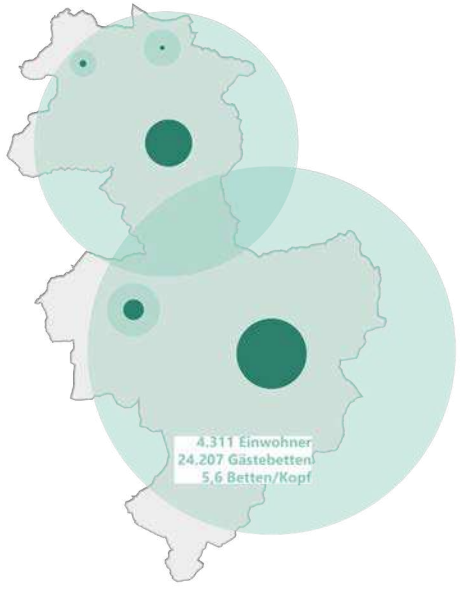
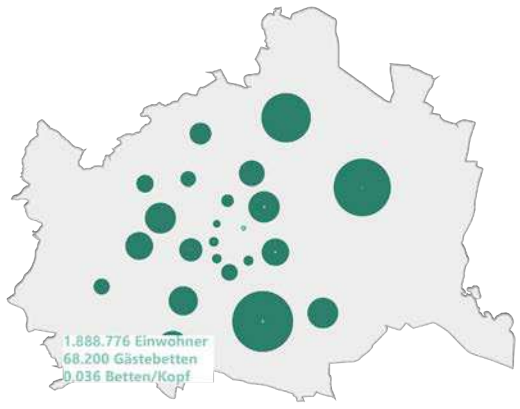


Abb. 04 Einwohner- und Gästebettenzahl Wien nach Bezirken und Ski Arlberg nach Gemeinden

- Einwohner
- Gästebetten

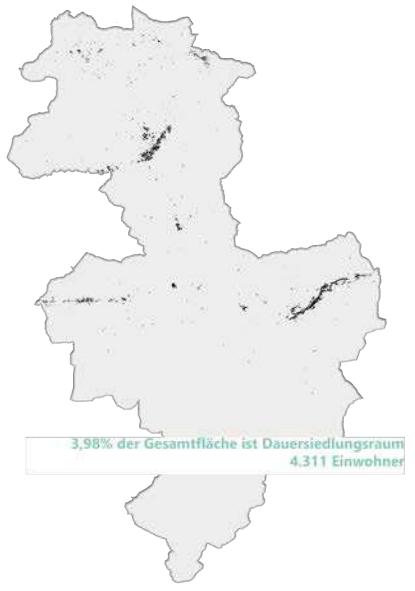
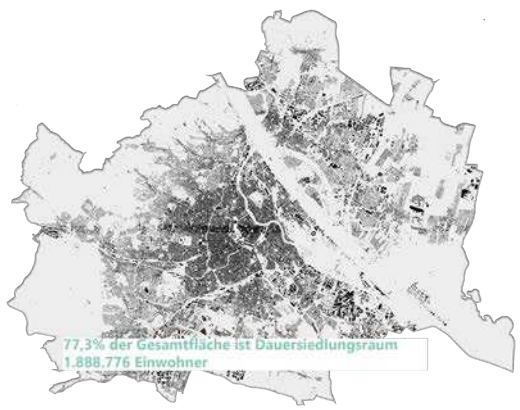
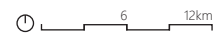


Abb. 05 Bebauter Raum in Wien und Ski Arlberg



Abb. 06 Viel befahrene Transportwege in Wien und Ski Arlberg



3 Andexlinger, Obkircher und Sauerwein: Dokonara 2009. 2. Int. DoktorandInnenkolleg Nachhaltige Raumentwicklung, 13.

4 Andexlinger, Obkircher und Sauerwein, 12.

5 Institut Stadt der Gegenwart: Die Schweiz - ein städtebauliches Portrait, 900.

6 Diener u. a.: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Materialien, 3:900.

7 YEAN: Tirol City. New Urbanity in the Alps, 138 f.

8 Diener u. a.: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Materialien, 3:902.

1.1 Alpine Resorts - temporäre Städte im alpinen Raum

Städtische Strukturen lassen sich unter anderem durch die Intensität ihrer Netzwerke beschreiben. Sie überlagern sich, kreuzen sich und bilden lokale bis internationale Verbindungen. „Die Stadt von heute ist diffus, ausufernd und endlos“³; es sind Städte des Miteinanders und ohne Grenzen.

Die Unterscheidung zwischen Zentrum und Peripherie verläuft dabei durch die Anzahl an Überlagerungen und Schnittstellen der Netzwerke, sozusagen „visuell ablesbaren Verdichtungen“⁴.

Solche Netzwerke finden sich überall auf der Welt und somit auch im alpinen Raum. Hier ist vor allem eine Temporalität der Intensivität der Netzwerke charakteristisch, die sich im Tourismus begründet. Durch die zyklische Wiederkehr der Touristen (abhängig von Hoch- bzw. Nebensaison) werden bestimmte Verbindungen regelmäßig intensiviert. Das Netzwerk dieser alpinen Orte verdichtet und löst sich also in regelmäßigen Abständen – die Ortschaften werden zu temporären Städten.

Sie sind dabei weder Teil einer Metropolitanregion, noch von bestehenden intensiven Netzwerken. Außerdem ist ihre einzig wichtige ökonomische Funktion der Tourismus. Solche, sich zu temporären Städten wandelnde, alpine Ortschaften werden „Alpine Resorts“ genannt.⁵

Sie kennzeichnen sich durch:

- Netzwerke mit zyklischem Charakter und Intensität
- eine national-internationale Ausrichtung während der Hochsaison, aber einer lokal-regionalen während der Nebensaison
- gute Erreichbarkeit
- eine Infrastruktur, die von einem städtischen Standard fast nicht zu unterscheiden ist
- die Trennung von Einheimischen und Touristen⁶

Ein Punkt, der zum temporären städtischen Charakter der Alpinen Resorts beiträgt, ist die Bevölkerungszahl der Gemeinden, welche in der Hochsaison ein Vielfaches von der tatsächlichen Einwohnerzahl betragen kann. Die Fähigkeit, diesen „Bevölkerungsansturm“ relativ unkompliziert aufzunehmen, ist eine weitere Eigenschaft der Alpinen Resorts, die damit sozusagen „elastisch“⁷ in ihrer Bevölkerungszahl sind.

Die räumlichen Grenzen der Alpinen Resorts definieren sich durch die bestehende Topographie, wodurch die Resorts oft inselartig im alpinen Raum angelegt sind. Die beschriebenen Netzwerke (die auch verschiedene Alpine Resorts miteinander verbinden, wie es zum Beispiel durch Skiliftanlagen geschieht) können an dieser Inselstruktur nichts ändern, da die Netze auf temporären Faktoren wie Schnee bzw. Touristenanzahl aufbauen, die nach der Hauptsaison wieder entfallen.⁸

1.2 Einfluss des Tourismus auf Alpine Resorts

Oftmals kann durch das Zu- oder Wegdenken bzw. durch die Betrachtung einer Situation während der Haupt- bzw. Nebensaison erkannt werden, wie intensiv diese Netzwerke bereits jetzt auf den alpinen Raum einwirken.

Auf den folgenden Seiten soll dies anhand einiger Bereiche aufgezeigt werden.

Es wird deutlich, dass das Resort zu jeder Zeit vom Tourismus geprägt wird, entweder durch seine offensichtliche Anwesen- oder plakative Abwesenheit. Denn auch wenn ein Netzwerk (zum Beispiel die Gäste) nur in zyklischer Art und Weise auftritt, so sind jedoch die Auswirkungen, die dieses Netzwerk auf das Resort hat, von dauerhafter Natur.

Im gewählten Beispiel müssen zur Unterbringung der Gäste Hotels gebaut werden, die auch bei Abwesenheit der Touristen weiter vorhanden sind. Selbes gilt für Liftanlagen, die auf die Gästeanzahl der Hauptsaison ausgelegt sind und während der Nebensaison nicht ausgelastet sind. Trotzdem sind diese Baulichkeiten weiter vorhanden und prägen das Ortsbild.

Die Auswirkungen, die der Tourismus auf ein Alpines Resort hat, lassen sich also in zyklisch und permanent sichtbare Auswirkungen unterteilen. Mischformen gibt es zum Beispiel im Bereich Kultur oder Wirtschaft: die Lebensweise der Einheimischen mag sich durch den Tourismus und Assimilierungsprozesse permanent verändert haben, während kulturelle Veranstaltungen gehäuft während der Hauptsaison (also zyklisch) auftreten.

Genauso profitieren beispielweise Skilehrer im Winter stark vom touristischen Arbeitsmarkt und sind trotzdem gezwungen, sich im Sommer eine andere Arbeit (evtl. an einem anderen Ort) zu suchen. Hoteliers sind hingegen meist permanent beschäftigt.

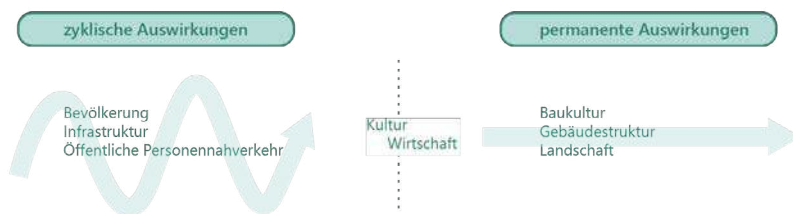


Abb. 07 Zyklische und permanente Abhängigkeiten Alpiner Resorts vom Tourismus



Abb. 08 Ski Arlberg Einwohner

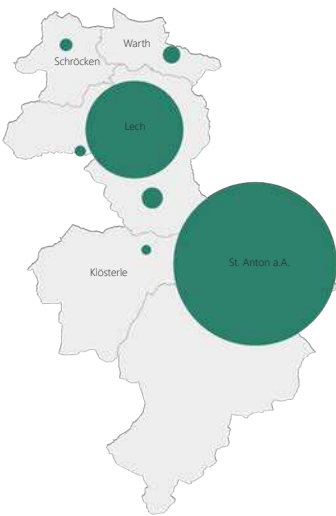


Abb. 10 Ski Arlberg Einwohner
mit Gästebetten bei 100%-iger
Bettenauslastung

Gemeindebevölkerung und Tourismus



Abb. 09 St. Anton am Arlberg Karl-Schranz-Zielstadion, Nebensaison



Abb. 11 St. Anton am Arlberg Karl-Schranz-Zielstadion FIS World Cup Ladies 2019

Eine der auffälligsten temporären Auswirkungen des Tourismus auf Alpine Resorts ist die zusätzliche Gemeindebevölkerung während der Hochsaison. Werden Einwohner- und Gästebettenzahlen zueinander in Bezug gesetzt („Ski Arlberg“: 4.311 vs. 24.207), bedeutet das – bei einer Bettenauslastung von 100 Prozent – pro Einwohner 5,6 zusätzliche „Bewohner“.

Durch Großevents wie Ski-Opening-Partys oder die Austragung von alpinen Weltmeisterschaften erhöht sich diese Zahl weiter. Menschen, für die die Gemeinden auch eine entsprechende Infrastruktur (Verkehrsverbindungen, Unterkünfte, Verpflegung, etc.) anbieten muss. Diese wird allerdings nur temporär, zur Hochsaison, voll ausgelastet.

Infrastruktur und Tourismus



Abb. 12 St. Anton am Arlberg, Rendbahn Talstation Sommer



Abb. 14 St. Anton am Arlberg, Rendbahn Talstation Winter

Auf Straßenebene kann während der Hauptsaison eine zyklische Verstärkung der Netzwerke abgelesen werden, insofern die markantesten durch den Tourismus entstandenen Infrastrukturen wie Skipisten oder Seilbahnen zu den Straßen gezählt werden: zu den bestehenden ca. 70km an Hauptstraßen innerhalb der fünf „Ski Arlberg“ Gemeinden kommen weitere 305 Pistenkilometer⁹ und 87km Seilbahnstreckenlänge.¹⁰

Das entspricht fast einer Versechsfachung der Anzahl an verbindenden Kilometern. Auf diesen neuen „Straßen“ herrscht außerdem reger Verkehr: 145.911 Personen können pro Stunde¹¹ durch die Seilbahnen transportiert werden.

Die zusätzlich entstehenden Netzwerke durch den Tourismus werden hier plakativ sichtbar.



Abb. 13 Ski Arlberg Infrastrukturverbindungen Sommer (Straßen und Bahn)

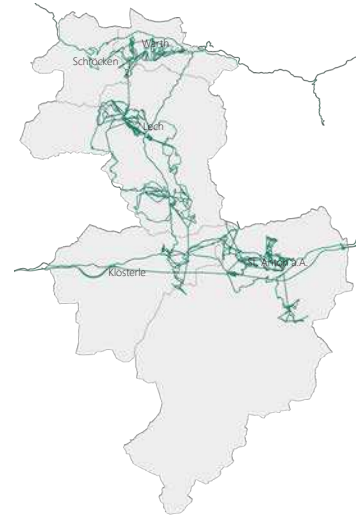


Abb. 15 Ski Arlberg Infrastrukturverbindungen Winter (Straßen, Bahn, Pisten und Skilifte)

9 Ski Arlberg, Pool West: Skifahren in einer neuen Dimension!

10 Skiresort.at: Lifte St. Anton/St. Christoph/Stuben/Lech/Zürs/Warth/Schrócken.

11 Skiresort.at

ÖPNV und Tourismus



Abb. 16 Ski Arlberg Busse Sommersaison



Abb. 18 Ski Arlberg Busse Wintersaison

- Ortsbusse
- Regionalbusse
- je dicker die Linie, desto kürzer ist der Fahrintervall



Abb. 17 Parkplatz Saloberjet Warth, Sommer



Abb. 19 Parkplatz Saloberjet Warth, Winter

Die Intervalle und Linienanzahl der Nahverkehrsbusse indizieren am Arlberg ebenfalls die temporäre Veränderung des Netzwerkes: die Intervallintensität der Ortsbusse am Arlberg schwankt saisonal, viele Buslinien der Wintersaison fallen während der Sommersaison ersatzlos weg.

Spannend ist die verstärkte bundesland- und gemeindeübergreifende Verbindung zwischen Lech und St. Anton am Arlberg im Winter, welche im Sommer fast nicht mehr existent ist – während das aktive Skigebiet also im Winter die Grenzen zwischen Tirol und Vorarlberg verschwimmen lässt, werden im Sommer die Verbindungen innerhalb der jeweiligen Bundesländer verstärkt.

Ein Alpines Resort kann also saisonal abhängig Teil von verschiedenen Netzwerkstrukturen sein.

Gebäudestruktur und Tourismus



Abb. 20 Bestand: St. Christoph am Arlberg 2020



Abb. 22 Gedankenpiel: St. Christoph am Arlberg ohne Tourismus

Von den insgesamt ca. 2700 Gebäuden in der Skiregion¹² „Ski Arlberg“ werden etwas mehr als 80% (ca. 2100 Gebäude) für den Tourismus genutzt, sind also Hotels oder andere Unterkunftsarten.

Ein Wegdenken dieser Gebäude lässt ein Gedankenpiel über das eventuelle Aussehen der Gemeinden ohne den Tourismus zu: würde es in gewissen Bereichen der Region überhaupt noch Siedlungen geben, oder wäre die Bevölkerung auf der Suche nach Arbeit und aufgrund der harten Lebensbedingungen abgewandert? Wie würde der (eventuell) unberührt gebliebene, nicht vernetzte Naturraum heute aussehen?

Es wird deutlich, wie sehr der Tourismus Einfluss auf permanente Parameter der Alpinen Resorts nimmt.



Abb. 21 Ski Arlberg Gebäudesubstanz 2020



Abb. 23 Ski Arlberg Gebäudesubstanz ohne Tourismus

¹² Alle Gemeinden, auf deren Gemeindefläche sich ein Teil des über Lifte und Pisten verbundene Skigebiets befindet St. Anton am Arlberg, Klosterle, Lech, Warth und Schrocken mit ihren Ortschaften

Baukultur und Tourismus

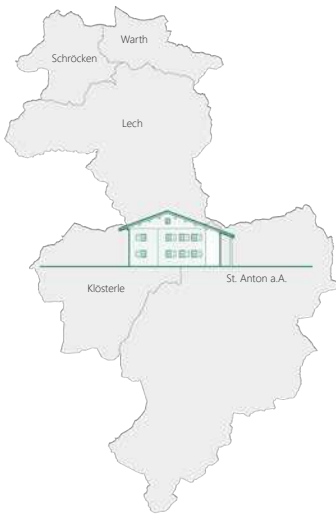


Abb. 24 Ski Arlberg prototypische Ansicht eines lokalen Bauernhauses



Abb. 26 Ski Arlberg prototypische Ansicht eines Hotelbaus



Abb. 25 Denkmalgeschützte „Huber Hus“ (Gebäude des Lech Museums)



Abb. 27 Lech am Arlberg

Mit am deutlichsten lässt sich der Einfluss des Tourismus im Bereich der Baukultur ablesen: gerade die Hotelbauten kopieren bzw. vergrößern und vermischen die verschiedensten Elemente einheimischer Architektur mit „touristischen“ Bedürfnissen..

Erkennbar sind die traditionellen Ursprünge durch Holzbauweise, Satteldächer, Balkone bis hin zu Fensterläden, jedoch werden sie um Aspekte des Hotelbaus, wie repräsentative Eingänge oder Wellnessbereiche und Gastronomie mit entsprechenden Dimensionen, in die Gebäudestruktur integriert. Es entsteht ein „pseudoalpiner“¹³ Baustil der insbesondere durch seine Gebäudekubatur in Kontrast zu historischen Gebäuden steht.

¹³ Romeiß-Stracke: Mehr Baukultur im Tourismus! Eichstätter Tourismusgespräche 2008, 2.

Landschaft und Tourismus



Abb. 28 möglicher Waldbestand Mayrhofen (Tirol) ohne den Tourismus



Abb. 30 Trassenverlauf Seilbahn Mayrhofen - Dezimierung des Waldbestandes

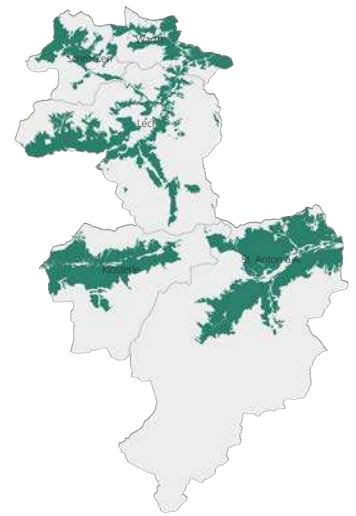


Abb. 29 Ski Arlberg möglicher Waldbestand ohne den Tourismus

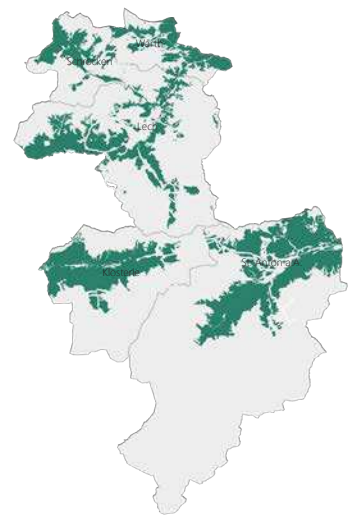


Abb. 31 Ski Arlberg Waldbestand 2020

Größter Kritikpunkt am Tourismus im alpinen Raum ist sein Einfluss auf die Landschaft hinsichtlich der Trassenverläufe von Pisten und Seilbahn- bzw. Liftanlagen. Für neue Erschließungen werden Wälder gerodet, Straßen errichtet oder sogar Berge gesprengt – und somit Lebensraum von Tier und Mensch zerstört.

Allerdings fördert nicht nur der Wintertourismus die Verbauung der alpinen Naturlandschaft, auch der Sommertourismus hat durch die Errichtung von Aussichtsplattformen, Sommerrodelbahnen oder Mountainbikestrecken seinen Anteil daran. Paradoxaerweise wirbt jedoch gerade der Tourismus bevorzugt mit der landschaftlichen Idylle der Alpen.

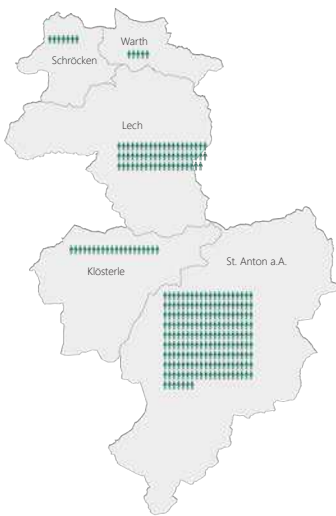


Abb. 32 Ski Arlberg Beschäftigte ohne Beherbergung und Gastronomie

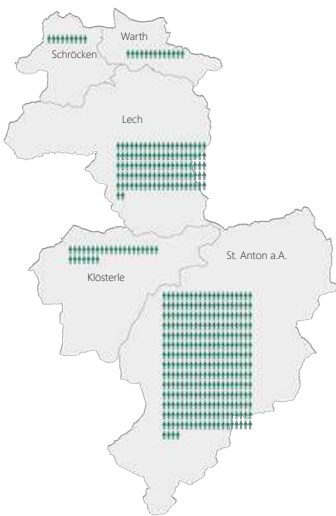


Abb. 34 Ski Arlberg Beschäftigte mit Beherbergung und Gastronomie
Hinweis: ein „Männchen“ entspricht 10 Beschäftigten

Wirtschaft und Tourismus



Abb. 33 Eine Frage der Perspektive: St. Anton am Arlberg Gastigweg



Abb. 35 Eine Frage der Perspektive: St. Anton am Arlberg Blick auf den Gastigweg

Ohne den Tourismus würden jedoch viele Arbeitsplätze im alpinen Raum wegfallen – würden die Menschen, die heute im Tourismus arbeiten dann auf andere lokale Branchen umsteigen (sofern ein Angebot bestehen würde), oder würden sie ihr Glück abseits des alpinen Raumes suchen?

Wirtschaftlich spielt der Tourismus für den alpinen Raum eine große Rolle, im Skigebiet „Ski Arlberg“ macht die Beherbergungs- bzw. Gastronomiebranche mindestens ein Drittel der Gesamtarbeitsstätten aus. Touristen werden dabei vor allem über idyllische Bilder gewonnen – wobei diese Bilder schnell „mehr Schein als Sein“ sein können.

Kultur und Tourismus



Abb. 36 Jauche am Berg



Abb. 38 Schneekanone am Berg

Auch die Lebensweise hat sich in den alpinen Dörfern durch den Tourismus verändert, da traditionelle Verhaltensweisen für den Tourismus aufgegeben, verändert oder inszeniert werden. Dies geschieht nicht immer beabsichtigt, sondern kann auch ein schleichender Prozess der „Assimilierung“ der Dorfbewohner mit den Urlaubern oder schlichtweg ein Globalisierungs- und Entwicklungsprozess sein.

Trotzdem prägt der Tourismus die alpine Kultur zum Beispiel durch den Après-Ski Kult ganz plakativ. Dessen exzessive Auswüchse wurden vor allem durch die Corona-Pandemie 2020 deutlich.¹⁴

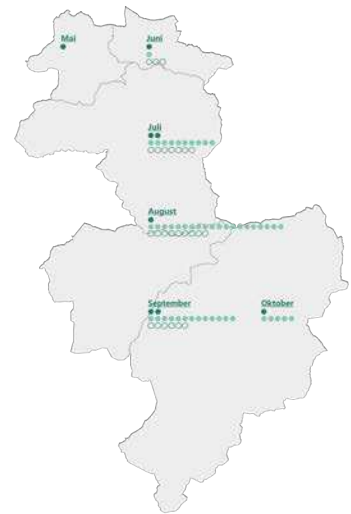


Abb. 37 Ski Arlberg geplante Events
Sommersaison 2020

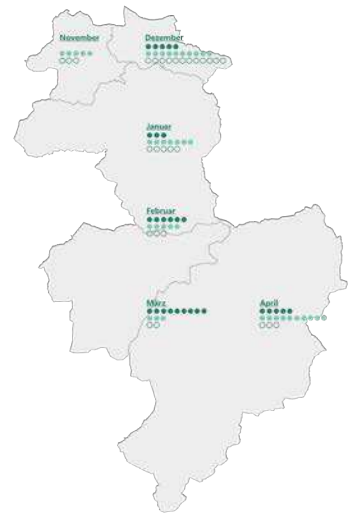


Abb. 39 Ski Arlberg geplante Events
Wintersaison 2020/21

■ Warth-Schröcken
■ Lech
□ St. Anton am Arlberg
ein Kreis entspricht einem Event

¹⁴ Aufgrund der schnellen Übertragung des Sars-CoV-2 Virus bei Après-Ski Partys mussten alle österreichischen Skigebiete ihren Betrieb mit Mitte März 2020 frühzeitig einstellen, was zu hohen finanziellen Verlusten führte.

15 Diener u. a.: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Materialien, 3:902.

16 Diener u. a.: 3:900.

17 Diener u. a.: 3:900.

1.3 Planerische Herausforderungen in Alpinen Resorts - Arbeitshypothesen

Alpine Resorts sind also grundsätzlich sehr ambivalent. Durch den Tourismus entstehen in regelmäßigen Intervallen städtische Netzwerke, die zum Teil durch bauliche Projekte wie Skiliftanlagen oder Unterkünfte plakativ dargestellt werden. Es sind insbesondere diese permanenten Auswirkungen des Tourismus, die die Ambivalenz der Alpinen Resorts versinnbildlichen, da sie nur zyklisch genutzt bzw. voll ausgelastet sind.

Derzeit „wehren“ sich die Alpine Resorts jedoch gegen ihre städtischen Charakteristika und versuchen die damit verbundenen permanenten Auswirkungen des Tourismus, soweit es geht auszublenden oder zu ignorieren. Dies äußert sich zum Beispiel in den Ortstrukturen, wo versucht wird, die wahre (bzw. mögliche) Größe eines Ortes zu verbergen.¹⁵ Es kommt zu einer „typischen Separierung“¹⁶ der Bevölkerung in Einheimische und Besucher - die eigentliche Heterogenität der Alpinen Resorts wird wieder in homogene Teile gegliedert.¹⁷

Die planerische Herausforderung für Alpine Resorts liegt also in der Vereinbarkeit der „zwei Gesichter“ eines Alpinen Resorts und den damit verbundenen Interessen.

Dies definiert den Gegenstand dieser Arbeit. Sie soll aufzeigen, welches Potential die Planung im Allgemeinen bzw. der Städtebau im Speziellen zur Lösung dieser Herausforderung birgt.

Dem liegen zwei Arbeitshypothesen zugrunde:

- In Alpinen Resorts wird städtebaulich bislang entweder für touristische ODER für lokale Belange geplant. Selten wird sich jedoch bewusst gemacht, dass sich die Bereiche nicht voneinander trennen lassen und Planungen in dem einen auch direkte Auswirkungen auf den anderen Bereich haben. Eine integrale Planung von Tourismus und Städtebau, unter besonderer Beachtung der lokalen Interessen, kann es schaffen, die Ambivalenzen und unterschiedlichen Interessen des Alpinen Resorts zusammenzubringen.
- Mit einer solchen Planung sollte frühzeitig begonnen werden, um ein Auseinanderdriften der Interessen zu vermeiden. Am Beispiel von Skigebietszusammenschlüssen kann aufgezeigt werden, wie eine integrale Planung von Beginn an funktionieren kann, da durch den Bau einer neuen Bahn (mehr) Touristen in ein Dorf gelangen.

2 STRUKTUR

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die Zielsetzung, den Aufbau der Arbeit und die angewandte Methode gegeben.

Die zuvor formulierten Arbeitshypothesen bilden dabei die Grundlage für das Herleiten der Forschungsfragen und der Planungsaufgabe.

2.1 Zielsetzung

Ziel dieser Diplomarbeit ist es, die Vorteile einer symbiotischen Planung von Städtebau und Tourismus, unter besonderer Beachtung der lokalen Interessen, anhand eines konkreten Beispiels im alpinen Raum aufzuzeigen.

Tourismus und Städtebau werden zueinander in Bezug gestellt, um einerseits die gegenseitigen Auswirkungen aufeinander nachvollziehen zu können, aber auch daraus resultierende Potentiale für eine integrale Planung abzuleiten.

Um einen qualifizierten Beitrag für zukünftige Diskussionen über die Stadtplanung in touristisch stark frequentierten Dörfern (Alpinen Resorts) zu leisten, soll ein Planungsvorschlag für die Gemeinde Schröcken (Vorarlberg) die Nachvollziehbarkeit der Vorteile und die Möglichkeiten dieser integralen Planung erleichtern.

2.2 Aufbau der Arbeit und Fragestellung

Die Diplomarbeit gliedert sich in vier Teile, die aufeinander aufbauen und in einem abschließenden Fazit zusammengeführt werden.

Der erste Teil (Grundlagen) dient der Weiterführung der Einleitung und erläutert die Bedeutung des Tourismus für den alpinen Raum. Er gibt einen Überblick über die Entwicklung des Wintersports in Österreich und geht dabei besonders auf den durch den Tourismus entstandenen Wettbewerb zwischen den Destinationen ein.

Er soll aufzeigen, wie sich touristische Netzwerke im alpinen Raum entwickelt haben und welche Herausforderungen dort derzeit zu bewältigen sind. Es wird deswegen folgenden Fragen nachgegangen:

- Wie haben sich touristische Netzwerke im alpinen Raum entwickelt?
- Wie ist der entstehende Wettbewerb zwischen den Destinationen und ihre zum Teil hohe Investitionsfreudigkeit zu erklären?

Der zweite Teil der Arbeit (Forschen) beschäftigt sich mit der Rolle von Skigebietszusammenschlüssen für die Stadt- und Regionalplanung. Dazu werden zunächst große Skigebiete (welche aufgrund von Skigebietszusammenschlüssen ihre Größe erreicht haben) anhand ihrer räumlichen Gliederung typisiert. Außerdem werden mit Bezug auf die Einleitung der Arbeit kurz die vorhandenen Netzwerke innerhalb dieser Skigebiete untersucht. Im Anschluss daran wird anhand von Beispielen aufgezeigt, welche Arten von Skigebietszusammenschlüssen es gibt und wie unterschiedlich diese sich räumlich auf einen Ort auswirken.

Für diese Thematiken sind folgende Fragen die Grundlage:

- Welche temporären bzw. dauerhaften Netzwerke gibt es innerhalb eines Skigebietes?
- Wie wirkt sich ein Skigebietszusammenschluss räumlich auf den neu angeschlossenen Ort aus?
- Welche Rolle spielen Skigebietszusammenschlüsse für die Planung?

Teil drei (Verknüpfen) setzt die beiden Bereiche Planung und Tourismus zueinander in Bezug. Es werden folgende Fragen beantwortet:

- Wie stehen die beiden Bereiche zueinander?
- Welche Vorteile entstehen für Planung und Tourismus durch eine integrative Planung?
- Gibt es bestehende Konzepte und wie sehen diese aus?

Hier wird deutlich, wie ähnlich beide Bereiche strukturiert sind, dass sie jedoch bislang keinen gemeinsamen Nenner gefunden haben und sich eher mit Aversion gegenüberstehen.

In diesem Teil wird herausgearbeitet, welche Chance eine kooperative Planung der beiden Bereiche für Alpine Resorts bietet.

Im vierten Teil der Arbeit (Planen) werden die Ergebnisse der ersten drei Teile in einen Entwurf übersetzt und aufgezeigt, wie die Planung lokale und touristische Interessen miteinander in Einklang bringen kann.

Für die Gemeinde Schröcken, die zum einen kürzlich an ein großes Skigebiet angeschlossen wurde, zum anderen aber auch selber ein skiinfrastrukturelles Projekt plant (eine Dorfbahn aus dem Dorf als direkten Zubringer in das Skigebiet) wird ein städtebauliche Entwicklungskonzept entworfen. Dabei geht es um folgende Frage:

- Wie kann der Städtebau die Interessen des Tourismus und der Planung gewinnbringend in einem gemeinsamen Stadtentwicklungskonzept vereinen?

2.3 Methode

Die Grundlagenermittlung und Verknüpfung erfolgte weitestgehend auf Literaturquellenbasis. Die dort recherchierten Informationen, Fakten und Daten wurden in textlicher Form zusammengefasst und mit Grafiken wie Diagrammen und Kartographien gedanklich fortgeführt.

Ebenso wie im Forschungsteil wurden die dort angeführten Daten zu den entsprechenden Gemeinden größtenteils von den Gemeinden selbst oder aber über das statistische Amt der Republik Österreich (Statistik Austria) zur Verfügung gestellt.

Alle abgedruckten Grafiken, Karten und Diagramme, zum Teil auch Fotos, wurden von der Autorin selbst erstellt. Ein genaues Verzeichnis über die zugrundeliegenden Quellen und Daten befindet sich im Anhang.

Planmaterial und Informationen über aktuelle Projekte wurden direkt bei den jeweiligen Landesbehörden und deren Online Geo-Informationen-System bzw. vor Ort eingeholt. Darüber hinaus wurde durch Recherche von bisherigen Forschungen und Entwürfen in der Tourismusarchitektur ein Gefühl für das „Corporate Planning“ entwickelt. Gespräche mit Fachleuten aus Planung und Tourismus haben dieses Verständnis erweitert.

Die Untersuchungen im Forschungsteil bauen auf Dokumentationen der Landesbehörden durch Luftbilder oder Statistiken auf, die mit historischen Literaturquellen oder Informationen seitens der Seilbahngesellschaften bzw. Gemeinden in Verbindung gesetzt wurden. Auch aus diesen Daten wurden zum erleichternden Verständnis eigene Kartographien oder andere graphische Darstellungen erstellt.

Für den Entwurf wurden die aus der Analyse abgeleiteten Veränderungen in einer Art „Raumprogramm“ zusammengefasst, wodurch ein potentiell zu erwartendes Bauvolumen entstanden ist. Dieses Volumen wurde anschließend in ein mögliches Entwicklungsszenario der integralen Stadtplanung übersetzt, dass so die touristischen Interessen der Gemeinde mit ihren städtebaulichen Herausforderungen und Zielen in Einklang bringt.

Als Planungsgebiet wurde die Gemeinde Schröcken (Vorarlberg, Teil des Skigebiets „Ski Arlberg“) gewählt. Neben Unterlagen zu aktuellen Projekten (sowohl in der Planung als auch im Tourismus) gab ein persönliches Gespräch mit der Geschäftsführerin des Tourismusbüros Warth-Schröcken Angela Schwarzmann und dem Bürgermeister Herbert Schwarzmann Aufschluss über derzeitige (planerische) Herausforderungen, Kooperationen und Wünsche. Dieses Gespräch fand im August 2020 in Schröcken statt, weshalb auch ein persönlicher Eindruck des Planungsgebietes gewonnen werden konnte.

3 GRUNDLAGEN

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über die Rolle von Skigebieten als Teil touristischer Netzwerke im österreichischen Alpenraum. Dabei geht es auch um die Bedeutung des Tourismus für Österreich im Allgemeinen und für den Alpenraum im Speziellen.

Ergänzend werden Ursache und Wirkung des Wettbewerbs zwischen Alpinen Resorts aufgeschlüsselt und im Bezug zum Destinationszyklusmodell nach Butler gesetzt.

18 WWF Österreich: Blick unter die Schneedecke. Wie der Wintertourismus alpine Landschaften zerstört., 1.

19 Permanent Secretariat of the Alpine Convention: The Alps. People and pressures in the mountains, the facts at a glance, 5.

20 Bätzing: Die räumliche Konzentration des Tourismus in den österreichischen Alpen, 377.

3.1 Die Alpen

Die Alpen im Zentrum Europas erstrecken sich über insgesamt acht Staaten: Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Frankreich, Slowenien, Monaco und Liechtenstein. Sie sind der „artenreichste Naturraum Europas und gleichzeitig das am intensivsten genutzte Hochgebirge der Welt“.¹⁸

Vor allem in Österreich sind die Alpen eine der wichtigsten natürlichen Ressourcen für die Wirtschaft, insbesondere den Tourismus. Die meisten Übernachtungen und auch die meisten Gästebetten innerhalb Österreichs werden in den alpinen Bundesländern Tirol und Salzburg verzeichnet bzw. angeboten.

Die Herausforderung der Nutzung der Alpen als wirtschaftliche Grundlage besteht jedoch insbesondere in dem Balanceakt zwischen dem Schaffen von Angeboten wie zum Beispiel Lifтанlagen, Aussichtsplattformen oder Klettersteigen und dem Erhalten des gefährdeten Natur- bzw. Kulturrums.¹⁹

Trotzdem ist der Tourismus in den Alpen kein flächendeckendes Phänomen, im Gegenteil, gerade die Zahl der mittleren und kleinen Tourismusgemeinden (mit 500 bis 5000 Gästebetten) ging in den Jahren zwischen 1985 und 2014 deutlich zurück. Dies bedeutet, dass sich der Tourismus in den österreichischen Alpen auf bestimmte Zentren (Alpine Resorts) konzentriert – wobei hier ein West-Ost Gefälle erkennbar wird, da vor allem im Osten Österreichs die alpinen Tourismusgemeinden verschwinden.²⁰



Abb. 40 Lage der Alpen in Europa

3.2 Die Entwicklung des Wintersports

Im Jahr 2008 konnte jede vierte Übernachtung in Österreich auf den Wintersporttourismus zurückgeführt werden.²¹ Dementsprechend hoch ist der Stellenwert des Wintertourismus für die Wirtschaft, weshalb im Folgenden die Entwicklung des Wintersports in den österreichischen Alpen beschrieben werden soll.

Dabei geht mit der touristischen Erschließung der Alpen auch die Entwicklung von Netzwerken in diesem Bereich einher. Inzwischen werden damit vielleicht eher Skilifte und Pisten assoziiert, ursprünglich war es jedoch die im 19. Jahrhundert aufkommende Eisenbahn.

Die Eisenbahn transportierte alljährlich Städter in alpine, ländliche Regionen, deren ästhetischer Reiz zunehmend (und zum Unverständnis der Einheimischen, die dem Alpenraum ihre Lebensgrundlage mühevoll abringen mussten) erkannt wurde.²² Der Schwerpunkt dieses Tourismus lag dabei, anders als heute, auf dem Sommertourismus und der sogenannten „Sommerfrische“.²³

Weitere touristische Erschließung erfolgte ebenfalls ab Mitte des 19. Jahrhunderts im sogenannten „goldenen Zeitalter des Alpinismus“ mit den (Erst-)Besteigungen verschiedener hochalpiner Berge, aus denen sich ein regelrechter Wettkampf entwickelte.

Ebenfalls im 19. Jahrhundert wurde in den Alpen der erste Schneesport

21 SpEA SportsEconAustria, Institut für Sportökonomie und IHS Institut für Höhere Studien: Die ökonomische Bedeutung des Wintersports in Österreich, 11.

22 Andexlinger, Obkircher, und Sauerwein: Dokonara 2009. 2. Int. DoktorandInnenkolleg Nachhaltige Raumentwicklung, 13.

23 Peck: Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005, 5.

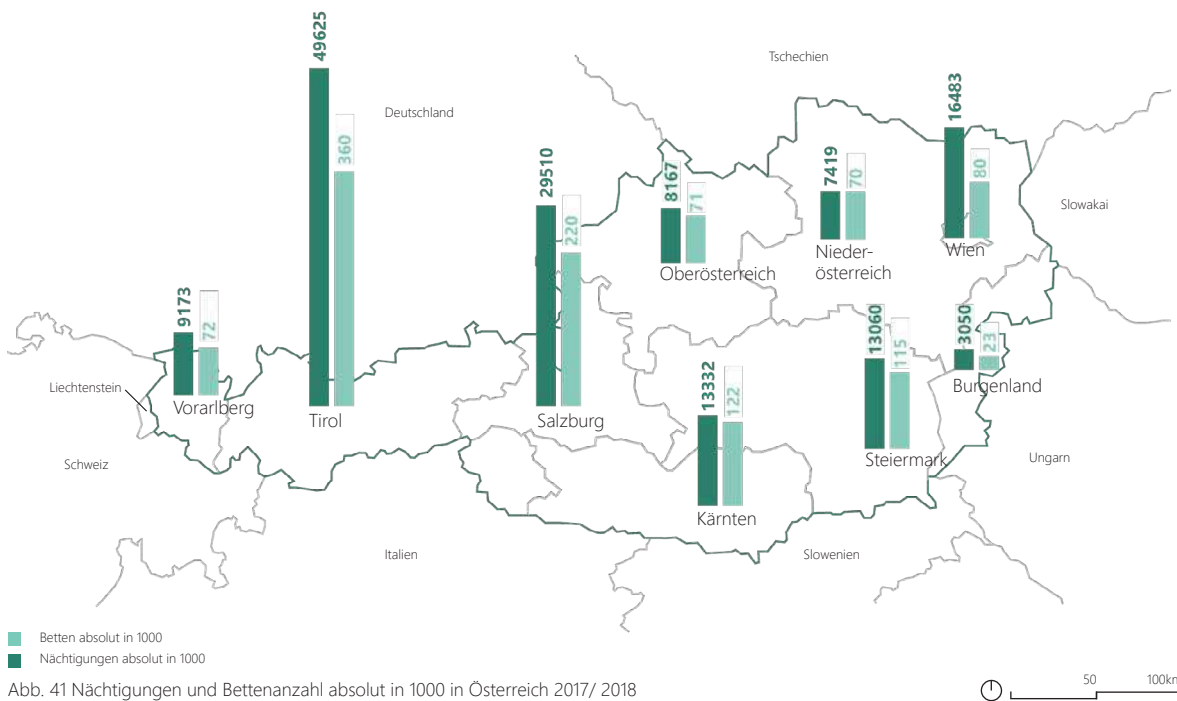


Abb. 41 Nächtigungen und Bettenanzahl absolut in 1000 in Österreich 2017/ 2018

24 Österreichischer Skischulverband ÖSSV:
Geschichte.

25 Am Arlberg wurde der St. Antoner Hannes Schneider für die Entwicklung seiner „Arlbergtechnik“ gefeiert. Noch heute bezeichnet sich die Region deshalb als „Wiege des alpinen Skilaufs“ (<https://www.skiarlbberg.at/de>, 12.08.2020)

26 Peck: Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005, 14.

27 Mountain Wilderness Schweiz: Funpark Alpen. Ein kritischer Blick auf die zunehmende „Möblierung“ der Schweizer Alpen, 6.

28 Peck: Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005, 7.

29 Modernisierung von Lifтанlagen, Erweiterung der Skifläche durch Neuerschließungen oder (insbesondere in den letzten Jahren) Zusammenschlüsse von Skigebieten, neue Konzepte zum Erhalt der Schneesicherheit durch Kunstschnee, Entwicklung von Alternativangeboten zum Skifahren (Peck, 1.)

30 Peck: Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005, 41.

31 Internationale Alpenschutzkommission CIPRA: Die Alpen werden unruhig.

32 Allerdings oft für einen sehr frühen Saisonstart bzw. ein sehr spätes Ende der Saison

betrieben. Zunächst noch als einfaches Transportmittel am Berg interpretiert, eroberten die Skier bald auch den Freizeitbereich der Menschen.²⁴ Das stete Interesse am Erlernen der Skifahrtechnik wuchs und zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es in fast allen (heute sehr großen) Skigebieten die ersten Skikurse.²⁵

Trotzdem lag der touristische Schwerpunkt in den Alpen weiterhin auf der Sommersaison - größere Mengen an Wintersportgästen kamen erst nach dem ersten Weltkrieg in die Alpen. Hier gilt es zu beachten, dass das Skilaufen noch stets mit dem eigenständigen Besteigen des Berges ohne Lift verbunden war. Erst kurz vor dem zweiten Weltkrieg wurden die ersten Lifte gezielt für den Wintersport eingesetzt, nachdem sie lange dem Materialtransport oder der Erschließung von Aussichtsplätzen dienten.²⁶ Von da an gingen (und gehen) die Entwicklungen der Seilbahnen und des Wintertourismus Hand in Hand.

Mit dem Aufkommen des Massentourismus um 1970, begann auch die zunehmende Erschließung der Alpen durch Skigebiete und entsprechende Infrastruktur. Mit dem Anstieg der Investitionen stieg allerdings der Anspruch der Bergbahnen, durch längere Wintersaisons mehr Gewinn zu machen, wodurch wiederum Technologien wie die Herstellung von Kunstschnee entwickelt wurden.²⁷ Ihren Höhepunkt fand diese Entwicklung in den 1980er Jahren.²⁸

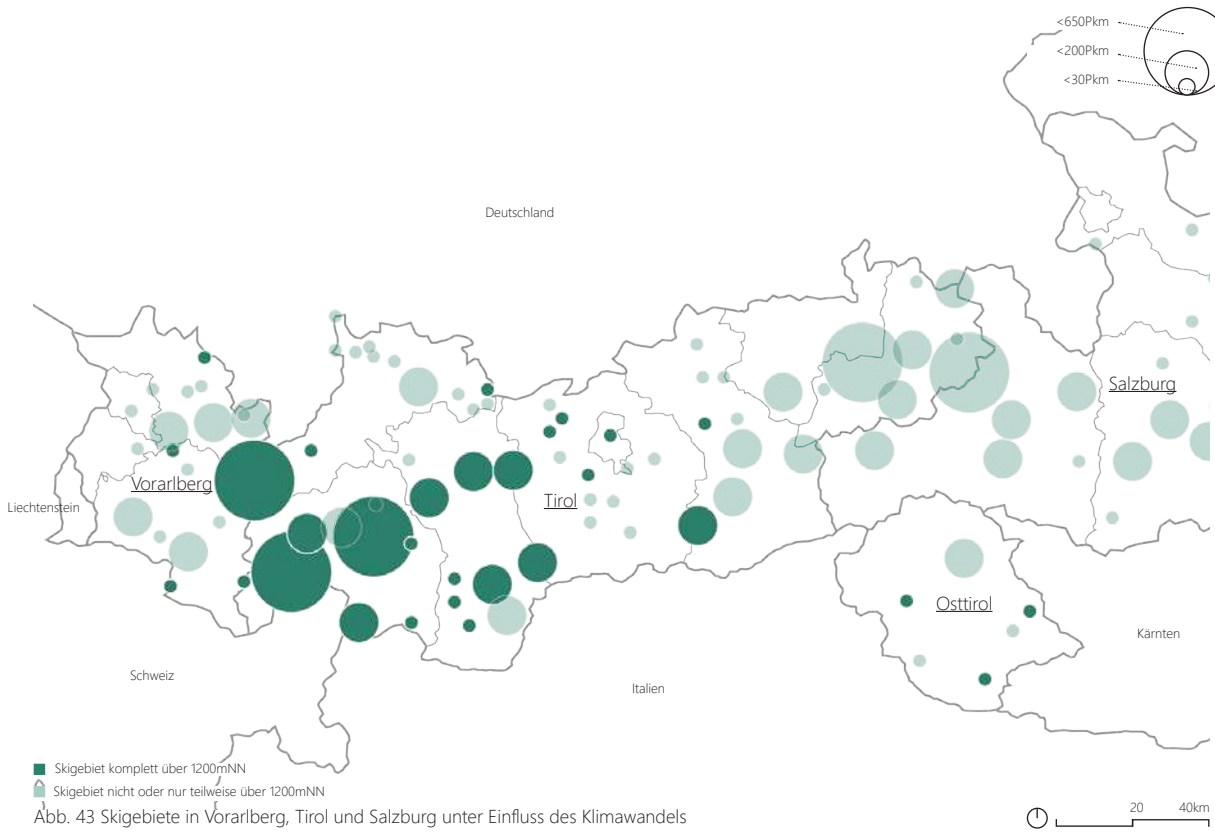
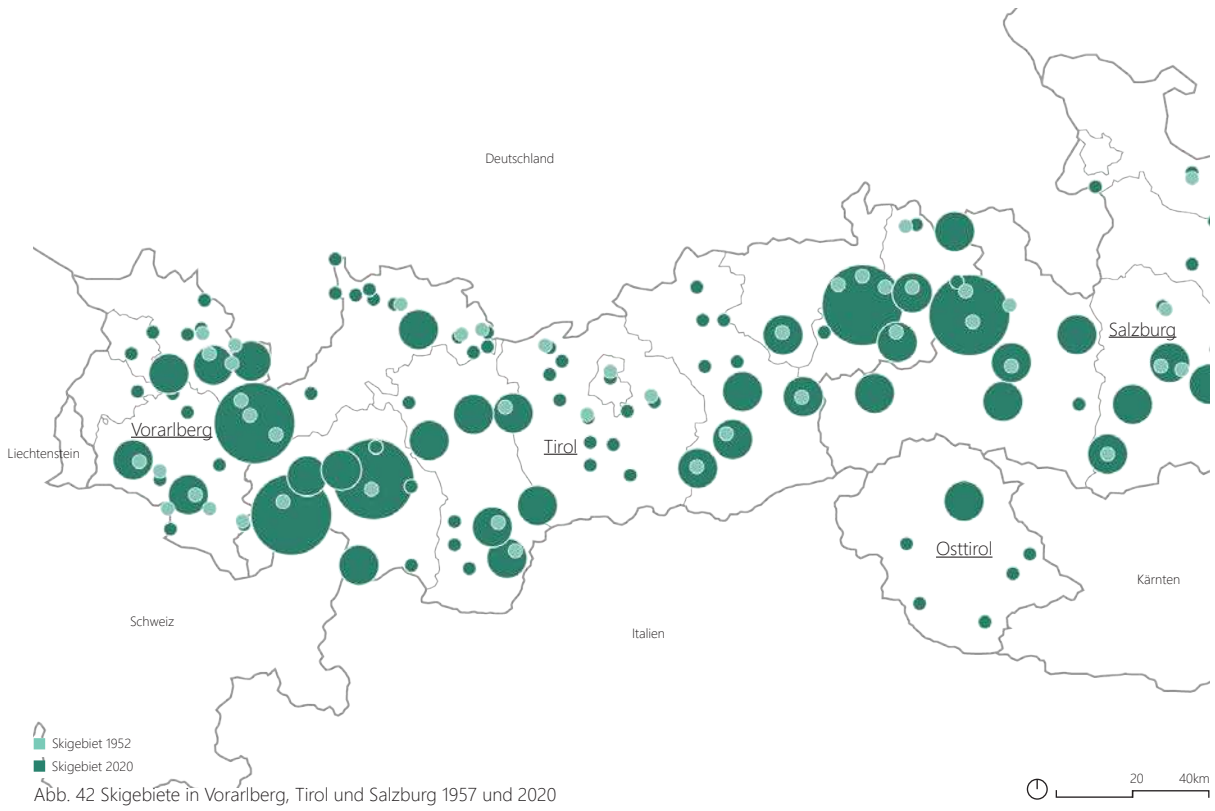
Inzwischen hat der Schneesport vor allem mit einer rückläufigen Nachfrage (und damit weniger Gewinn bzw. Verlusten) zu kämpfen. Um die übrig gebliebenen Urlauber muss gebuhlt werden und es entsteht ein regelrechter Investitions-Wettkampf zwischen den Destinationen.²⁹

3.3 Skigebiete und der Klimawandel

Bei der Wahl der Urlaubsortes zählt bei vielen Gästen (neben der Anzahl an Pistenkilometern) vor allem die Schneesicherheit eines Gebietes.³⁰

Diese definiert sich folgendermaßen: in der Zeit zwischen dem 01. Dezember und dem 15. April muss an mindestens 100 Tagen eine Schneedecke von mindestens 30-50cm vorhanden sein³¹ - eine Herausforderung, vor allem durch den Klimawandel. Selbst wenn es gelänge, die Erderwärmung auf zwei Grad zu begrenzen, würde die Schneemenge die fällt, bis zum Jahr 2100 trotzdem um 30% sinken. Dies bedeutet, dass Naturschnee in Skigebieten erst ab 1200m Höhe für eine geschlossene Schneedecke ausreichend wäre - wobei auch heutzutage bereits auf diesen Höhen mit Kunstschnee³² nachgeholfen wird.

Kunstschnee könnte zwar auch eine Option für das Fortführen der unter 1200m liegenden Gebiete sein, allerdings benötigen die Schneekanonen (derzeit)



33 SPIEGEL: Schnee in Skigebieten.

34 Zwar wären alle Skigebiete in diesem Bereich nur gefährdet, da sie sich sowohl über- als auch unterhalb der 1200m-Marke befinden, mit fortschreitender Zeit und damit Klimawandel würden jedoch knapp zwei Drittel der west-österreichischen Skigebiete verschwinden.

35 Peck: Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005, 9.

36 Diener u. a.: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Materialien, 3:930.

noch Umgebungstemperaturen in den Minusgraden, um Schnee produzieren zu können.³³ Bei der Betrachtung der westösterreichischen Skigebiete unter dem Einfluss des Klimawandels wird deutlich, wie stark vor allem die Skigebiete Richtung Salzburg von der Erderwärmung betroffen wären.³⁴

Die Herausforderungen der Alpinen Resorts durch den Klimawandel liegen vor allem in ihrer wirtschaftlich monogamen Struktur. Der Tourismus ist die Haupteinnahmequelle und dieser ist zudem oft auf den Wintertourismus und Schneesport fokussiert. Diese starke Spezialisierung kann durch den Klimawandel zum Problem werden, weshalb in den letzten Jahren der Sommertourismus auch in den Alpinen Resorts zunehmend ausgebaut und stärker beworben wurde.³⁵

Trotzdem werden parallel Versuche unternommen, gefährdete Skigebiete zu retten: unter anderem durch den Zusammenschluss mit Skigebieten in höheren Lagen (und mit entsprechender Schneesicherheit). Ungeklärt ist die Frage nach dem Umgang mit „Alpinen Brachen“,³⁶ also Skigebieten, die langfristig keine Zukunft im Schneesporttourismus haben.

3.4 Skigebiete als touristische Netzwerke

In Österreich gibt es derzeit insgesamt ca. 175 Skigebiete (ab 5 Pistenkilometer), die sich zu einem Großteil im Westen des Landes (Tirol, Vorarlberg, Kärnten oder Salzburger Land) befinden. Tirol hat mit 72 Skigebieten den größten Anteil.

Bei Betrachtung der Gegenüberstellung der Skigebiete von 1957 und 2020 fällt vor allem der enorme Zuwachs an Skigebieten im Allgemeinen, aber auch die vielfache Vergrößerung der Skigebiete (in Bezug auf ihre Pistenkilometer) im Speziellen auf. Dem zuzuordnen ist die intensive (Neu-) Erschließungstätigkeit, die innerhalb dieser knapp 60-jährigen Zeitspanne in den österreichischen Alpen stattgefunden hat. Erkennbar sind allerdings auch die Zusammenschlüsse verschiedener (historisch) kleinerer Skigebiete zu einem großen, zum Beispiel am Arlberg oder am Wilden Kaiser, was allerdings ebenfalls nicht ohne zusätzliche Verbindungen geschah.

Interessant ist außerdem die Gewichtung der Skigebiete innerhalb ihrer Lage: die Schwerpunkte von großen Skigebieten liegen deutlich erkennbar entweder an der Grenze zwischen Tirol und Vorarlberg oder gegenüberliegend an der Grenze von Tirol nach Salzburg. Dagegen sind im Innsbrucker Umland nur einige kleine Skigebiete vorhanden. Dies könnte in der (im Vergleich zum Rest Tirols) eher flacheren Topographie begründet sein.

Skigebiete in Österreich*

| | |
|------------------|---|
| Wien | 0 |
| Niederösterreich | 12 |
| Burgenland | 0 |
| Oberösterreich | 9 |
| Salzburg | 38 |
| Kärnten | 22 |
| Tirol | 74 |
| Vorarlberg | 22 |
| | <hr style="width: 100px; margin-left: 0;"/> |
| | 175 |

*ab 5 Pistenkilometer

Skigebietszusammenschlüsse

Ein Skigebiet ist ein durch Seilbahn- bzw. Liftanlagen und/ oder Pisten miteinander verbundenes Areal. Nicht als Verbindung zählen dabei Variantenabfahrten durch den freien Skiraum. Außerdem machen im Skipass inkludierte Skibusverbindungen aus zwei Skigebieten nicht eines und falls zum Erreichen eines Liftes das Schneesportgerät abgeschnallt und getragen werden muss, so darf die zurückzulegende Strecke nicht länger als 400m sein.³⁷ So verfügte zum Beispiel St. Anton am Arlberg bis zur Verlegung der Rendlbahn 2009 ins Ortsinnere nach dieser Definition auch über zwei Skigebiete.

Für den Zusammenschluss zweier Skigebiete müssen neue Pisten erschlossen bzw. neue Bergbahnen errichtet werden, was oft zu Diskussionen vor allem im Bereich des Natur- und Umweltschutzes führt. Hier werden die nötigen Eingriffe in die Natur kritisiert, da zum Beispiel die Sprengung bzw. Schleifung von Berggraten, Gestein, Erde und Eis nötig sein kann, um ideale Pistenverhältnisse bzw. guten Baugrund für eine Bergstation zu schaffen. Auch der Flächenverbrauch durch die Versiegelung des bis dahin intakten Naturraums ist ein Kritikpunkt, da Lebensraum für Tiere verbaut und Ökosysteme zerstört werden.³⁸ Befürworter argumentieren mit einer gesteigerten Attraktivität beider Skigebiete, da durch mehr Pistenkilometer zusätzliche Marketingkraft erreicht werden kann. Außerdem würden gemeindeübergreifende Kooperationen und die regionale Zusammenarbeit gestärkt.³⁹

Insgesamt sind an einem solchen Großprojekt viele verschiedene Akteursgruppen direkt oder indirekt beteiligt, von Naturschützern über Einwohner, Bergbahnbetreiber und Behörden bis zu Landespolitikern. So kann es oftmals lange Zeit dauern, bis ein Projekt endgültig genehmigt oder doch nicht zugelassen wird.⁴⁰

Innerhalb der Diskussion über das Für und Wider von Skigebietszusammenschlüssen werden allerdings die räumlichen Auswirkungen des Projektes auf die jeweiligen Orte fast gar nicht beachtet. Nach welchen Kriterien werden Liftanlagen innerhalb des Ortes platziert? Werden resultierende weitere bauliche Veränderungen durch den zusätzlichen Bedarf an Gästebetten oder Parkplätzen von Beginn an mitgedacht? Wie werden die städtebaulichen Erweiterungen in das vorhandene Landschaftsbild integriert?

Im Gegensatz zu den umwelttechnischen Aspekten sind die räumlichen Belange selten Thema solcher Projekte. Dies wird zum Beispiel in der Bregenzerwaldstudie 2001 des Landes Vorarlberg deutlich, die sich zwar mit dem (sich damals noch in der Planung befindlichen) Zusammenschluss der Skigebiete Warth-Schröcken und Lech-Zürs auseinandersetzt, jedoch nur die wirtschaftlichen, infrastrukturellen und landschaftlichen Aspekte dieses Zusammenschlusses behandelt.⁴¹ Deswegen sollen in dieser Diplomarbeit vor allem die für die Einwohner so wichtigen räumlich-architektonischen Auswirkungen in den Vordergrund gestellt werden.

37 Schrahe: Was ist ein Skigebiet?

38 Alpenverein u. a.: Nein zur Gletscherverbauung Pitztal-Ötztal.

39 Land Vorarlberg, Abteilung Raumplanung und Baurecht: Regionale Entwicklungsstudie Bregenzerwald, 109.

40 Gratl, Haimayer, und Mast-Attlmayr: Evaluierung der Bregenzerwaldstudie. Reflexion der Ausarbeitung und Umsetzung eines regionalen Entwicklungsprojektes, 101.

41 Land Vorarlberg, Abteilung Raumplanung und Baurecht: Optimierung des Schigebietes Warth-Schröcken, 1.

Beispiel „Ski Arlberg“: Entwicklung des Skiliftnetzes - Zusammenwachsen einer Region

Heute (Stand 2020) erstrecken sich die 305 Pistenkilometer des Skigebiets „Ski Arlberg“ über insgesamt fünf Gemeinden,⁴² drei Bezirke, und zwei Bundesländer. Die bekanntesten und populärsten Ortschaften innerhalb des Skigebietes sind Lech (Vorarlberg) und St. Anton am Arlberg (Tirol).

Dies liegt unter anderem an der strategisch günstigen Lage von St. Anton a. A. direkt am Arlbergtunnel (für die Eisenbahn bereits 1885⁴³ erbaut) bzw. ab den 1970er Jahren auch der Arlbergschnellstraße,⁴⁴ sowie dem jährlichen Besuch der niederländischen Königsfamilie in Lech.⁴⁵ Inzwischen werden im gesamten Skigebiet ca. 24.200 Gästebetten angeboten – und das bei einer Einwohnerzahl von insgesamt nur 4.311.⁴⁶

Die Entwicklung hin zum „größten zusammenhängenden Skigebiet Österreichs“⁴⁷ begann, nach einigen Jahren des Sommerfrischetourismus vor allem in St. Anton und Lech,⁴⁸ mit dem Bau der ersten Skilifte innerhalb der Arlbergregion in den 1930er Jahren..

Pioniere waren 1937 jeweils St. Anton und Zürs, wo die Galzigbahn⁴⁹ bzw. der Übungshanglift Zürs⁵⁰ errichtet wurden. Lech zog 1940 mit dem Bau der Schlegelkopfbahn ⁵¹ nach, Stuben konnte 1949 die ersten Schleplifte

- 42 St. Anton am Arlberg (Tirol, Landeck), Klösterle (Vorarlberg, Bludenz), Lech (Vorarlberg, Bludenz), Warth (Vorarlberg, Bregenz) und Schröcken (Vorarlberg, Bregenz)
- 43 Ski Arlberg, Pool West: Die Geschichte des Arlbergs.
- 44 Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer ARGE ALP: Alpine Siedlungsmodelle | Städtebauliche Leitprojekte | Exemplarische Einzelqualitäten, 64.
- 45 vorarlberg ORF at/Agenturen red.; Niederländische Königsfamilie in Lech.
- 46 Nach Ortschaften berechnet, d.h. St. Anton, Lech, Zug, Zürs, Warth, Schröcken, St. Christoph, Stuben, Alpe Rauz
- 47 Ski Arlberg, Pool West: Die Geschichte des Arlbergs.
- 48 Ski Arlberg, Pool West.
- 49 Tourismusverband St. Anton am Arlberg: Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg, 1.

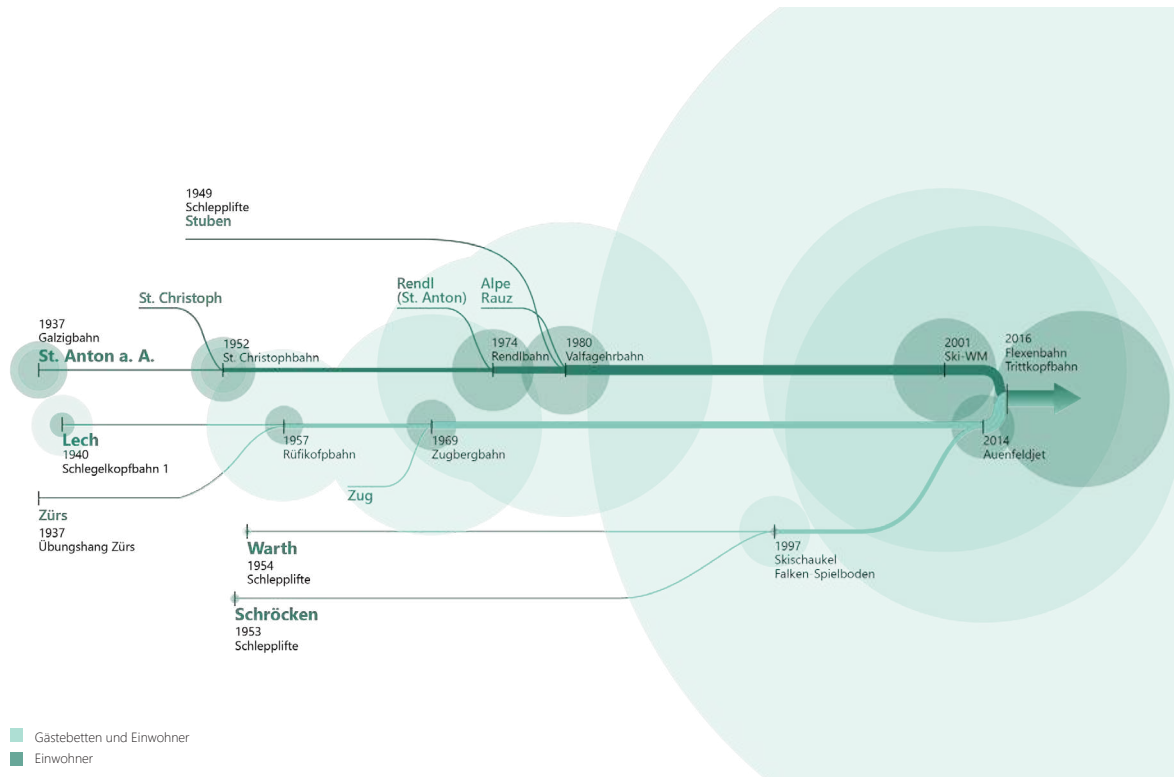


Abb. 44 Meilensteine am Arlberg: Einwohner, Gästebetten und Zubringerlifte von 1937 bis 2020

verzeichnen⁵² Alle Bahnen standen jedoch für sich, an eine so großflächige Verbindung, wie sie schließlich möglich werden sollte, wurde noch nicht gedacht.

1952 kam es schließlich durch den Bau der St. Christophbahn⁵³ zum ersten „Zusammenschluss“ zweier Ortschaften zu einem Skigebiet: in Tirol wurden St. Anton und St. Christoph miteinander verbunden. Ähnliches geschah 1957 durch den Bau der Rüfkopfbahn⁵⁴ auf der vorarlberger Seite, durch die Zürs und Lech aneinander angeschlossen waren. Ungefähr zur selben Zeit (Mitte der 1950er Jahre) wurden in Warth und Schröcken schließlich die ersten Schlepplifte errichtet.⁵⁵

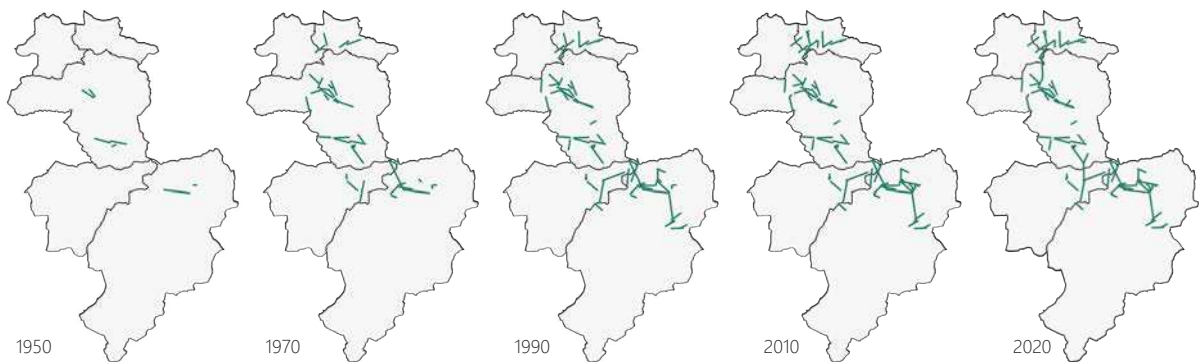


Abb. 45 Skiliftentwicklung Ski Arlberg

In den folgenden Jahren entwickelten sich das tiroler bzw. vorarlberger Skigebiet unabhängig voneinander. An St. Anton wurden 1974 durch den Bau der Rendlbahn⁵⁶ und 1980 durch die Valfalgebahn⁵⁷ der Rendl bzw. Alpe Rauz angeschlossen, wobei die Rendlbahn sich damals noch am Ortsrand, und damit zu weit weg vom eigentlichen Skigebiet befand, um streng genommen tatsächlich zum Skigebiet St. Anton zu gehören. 2009 wurde die Bahn näher an das Dorfzentrum verlegt.⁵⁸

2001 kam es durch die Austragung der alpinen Ski-WM in St. Anton zu einiger Bautätigkeit: neben der Errichtung verschiedener Infrastrukturbauten für die WM wurde als wichtigstes Projekt die Verlegung des Bahnhofes (welcher das Dorf durch seine Lage und den damit verbundenen Gleisverlauf zuvor in zwei Hälften teilte) zum Ortsrand hin realisiert.⁵⁹

Auf Vorarlberger Seite wurde zum einen die Zugbergbahn 1969⁶⁰ gebaut und damit die Anbindung des Ortes Zug an das Skigebiet Lech realisiert. Zum anderen schlossen sich 1997 durch die Errichtung der Skischaukel Falken-

50 Egger: Der Rechtsstreit rund um die NS Enteignung der Skilifte Zürs und Lech, 50 ff.

51 Egger, 50 ff.

52 Wikipedia: Albonabahn I.

53 Michael Dahms: Liftdatenbank - Lifte in der Welt. Ski Arlberg.

54 Egger: Der Rechtsstreit rund um die NS Enteignung der Skilifte Zürs und Lech, 50 ff.

55 Skilifte Warth GmbH & Co KG: 50 Jahre Skilifte Warth. Rückblicke und Ausblicke.; Warth-Schröcken Tourismus, Schröcken.

56 Tourismusverband St. Anton am Arlberg: Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg, 1.

57 Michael Dahms: Liftdatenbank - Lifte in der Welt. Ski Arlberg.

58 Tourismusverband St. Anton am Arlberg: Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg, 2.

59 Tourismusverband St. Anton am Arlberg, 2.

60 Egger: Der Rechtsstreit rund um die NS Enteignung der Skilifte Zürs und Lech, 50 ff.

61 AustriaWiki im Austria-Forum: Ski-Schaukel Falken (Körbersee).

62 Egger: Der Rechtsstreit rund um die NS Enteignung der Skilifte Zürs und Lech, 50 ff.

63 Egger, 50 ff.

64 Arlberger Bergbahnen AG, Skilifte Schröcken Strolz GmbH, Skilifte Warth GmbH & Co KG, Skilifte Lech Ing. Bildstein GmbH, Ski-Zürs AG, Seillifte Oberlech GmbH & Co KG, Bergbahnen Stuben GmbH

Spielboden⁶¹ die beiden Skigebiete von Warth und Schröcken zusammen.

Das endgültige Zusammenfinden aller Skigebiete des Arlbergs geschah im Laufe der 2010er Jahre: zunächst wurden durch den Auenfeldjet⁶² Warth und Schröcken mit Lech, Zug und Zürs verbunden, bis 2016 durch den Bau der Flexen- und Trittkopfbahn⁶³ diese fünf Ortschaften über die Alpe Rauz an St. Christoph, Stuben und St. Anton angeschlossen wurden. Trotz der Verbindung zu einem großen Skigebiet, sind die einzelnen Bergbahngesellschaften⁶⁴ bis heute voneinander unabhängig.

Unter Einbezug der jeweiligen Gästebetten- und Einwohnerzahlen fällt auf, dass in Lech bereits 1940 (im Gegensatz zu St. Anton) mehr Gästebetten als Einwohner vorhanden waren. Erst ab Mitte der 1970er Jahre hatte St. Anton ein ähnliches Angebot an Gästebetten wie Lech. Heute übersteigt die Gästebettenanzahl beider Orte die der Einwohner um ein Vielfaches.

3.5 Wettbewerb der Alpinen Resorts

Die Verbindung zweier Skigebiete oder der Ausbau eines einzelnen, sowie Ansätze zum Umgang mit der Herausforderung Klimawandel sind fast alle mit hohen Investitionskosten verbunden. Es handelt sich um Ausgaben, die im Umkehrschluss durch den Tourismus wieder eingenommen werden wollen, weshalb z.Bsp. mit dem Zusammenschluss zweier Skigebiete meist die Erhöhung der Skipasspreise einhergeht.

Dies führt zu einem Anstieg der Ausgaben bei den Urlaubern, was wiederum die Attraktivität eines Skiurlaubes schmälern kann. Er wird mehr und mehr zum Luxusurlaub und somit für eine immer geringere Zahl an Touristen tatsächlich realisierbar.⁶⁵

65 Heissenberger: Harte Winter.

66 Mountain Wilderness Schweiz: Funpark Alpen. Ein kritischer Blick auf die zunehmende „Möblierung“ der Schweizer Alpen, 8.

67 Andexlinger, Obkircher, und Sauerwein: Dokonara 2009. 2. Int. DoktorandInnenkolleg Nachhaltige Raumentwicklung, 13.

In der Folge entsteht zwischen den Alpinen Resorts ein Wettkampf um die verbleibenden Interessenten. Es wird mit Investitionen und zusätzlichen Angeboten abseits der Piste geworben; ein regelrechtes „Wettrüsten“⁶⁶ zwischen den Alpinen Resorts entsteht. Trotzdem schaffen es die Resorts (und auch die Touristen) an ihrer Vorstellung von naturbelassener, unberührter Idylle festzuhalten.⁶⁷

Destinationslebenszyklus

Um die Veränderungen innerhalb einer Destination in Bezug auf die Anzahl der Touristen und die Zeit zu beschreiben, wird häufig das „Tourism Area Life Cycle“ nach Butler herangezogen.

Dieses Destinationslebenszyklusmodell stammt aus den 1980er Jahren und definiert sechs Phasen der Entwicklung einer Destination. Auch der Hintergrund des Wettbewerbes zwischen den Alpinen Resorts kann hiermit erklärt werden.

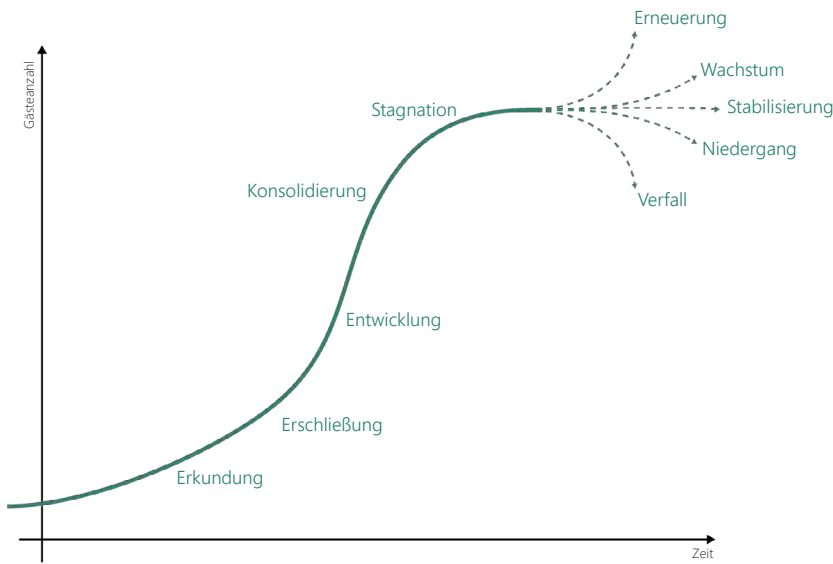


Abb. 46 Destinationslebenszyklus nach Butler

- Phase 1, Erkundung: die ersten Touristen reisen in die Destination, diese hat allerdings noch keine touristisch-spezifische Infrastruktur
- Phase 2, Erschließung: weitere Touristen reisen an, die Einheimischen fangen an, das wirtschaftliche Potential, welches sich hinter den Urlaubern verbirgt, zu erkennen, somit werden erste (rudimentäre) Serviceleistungen angeboten
- Phase 3, Entwicklung: durch einen regen, weiter zunehmenden Touristenstrom fängt sich die Destination merklich an zu verändern, da Investitionen in deren Ausstattung und Angebot getätigt werden
- Phase 4, Konsolidierung: der Touristenstrom fängt an sich zu stabilisieren, es werden weniger Investitionen getätigt
- Phase 5, Stagnation: es reisen nicht mehr, sondern immer ungefähr gleich viele Touristen an, die ersten Investoren verlassen die Destination
- Die letzte Phase (Phase 6) kann entweder den Verfall, Niedergang, Stabilisierung, Wachstum oder Erneuerung der Destination bedeuten.

68 Neumair, Rehklaus, und Schlesinger:
Angewandte Tourismusgeographie:
räumliche Effekte und Methoden, 86.

Welcher Fall jedoch eintritt, ist abhängig von den Maßnahmen welche die Destination ergreift. So können zum Beispiel durch neue Attraktionen zusätzliche Touristen gewonnen werden, während ein Verfall durch Mangel an Wettbewerbsfähigkeit eintritt.⁶⁸

Damit lässt sich unter anderem das in manchen Alpinen Resorts stets vorhandene Streben nach der nächsten Attraktion erklären (Stichwort: „Wettrüsten“), da stets die Angst vorm Verfall oder Niedergang herrscht. Deswegen wird durch die Schaffung neuer Angebote versucht, das eigene Resort Richtung Stabilisierung bzw. Wachstum oder Erneuerung zu entwickeln.

Butler macht jedoch auch deutlich, dass jede Destination nur eine bestimmte Anzahl an Touristen aufnehmen kann. Wird diese Zahl überschritten, kommt es zu einem massiven Verlust der Wettbewerbsfähigkeit durch das Ausbleiben von Touristen wegen zu vieler Massen, was wiederum das Abwandern von Investoren zur Folge hat usw. Trotzdem kann die Tourismuskapazität einer Destination vergrößert werden und zwar entweder durch die Schaffung neuer Infrastrukturen (ganz plakativ zum Beispiel durch einen Skigebietszusammenschluss und die Verbindung von zwei Destinationen zu einer Großen) oder durch geschicktes Marketing.⁶⁹

69 Thiel-Ellul und Navarro-Jurado:
Destination Life Cycle.

Butlers Modell hat jedoch auch Nachteile, vor allem, da es nur anhand der Variabel Touristenanzahl definiert, ob eine Destination erfolgreich ist, oder nicht. Allerdings sind nicht alle Destinationen der Meinung, dass „Mehr“ auch „Mehr“ ist. Gerade vor dem Hintergrund des Nachhaltigkeitsaspektes kommt es hier also zu Schwierigkeiten in der Anwendung des Modells.

Der Destinationslebenszyklus nach Butler lässt sich auch auf die Alpinen Resorts übertragen. Hier kommt jedoch noch ein Wettbewerb der Destinationen untereinander dazu: da der Winterurlaub in den Bergen immer teurer wird und somit auch das Interesse am Skiurlaub sinkt,⁷⁰ konkurrieren die Resorts um die zahlungsfreudigen Gäste.

70 Seiser: Skiurlaub.

Dies geschieht vor allem durch die Schaffung neuer Angebote innerhalb der eigenen Destination, um diese so als (vermeintlich) besser als andere darzustellen. Um einen Niedergang oder gar Verfall der Destination durch das Ausbleiben der Gäste zu vermeiden, werden stets neue Impulse gesetzt. Bestenfalls kommt es zur Erneuerung der Destinationsmarke am Markt.

Beispiel St. Anton am Arlberg

Die von Butler beschriebenen Phasen lassen sich z.Bsp. am Arlberg beobachten. Nach dem Aufkommen des Wintertourismus in den Ortschaften und somit der „Erkundung“ der Destination in den 1930er Jahren, begann die „Erschließung“ durch den Bau weiterer Lifтанlagen um die 1950er Jahre. Das Interesse der Massen in den 1970er und 1980er Jahren am Skilaufen katapultierte die Region in die Phase „Konsolidierung“.

Es kommt anschließend zwar nicht zu einer eindeutigen „Stagnation“ (die Gästezahlen steigen stetig an), jedoch kann durch den Zuschlag zur Austragung der alpinen Ski-Weltmeisterschaft in St. Anton am Arlberg durch einen Anstieg von fast 15% in den Gästezahlen⁷¹ eine „Erneuerung“ der Destination festgestellt werden. Daran anknüpfend erfolgten zum Beispiel die Skigebietszusammenschlüsse mit Lech bzw. Warth und Schröcken 2016.

71 Tourismusverband St. Anton am Arlberg: Statistiken Winter 2001/2002.

Am Arlberg scheinen neue Angebote also nicht nur geschaffen zu werden, um einen Verfall oder Niedergang direkt zu bekämpfen, sondern auch vorbeugend eingerichtet zu werden. Möglicherweise liegt dies auch an einer Erwartungshalten der Touristen an eine Destination, die eine gewisse Anzahl an Angeboten gewissermaßen „einfordern“.

Oftmals wird am Wettbewerb der Destinationen kritisiert, dass die Entstehenden „Fun Parks“, „Thrillwalks“ oder Lifтанlagen, Hängebrücken und Aussichtsplattformen die Landschaft zerstören und der überbordende Andrang der Touristen auf die alpinen Dörfer auf Kosten der dort lebenden Einwohner geht.

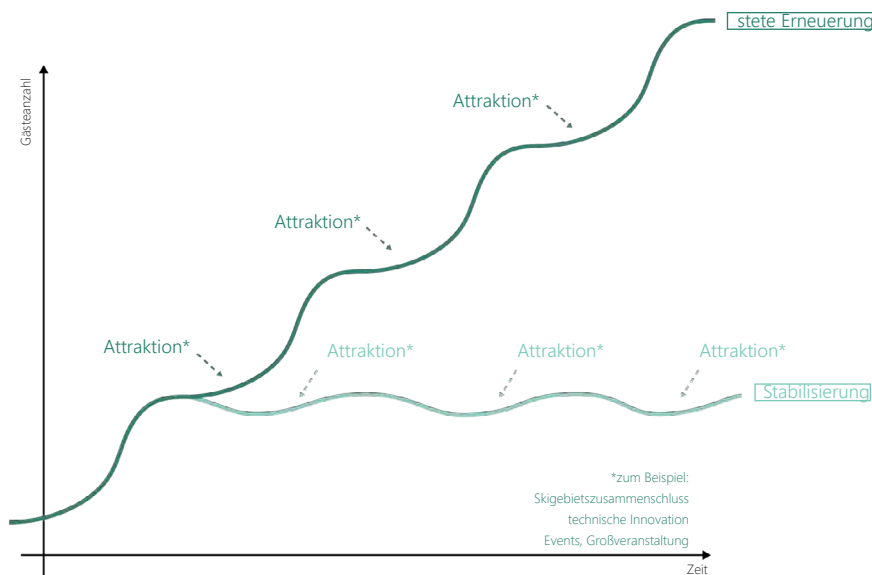


Abb. 47 (Idealer) Lebenszyklus von Destinationen?!

72 Mountain Wilderness Schweiz:
Funpark Alpen. Ein kritischer Blick auf die
zunehmende „Möblierung“ der Schweizer
Alpen, 27.

73 Hentrei: „Wettbewerbsfähigkeit von
Tourismusdestinationen. Bürgerbeteiligung
als Erfolgsfaktor?“, X.

Andererseits muss auch festgehalten werden, dass die Angebote in den Alpen oftmals des Zeigens der alpinen Landschaft und Schönheit wegen errichtet wurden.⁷²

Trotzdem dürfen natürlich die Interessen der Einwohner und des Naturraums denen des Tourismus nicht untergeordnet werden. Immer öfter scheint vergessen zu werden, dass eine Destination (bzw. ein Alpines Resort) auch stets Arbeits-, Wohn- und/ oder Lebensraum der dort wohnenden Menschen ist.⁷³

Deswegen sind bei der Planung und Entwicklung Alpiner Resorts die Interessen der Einheimischen miteinzubeziehen, um eine nachhaltige und stabile Entwicklung gewährleisten zu können.

4 FORSCHEN

Tourismus bedeutet immer auch Investition.⁷⁴ Besonders gut ablesbar ist dies am Wettbewerb zwischen den Destinationen bzw. den Alpenen Resorts. Teil dieser Wettbewerbsinvestitionen sind vor allem die Skigebiete, insbesondere deren Ausbau. Oft diskutiert werden bei solchen Projekten z. Bsp. die Auswirkungen auf Natur und Umwelt, was fehlt sind jedoch Betrachtungen zu räumlichen Auswirkungen.

Dies spiegelt sich auch in der Literatur wider: zum jetzigen Zeitpunkt existieren kaum Quellen zu den räumlichen Auswirkungen von Skigebietszusammenschlüssen auf angeschlossene Orte. Deswegen wurde anhand einiger Beispiele eine eigenständige Analyse dazu getätigt. Der Fokus liegt dabei zunächst auf der räumlichen Gliederung von Skigebieten und deren Vernetzung im Allgemeinen. Daran anschließend folgt die Studie zu den lokal-räumlichen Veränderungen verschiedener Orte nach einem Skigebietszusammenschluss.

Abschließend wird ein Fazit über die Relevanz von Skigebietszusammenschlüssen für die Planung gezogen.

74 Gratl, Haimayer, und Mast-Attlmayr:
Evaluierung der Bregenzerwaldstudie.
Reflexion der Ausarbeitung und Umsetzung
eines regionalen Entwicklungsprojektes, 110.

4.1 Auswahl der Analysegebiete



Abb. 48 Auswahl der Analysegebiete

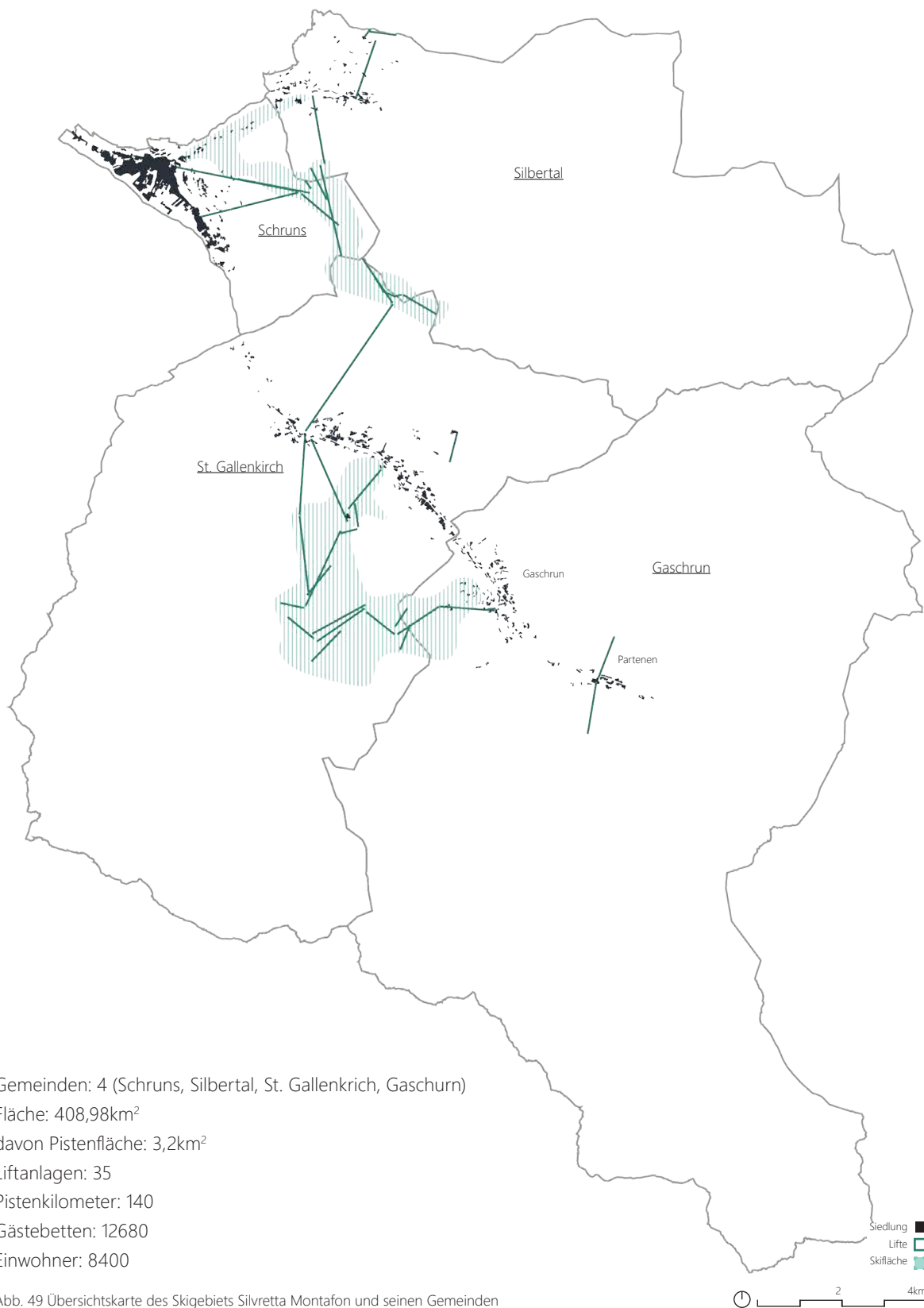
Ausgewählt wurden die Analyseskigebiete vor allem aufgrund ihrer Größe, die jeweils durch Skigebietszusammenschlüsse oder -erweiterungen erreicht wurde. Dabei sollten mind. 100 Pistenkilometer miteinander verbunden sein. Da die Autorin versucht hat Skigebiete auszuwählen, die sie als Urlauberin oder zu Recherchezwecken bereits selbst besucht hat, befindet sich ein Großteil der acht gewählten Analysegebiete in Tirol.

Folgende Skigebiete wurden zur Analyse gewählt:

- Silvretta Montafon (140Pkm)
- Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000 (202Pkm)
- Serfaus-Fiss-Ladis (214Pkm)
- Silvretta Arena Ischgl-Samnaun (238Pkm)
- Skicircus Saalbach-Hinterglemm-Fieberbrunn (270Pkm)
- Kitz Ski (275Pkm)
- SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental (284Pkm)
- Ski Arlberg (305Pkm)

An den Namen der Skigebiete wird bereits deren Zusammensetzung aus ursprünglich einzelnen Skigebieten deutlich.

Silvretta Montafon



Gemeinden: 4 (Schruns, Silbertal, St. Gallenkirch, Gaschurn)
 Fläche: 408,98km²
 davon Pistenfläche: 3,2km²
 Lifтанlagen: 35
 Pistenkilometer: 140
 Gästebetten: 12680
 Einwohner: 8400

Abb. 49 Übersichtskarte des Skigebiets Silvretta Montafon und seinen Gemeinden

Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

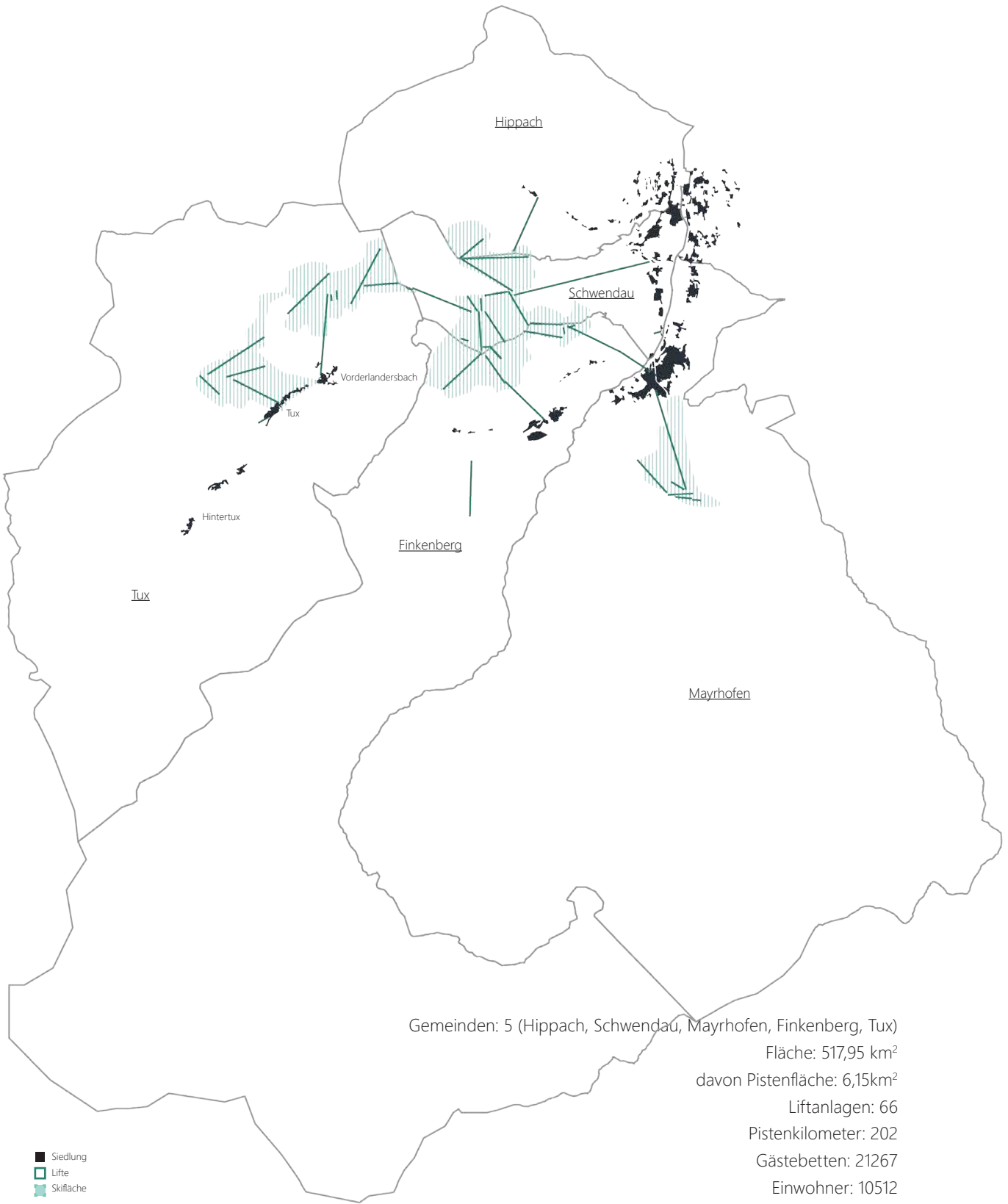
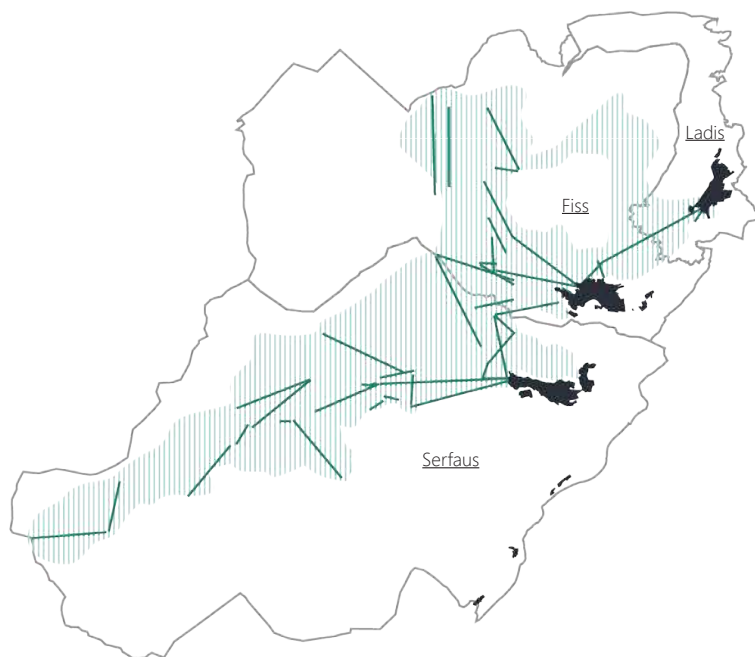


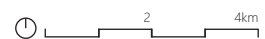
Abb. 50 Übersichtskarte des Skigebiets Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000 und seinen Gemeinden

Serfaus-Fiss-Ladis



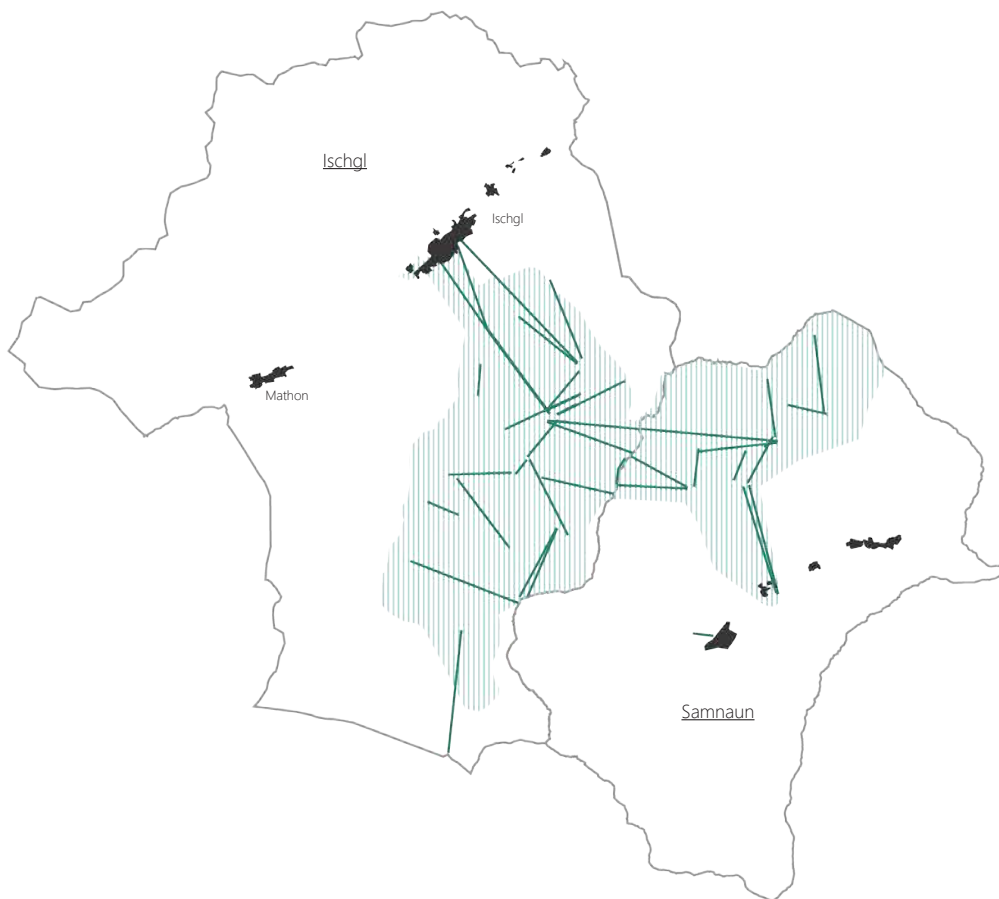
Gemeinden: 3 (Serfaus, Fiss, Ladis)
Fläche: 104,53 km²
davon Pistenfläche: 4,6km²
Lifтанlagen: 68 (inkl. einer U-Bahn)
Pistenkilometer: 214
Gästebetten: 15117
Einwohner: 2652

Abb. 51 Übersichtskarte des Skigebiets Serfaus-Fiss-Ladis und seinen Gemeinden



Siedlung ■
Lifte □
Skifläche ▨

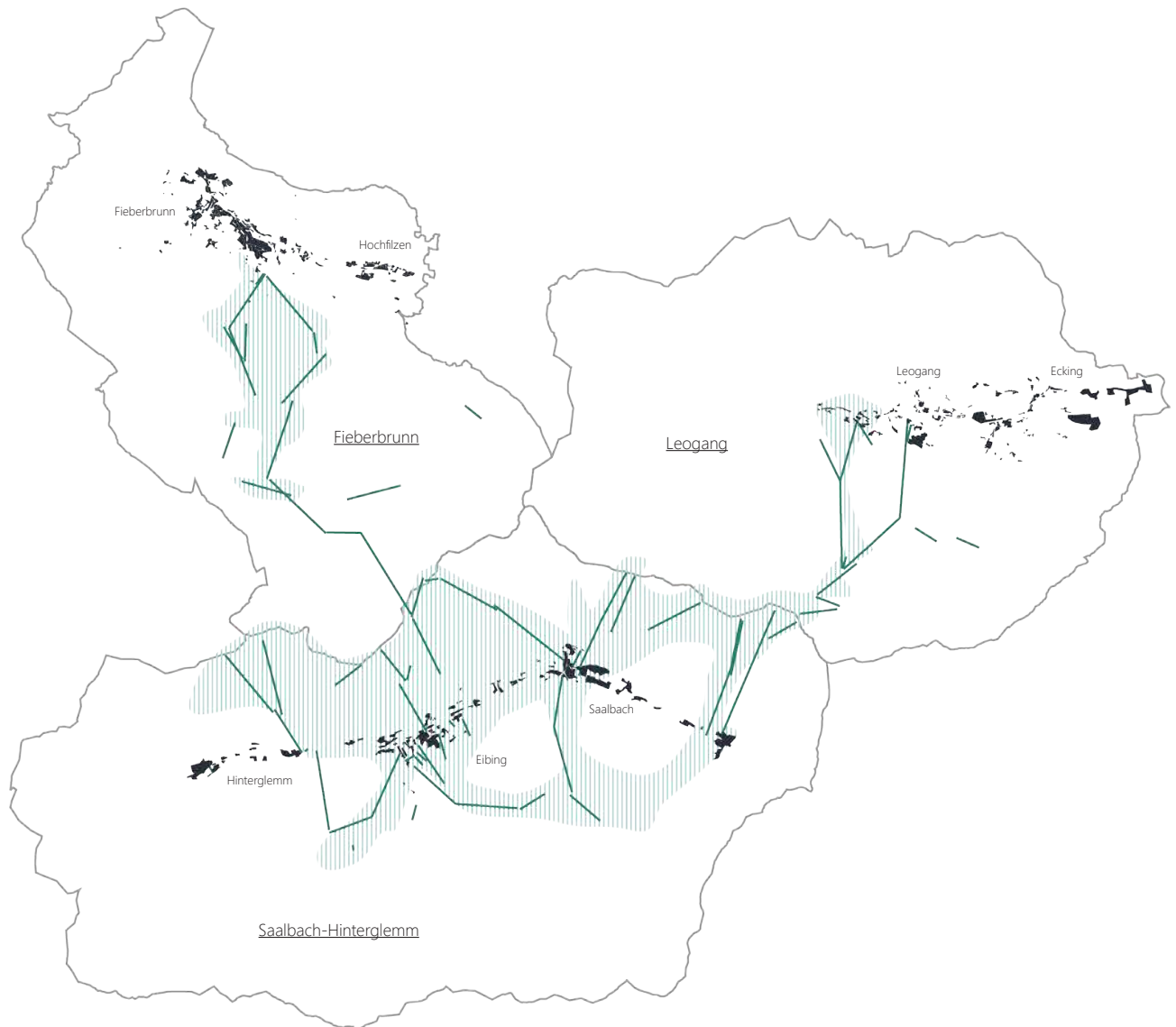
Silvretta Arena Ischgl-Samnaun



Gemeinden: 2 (Ischgl, Samnaun (CH))
Fläche: 159,19km²
davon Pistenfläche: 5,15km²
Lifтанlagen: 45
Pistenkilometer: 238
Gästebetten: 14347
Einwohner: 2384

Abb. 52 Übersichtskarte des Skigebiets Silvretta Arena Ischgl-Samnaun und seinen Gemeinden

Skicircus Saalbach-Hinterglemm-Fieberbrunn



Gemeinden: 3 (Saalbach-Hinterglemm, Fieberbrunn, Leogang)

Fläche: 292,15km²

davon Pistenfläche: 10,12km²

IFTanlagen: 70

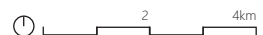
Pistenkilometer: 270

Gästebetten: 25728

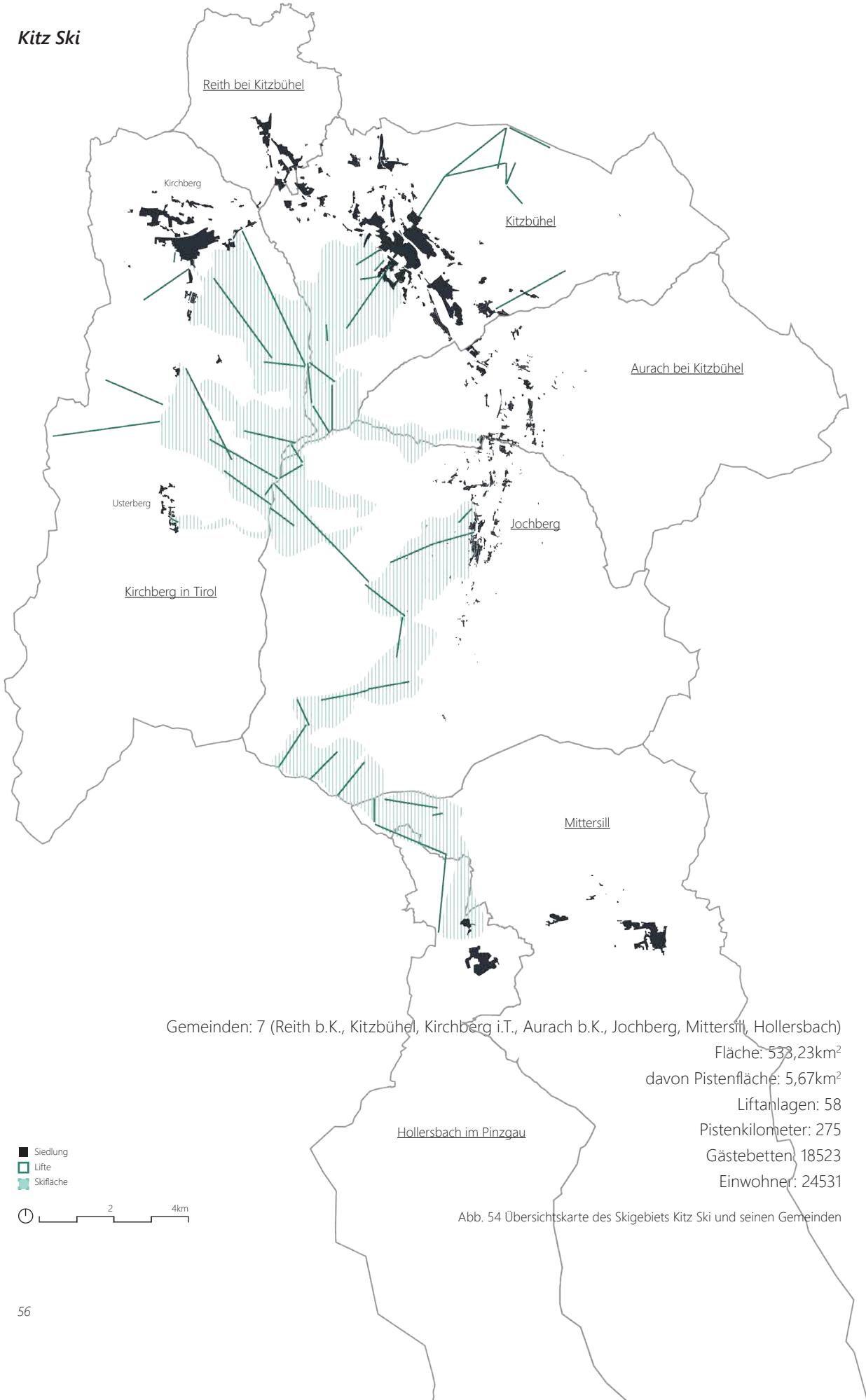
Einwohner: 10440

Siedlung ■
Lifte □
Skifläche ▨

Abb. 53 Übersichtskarte des Skigebiets Skicircus Saalbach Hinterglemm - Fieberbrunn und seinen Gemeinden



Kitz Ski



Gemeinden: 7 (Reith b.K., Kitzbühel, Kirchberg i.T., Aurach b.K., Jochberg, Mittersill, Hollersbach)

Fläche: 533,23km²

davon Pistenfläche: 5,67km²

Liftanlagen: 58

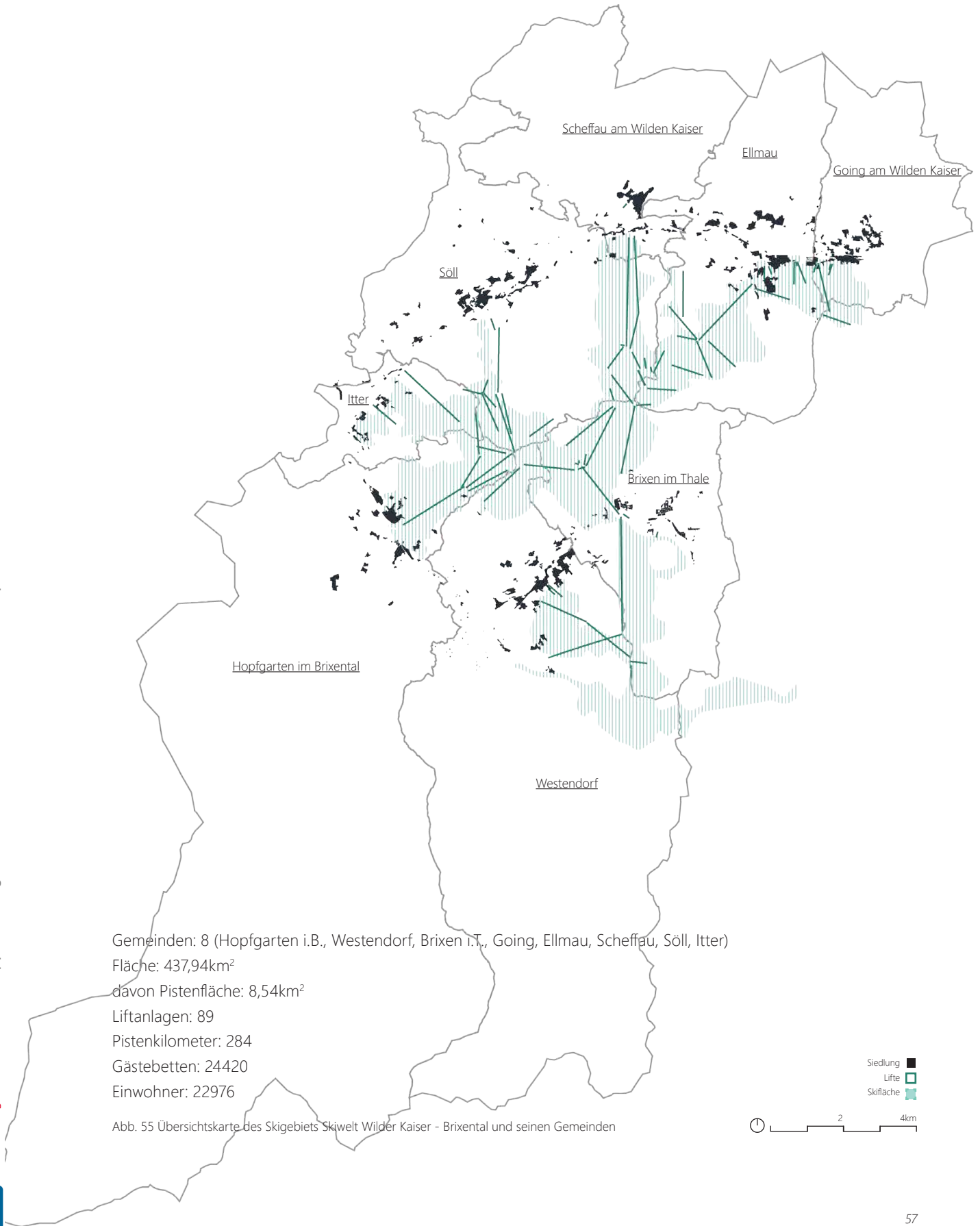
Pistenkilometer: 275

Gästebetten: 18523

Einwohner: 24531

Abb. 54 Übersichtskarte des Skigebiets Kitz Ski und seinen Gemeinden

Ski Welt Wilder Kaiser-Brixental



Ski Arlberg

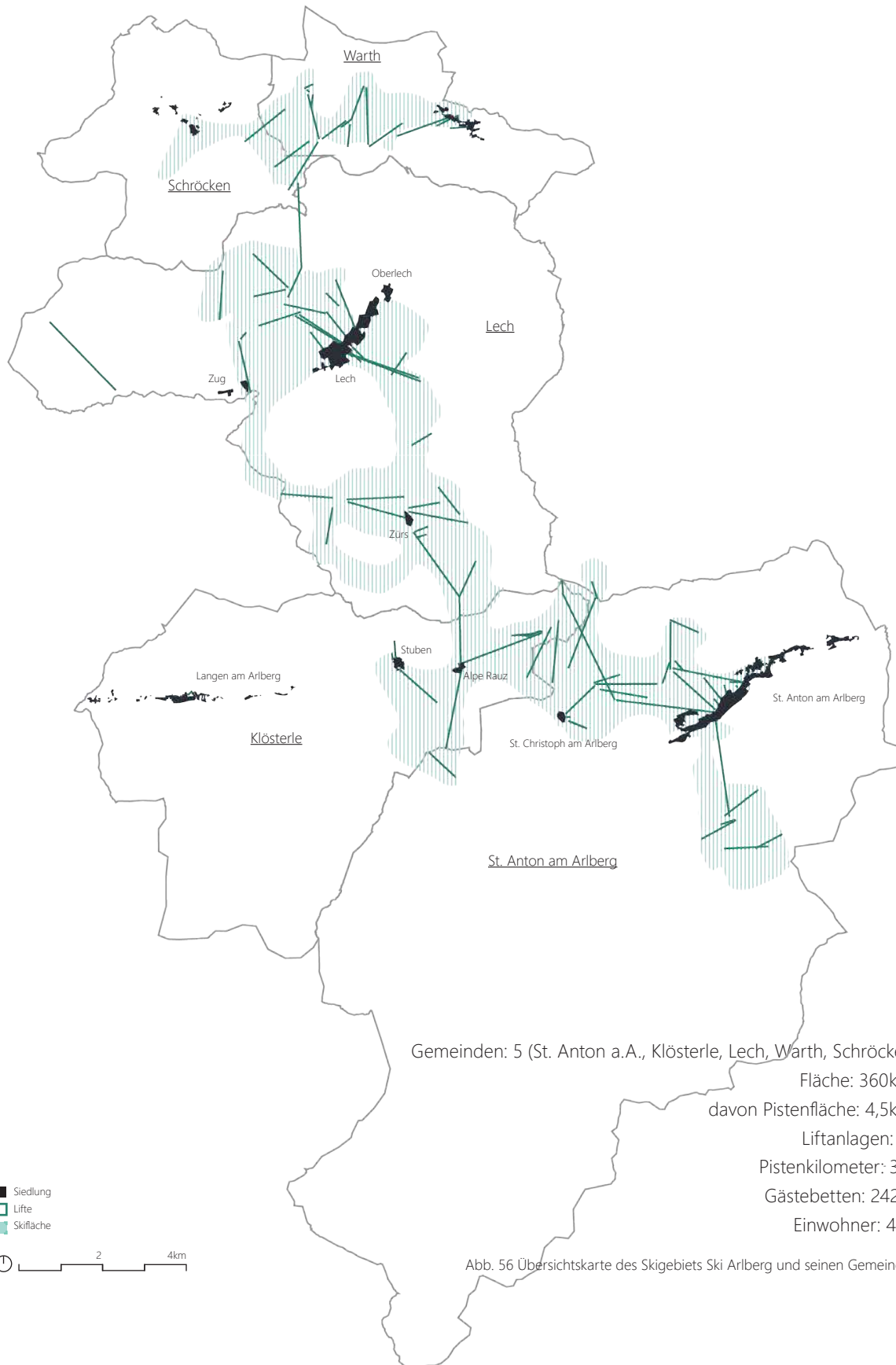


Abb. 56 Übersichtskarte des Skigebiets Ski Arlberg und seinen Gemeinden

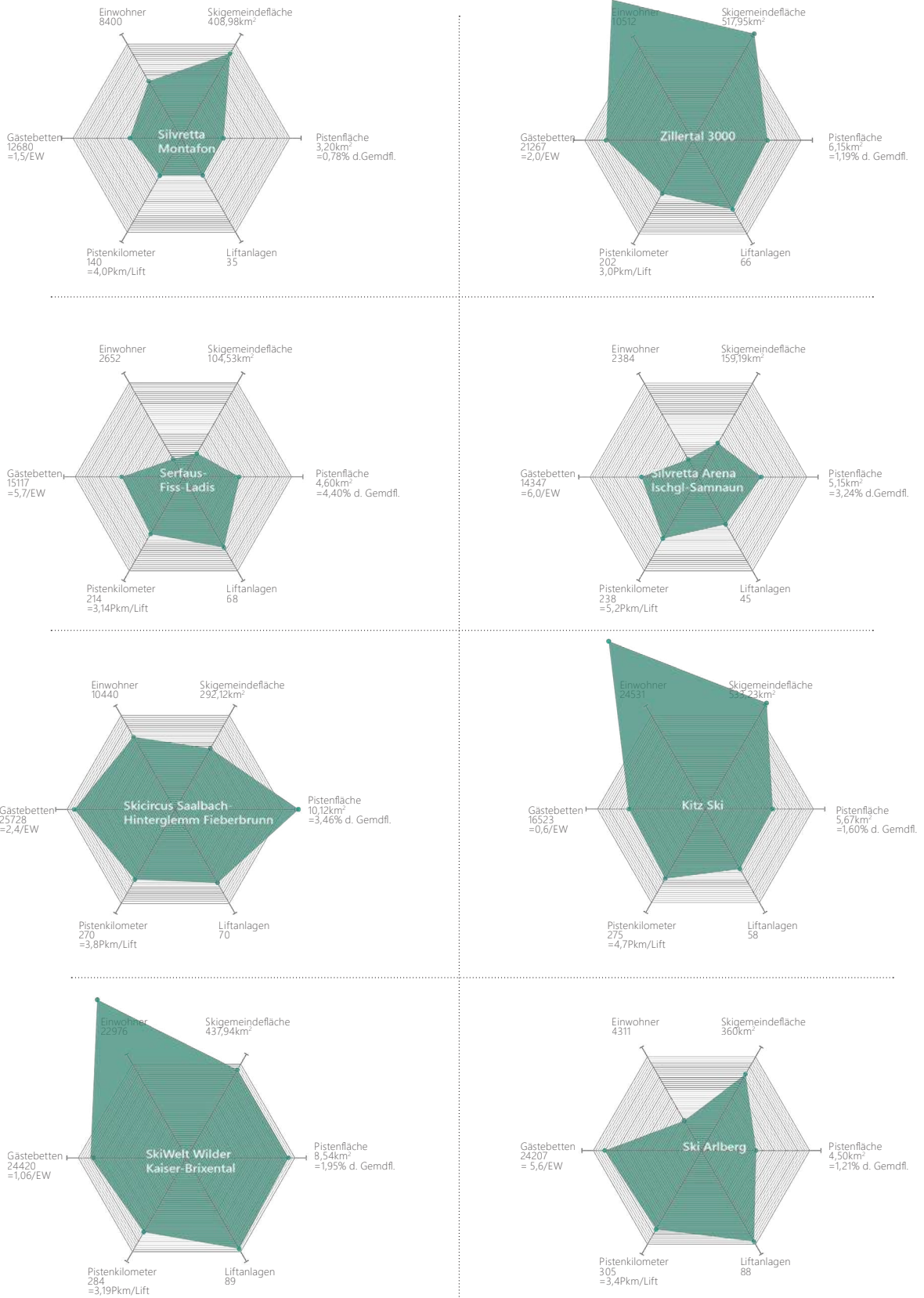


Abb. 57 Skigebietsabdrücke, sortiert aufsteigend nach Pistenkilometern von oben Links nach unten Rechts

Skigebiete im Vergleich

Jedes der betrachteten Skigebiete ist (wie an den Skigebietsabdrücken zu erkennen) äußerst individuell. Trotzdem gibt es einige Bereiche, in denen ähnliche Größen/ Messwerte existieren, wie zum Beispiel die Anzahl an Pistenkilometern (Pkm). Diese Anzahl steht jedoch in keinem Zusammenhang mit der Gesamtgemeindefläche, da hier kleinere Skigemeinden (alle Gemeinden eines Skigebietes) Größere in ihrer Anzahl an Pistenkilometern übertreffen

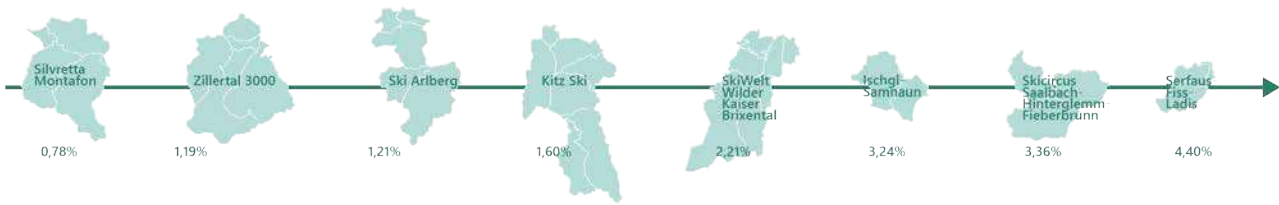


Abb. 58 Anteil Pistenflächen an Gemeindefläche
flächig kleinere Skigemeinden haben einen höheren Anteil als flächig Größere

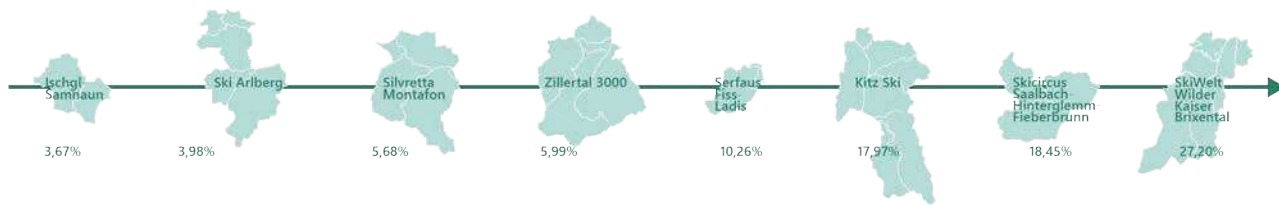


Abb. 59 Anteil Dauersiedlungsraum an Gemeindefläche
flächig kleinere Gemeinden haben einen niedrigeren Anteil als flächig Größere

können.

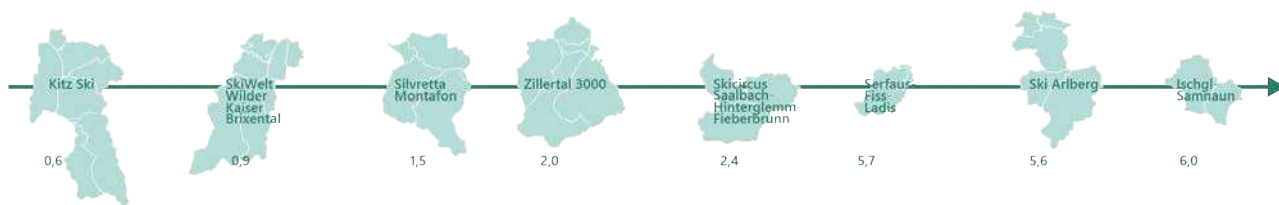


Abb. 60 Gästebetten pro Einwohner
flächig kleinere Gemeinden haben eine höhere Betten/ Kopf Anzahl als flächig Größere



Abb. 61 Anteil Pistenkilometer pro Lift
es können keine Zusammenhänge zwischen der Fläche der Gemeinde und der Dichte der Lifтанlagen festgestellt werden

Es lassen sich aus anfänglichen Ähnlichkeiten keine Regelmäßigkeiten oder Bedingungen wie „eine große Gesamtgemeindefläche bedeutet eine große Skifläche“ oder „eine kleineren Gesamtgemeindefläche hat weniger Lifte als eine große“ ableiten.

Um dennoch eine gewisse (zumindest räumliche) Vergleichbarkeit der Skigebiete zu ermöglichen, wurden die zusammengetragenen Daten miteinander in Bezug gesetzt und somit als

- Anteil Pistenfläche an Gesamtgemeindefläche
- Gästebetten pro Einwohner
- Pistenkilometer pro Lift und
- Anteil Dauersiedlungsraum pro Gesamtgemeindefläche

dargestellt.

Es erscheint logisch, dass Skigebiete mit einem geringeren Anteil von Dauersiedlungsraum an der Gemeindefläche auch einen höheren Anteil an Gästebetten pro Einwohner und einen höheren Anteil an Pistenfläche an der Gesamtfläche besitzen. Die Dichte der erbauten Lifte (Anteil Pistenkilometer pro Lift) ist wiederum sehr unterschiedlich, was durch die harten Standortfaktoren wie der Topographie zu erklären ist (zur Erschließung gewisser Bereiche werden mal mehr, mal weniger Lifte gebraucht).

Im Bereich des Dauersiedlungsraumes pro Gesamtgemeindefläche lässt sich ein West-Ost-Gefälle ablesen. Dies deckt sich mit dem steigenden Zersiedelungsgrad der Landschaft bei Betrachtung der Übersichtskarten der Analysegebiete: im Gegensatz zu den Siedlungsgrenzen der Skigebiete im Westen, verschwimmen die im Osten (beispielsweise SkiWelt „Wilder Kaiser-Brixental“ oder „Skicircus Saalbach Hinterglemm Fieberbrunn“) deutlich mehr. Die Siedlungen greifen ineinander. Einzelne Alpine Resorts (und ihre charakteristische „Insellage“) sind nur schwer auszumachen.

Aufgrund ihrer Diversität erfolgt die Unterscheidung von Skigebieten im Allgemeinen eher durch für sich stehende Faktoren wie Pistenkilometer und Schwierigkeitsgrad, Schneesicherheit, Angeboten abseits der Piste oder bestehendes Gästeklientel.

Für eine planerische Arbeit spielt jedoch ihre räumliche Unterscheidung eine übergeordnete Rolle, weshalb im Folgenden ein Vorschlag für die Kategorisierung von Skigebieten nach räumlicher Zusammensetzung erfolgt.

4.2 Kategorisierung von Skigebieten nach räumlicher Zusammensetzung

Bei Betrachtung der Skigebiete als Ganzes (unabhängig der administrativen Grenzen ihrer Gemeinden), fällt auf, dass sich gewisse räumliche Positionierung von Skifläche und Siedlungen zueinander wiederholen. Dies bietet eine Möglichkeit, Skigebiete nach ihrer räumlichen Struktur zu kategorisieren und so eine Alternative zu der klassischen (und wenig auf den Raum bezogenen) Unterscheidungsmethode wie Pistenkilometer oder Liftanzahl aufzuzeigen.

Es wurden drei verschiedene Kategorien festgestellt:

- Stapel
- Band
- Ring.

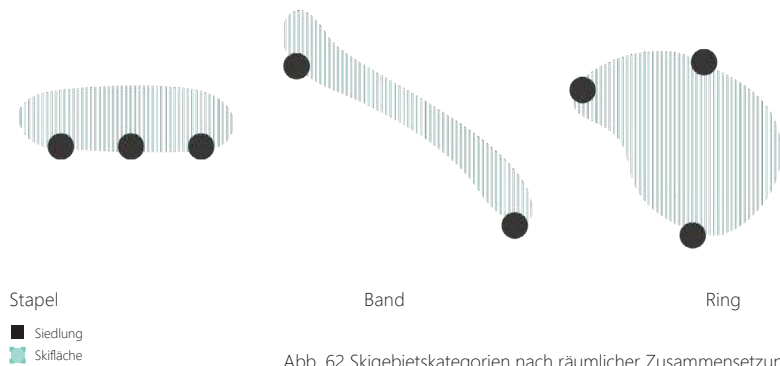


Abb. 62 Skigebietskategorien nach räumlicher Zusammensetzung

Ein Skigebiet der Kategorie „Stapel“ charakterisiert sind dadurch, dass die Hauptorte des Skigebiets wie eine Perlenschnur hintereinander aufgereiht sind. Sie befinden sich in einem Tal und liegen räumlich dementsprechend relativ nahe beieinander (z. B. „Serfaus-Fiss-Ladis“ oder „Mayrhofen-Hippach“). Ihre Skifläche liegt dabei fast vollständig parallel über diesen Orten und erstreckt sich entsprechend der „Perlenschnur“ über die Hänge.

Das „Band“ ist im Bezug auf die Orte ähnlich wie der Stapel aufgebaut, d.h. die Skiorte liegen alle hintereinander in einem Tal – jedoch liegen die Hauptorte hier viel weiter auseinander.

In den Abständen zwischen ihnen können zudem auch noch Nebenorte an das Skigebiet andocken. Die Skifläche ist eher langgezogen und gestreckt und wird von den Hauptorten (evtl. auch nur auf einer Seite) eingerahmt. Beispiele sind „Ski Arlberg“ oder „Kitz Ski“.

Die Ortschaften des Rings wiederum befinden sich in verschiedenen Tälern – sie sind jedoch über das Skiliftnetz über einem gemeinsamen Berg miteinander verbunden. Dies kann (wie bei der „Silvretta Arena Ischgl“) sogar

länderübergreifend geschehen. Ein weiteres Beispiel in Österreich ist die Skiwelt „Wilder Kaiser-Brixental“: acht verschiedene Ortschaften gruppieren sich um das zentral liegende Skigebiet. #

Oftmals handelt es sich bei den Siedlungen, die Teil eines Skigebiets sind, um Alpine Resorts. Die Ausprägung der Charakteristika Alpiner Resorts kann jedoch variieren. Wie in der Einleitung beschrieben, entstehen durch den Tourismus (unter anderem durch Skilifte) temporäre, fast städtische, Vernetzungen innerhalb und zwischen den Resorts.

Im Folgenden soll nun analysiert werden, inwiefern zwischen den Alpenen Resorts auch dauerhafte Netzwerke bestehen. Dies geschieht anhand zweier Beispiele, den Skigebieten „Wilder Kaiser-Brixental“ und „Ski Arlberg“.

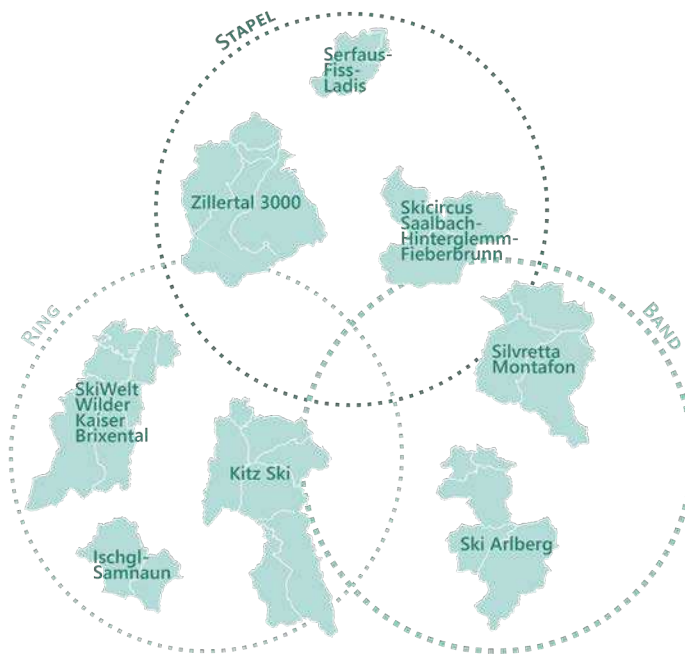


Abb. 63 Zuordnung der Analysegebiete zu den erarbeiteten Kategorien

4.3 Dauerhafte Netzwerke innerhalb von Skigebieten

Die Kategorisierung der Skigebiete erfolgte auf Basis der vorhandenen Skiflächen; sie hatte also die Vernetzung bzw. Verbindung der Alpinen Resorts mittels Skilift bzw. Pisten zur Grundlage. Diese Vernetzung ist jedoch nur eine saisonal bestehende. Hat damit die Kategorisierung auch nur eine temporäre Gültigkeit? Oder bestehen vielleicht noch andere, dauerhafte Verbindungen, die das Skigebiet als Ganzes zusammenhalten?

Dies soll anhand von zwei Beispielen, den Skigebieten SkiWelt „Wilder Kaiser-Brixental“ und „Ski Arlberg“ näher betrachtet werden. Beide Gebiete befinden sich in Tirol bzw. Vorarlberg und erstrecken sich jeweils über acht bzw. fünf Gemeindegebiete. Beide verfügen über ca. 300 Pistenkilometer bei knapp 90 Lifthanlagen.

Während „Ski Arlberg“ sich durch drei Bezirke (in zwei verschiedenen Bundesländern) zieht, befindet sich „Wilder Kaiser-Brixental“ innerhalb der Bezirke Kitzbühel und Kufstein in einem Bundeslandes. Bei 100%-iger Gästebettenauslastung kommt beim Wilden Kaiser knapp ein Gast auf einen Einwohner, während es am Arlberg fast sechs Gäste pro Einwohner sind.

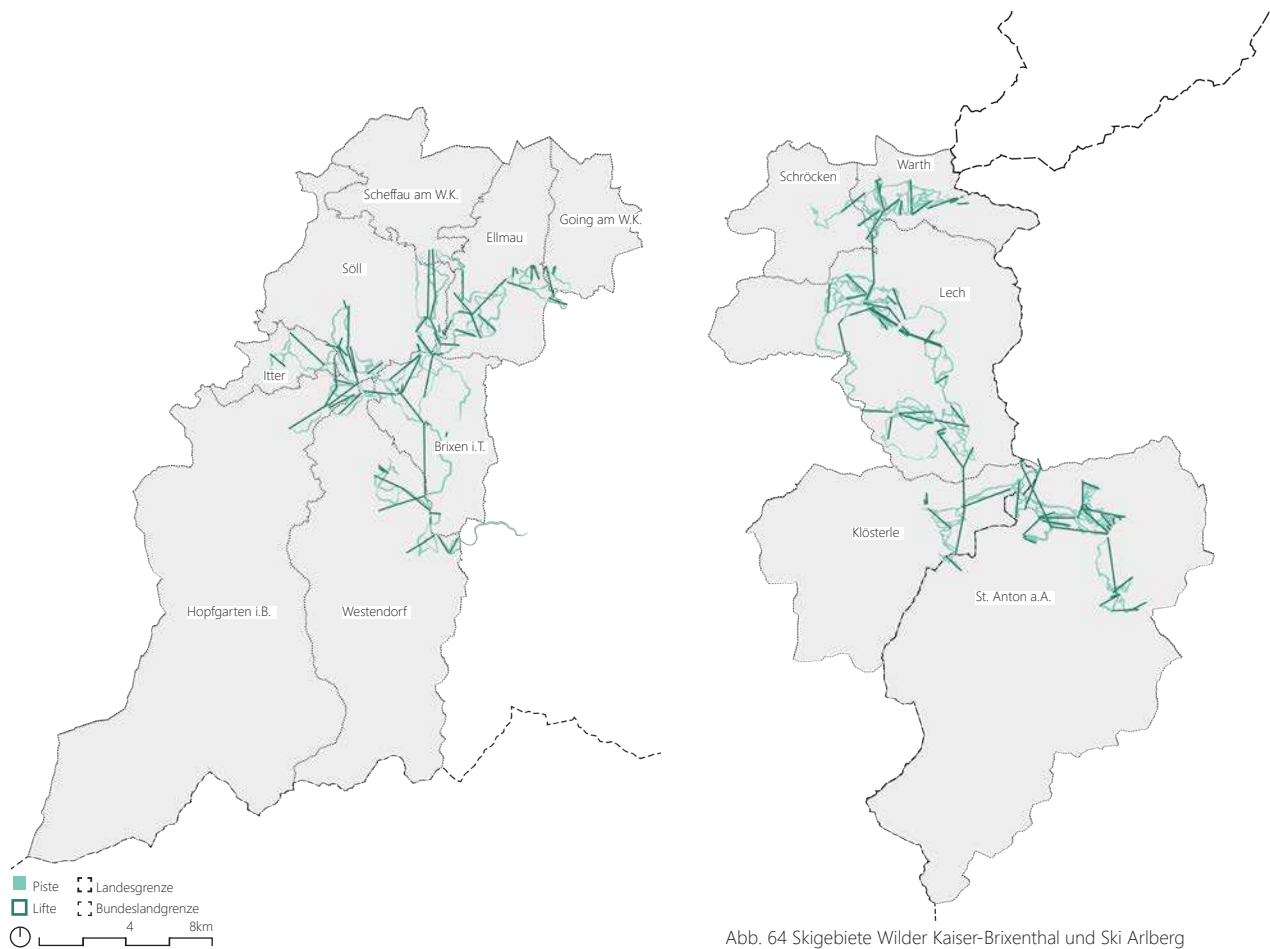


Abb. 64 Skigebiete Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Interessant ist außerdem, dass der Wilder Kaiser seit 2008 durch den Bau der Ki-West Bahn eine direkte Verbindung nach Aschau hat, von wo aus eine Zubringerbahn zum Skigebiet „Kitz Ski“ hinaufgeht. Zwischen den beiden Talstationen in Aschau befinden sich jedoch ca. 2,5km Abstand, weshalb die beiden Skigebiete trotz Skipassverbund hier für sich alleine betrachtet werden (siehe Seite 39).

Die Skigebiete sind jedoch sehr unterschiedlich in ihrer Siedlungsstruktur und Einwohnerzahl. Denn obwohl beide Gebiete über eine Gesamtgemeindeflächenzahl von ca. 370km² verfügen, leben im Skigebiet Arlberg nur 4.311 Menschen. Am Wilden Kaiser sind es insgesamt fast 20.000. Auch die Kategorisierung ist eine andere: während die „SkiWelt“ ein gutes Beispiel für die Kategorie „Ring“ darstellt, steht „Ski Arlberg“ Pate für das „Band“.

Für die nachstehende Analyse werden verschiedene, die Alpinen Resorts bzw. Ortschaften der Skigebiete vernetzende Aspekte, wie Verkehrsstruktur, Öffentlicher Personennahverkehr oder Pendlerbewegungen, analysiert. Beachtung finden auch die das Skigebiet unterteilenden Strukturen, wie Planungs- und Tourismusverbände.

Hier spielt der Begriff „Region“ eine Rolle.

Eine Region ist ein Areal, dass sich durch seine Homogenität bzw. Ähnlichkeit in bestimmten Kriterien oder Eigenschaften definiert.⁷⁵ Diese Kriterien können sich allerdings sowohl auf Siedlungsraum, Naturraum oder Verwaltungsgebiet, als auch auf Wirtschaftsräume oder den Verkehr beziehen. Ein Gebiet kann also Teil mehrerer Regionen sein, deren administrative Grenzen jedoch nicht zwangsläufig übereinanderliegen.

Nach dieser Definition kann auch ein Skigebiet eine Region darstellen, da insbesondere die vorherrschenden Wirtschaftsräume homogen auf den Tourismus ausgerichtet sind.

75 Bundesamt für Raumentwicklung ARE:
Region.

Siedlungs- und Verkehrsstruktur

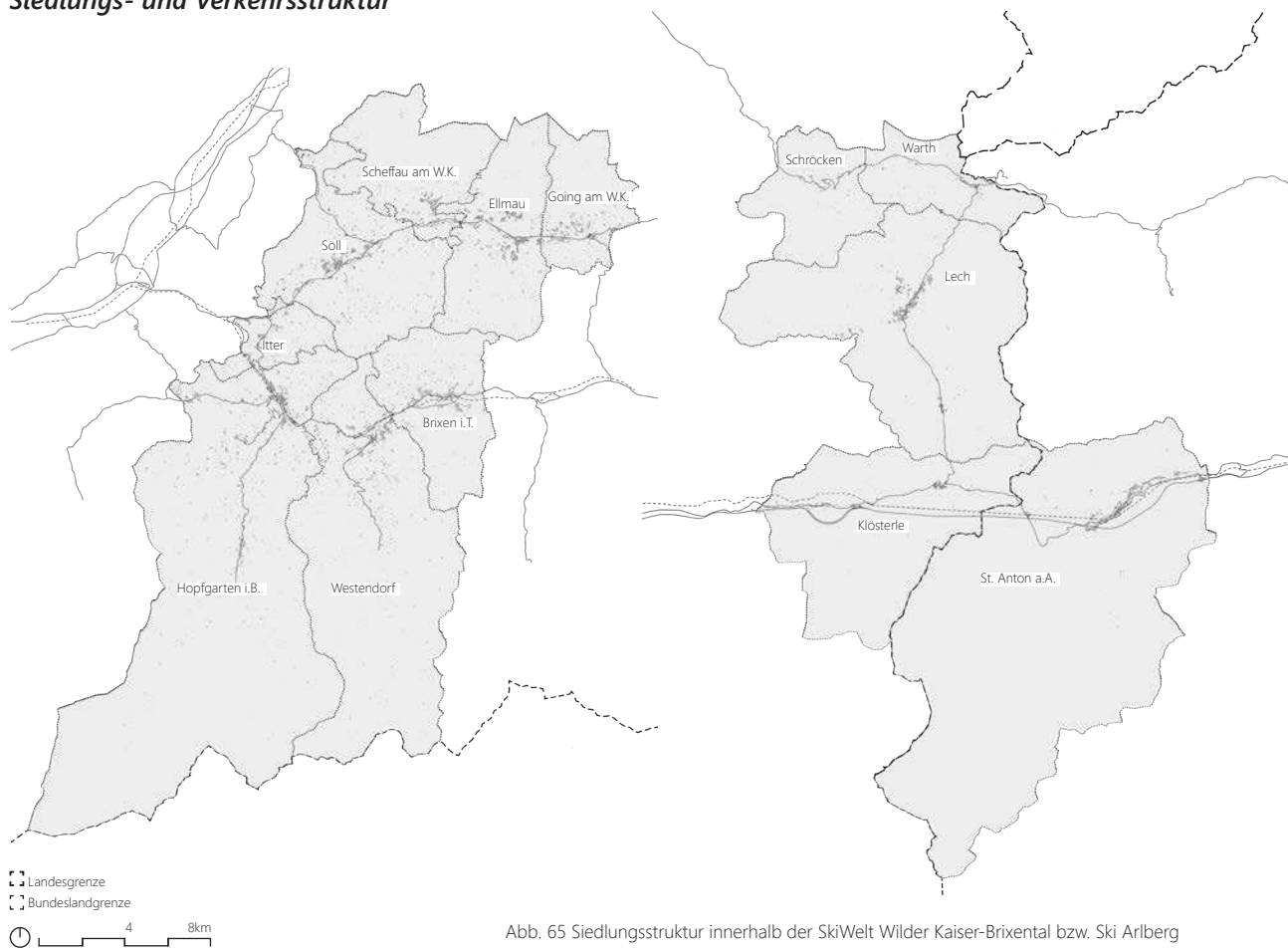
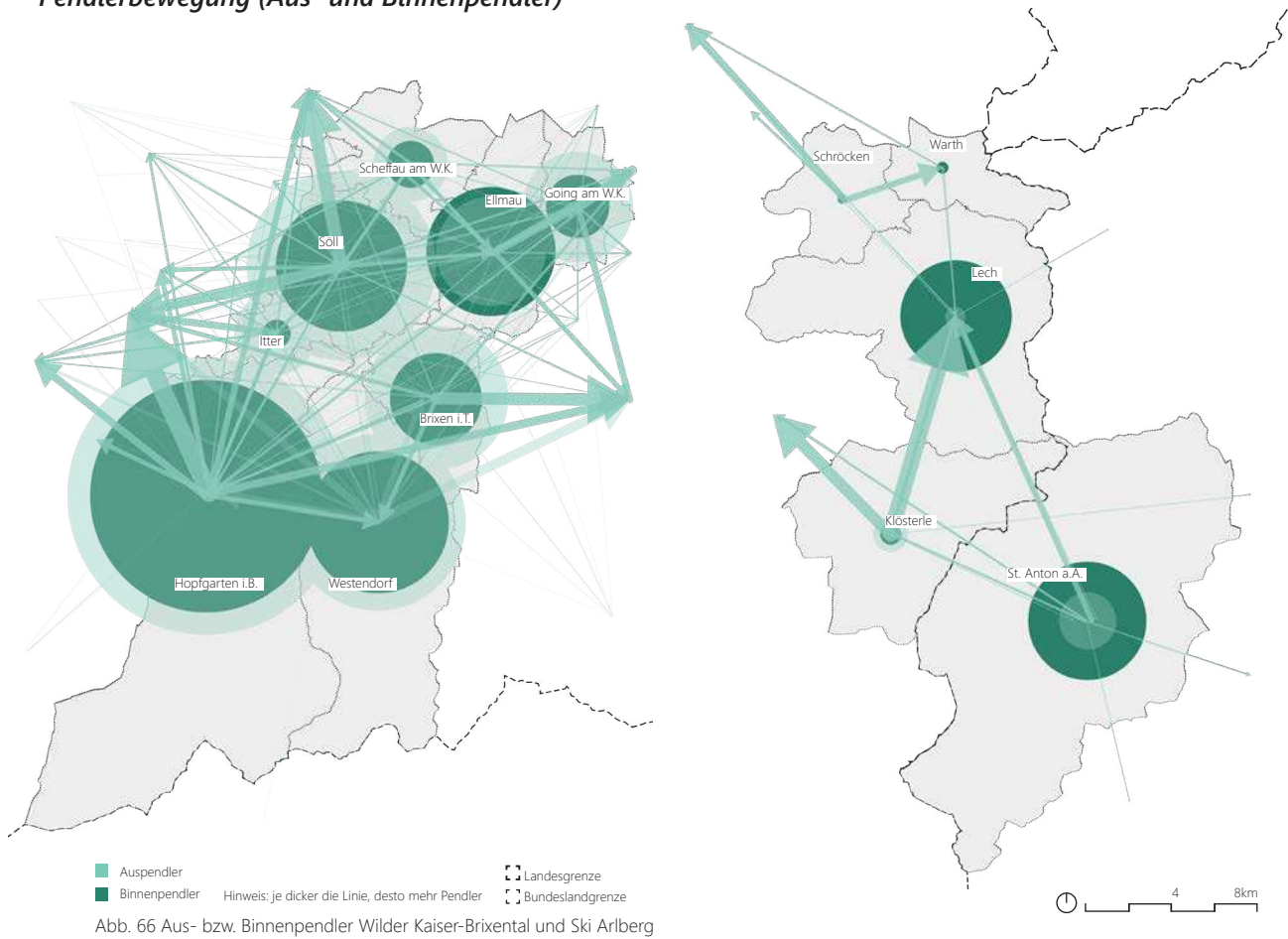


Abb. 65 Siedlungsstruktur innerhalb der SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental bzw. Ski Arlberg

Einer der markantesten Unterschiede zwischen den Skigebieten „Wilder Kaiser-Brixental“ und „Ski Arlberg“ ist ihre Siedlungsstruktur. Am Wilden Kaiser bildet sich ein „Ring“ der verschiedenen Ortschaften um das mittig liegende Skigebiet herum, während am Arlberg ein „Band“, welches aufgrund der deutlich voneinander abgegrenzten Siedlungen, vor allem durch den Straßenverlauf ablesbar wird. Die Siedlungsgrenzen am Wilden Kaiser verschwimmen zunehmend: es entsteht ein zusammenhängendes zersiedeltes Tal. Auch der Verlauf der Gemeindegrenzen ist hier nicht klar ersichtlich.

Markant ist außerdem der Unterschied der beiden Skigebiete in ihrer infrastrukturellen Anbindung an überörtliche Verkehrsnetze: während am Arlberg quasi nur drei Straßen in Nord-Süd bzw. West-Ost Richtung das Skigebiet erschließen, ist am Wilden Kaiser ein deutlich verzweigteres Straßensystem ablesbar. Gut erkennbar ist außerdem die Nähe des Skigebiets zum Knotenpunkt Wörgl im Westen.

Pendlerbewegung (Aus- und Binnenpendler)



Bei Betrachtung der Pendlerbewegungen fällt auf, dass am Wilden Kaiser deutlich mehr gependelt wird, als am Arlberg: sieben der acht Gemeinden verfügen über mehr Auspendler als Binnenpendler, am Arlberg ist diese Situation nur in Klösterle und Schröcken vorhanden. Die wenigen Auspendler aus Lech, Warth und St. Anton bleiben zu einem Großteil innerhalb des Skigebietes, nur aus Klösterle und Schröcken gibt es Bewegungen Richtung Dalaas bzw. Au. Am Wilden Kaiser hingegen entsteht ein größeres Netz, das sich nicht nur über die Skigemeinde erstreckt, sondern vor allem gen Wörgl, Kufstein oder Kitzbühel.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass es sich hier zum Teil um Bezirkshauptstädte handelt, die einen entsprechenden Arbeitsmarkt anbieten. Werden diese drei großen Pendlerziele außer Acht gelassen, ist auch am Wilden Kaiser ein reger Austausch innerhalb der Skigemeinden ablesbar und weniger in angrenzende Gemeinden.

Über die Bundeslandgrenze hinaus pendelt sowohl am Wilden Kaiser, noch am Arlberg kaum jemand - interessant wären Daten über Pendler vom Arlberg nach Oberstdorf (D), jedoch sind dazu leider keine Angaben verfügbar.

Öffentlicher Personennahverkehr

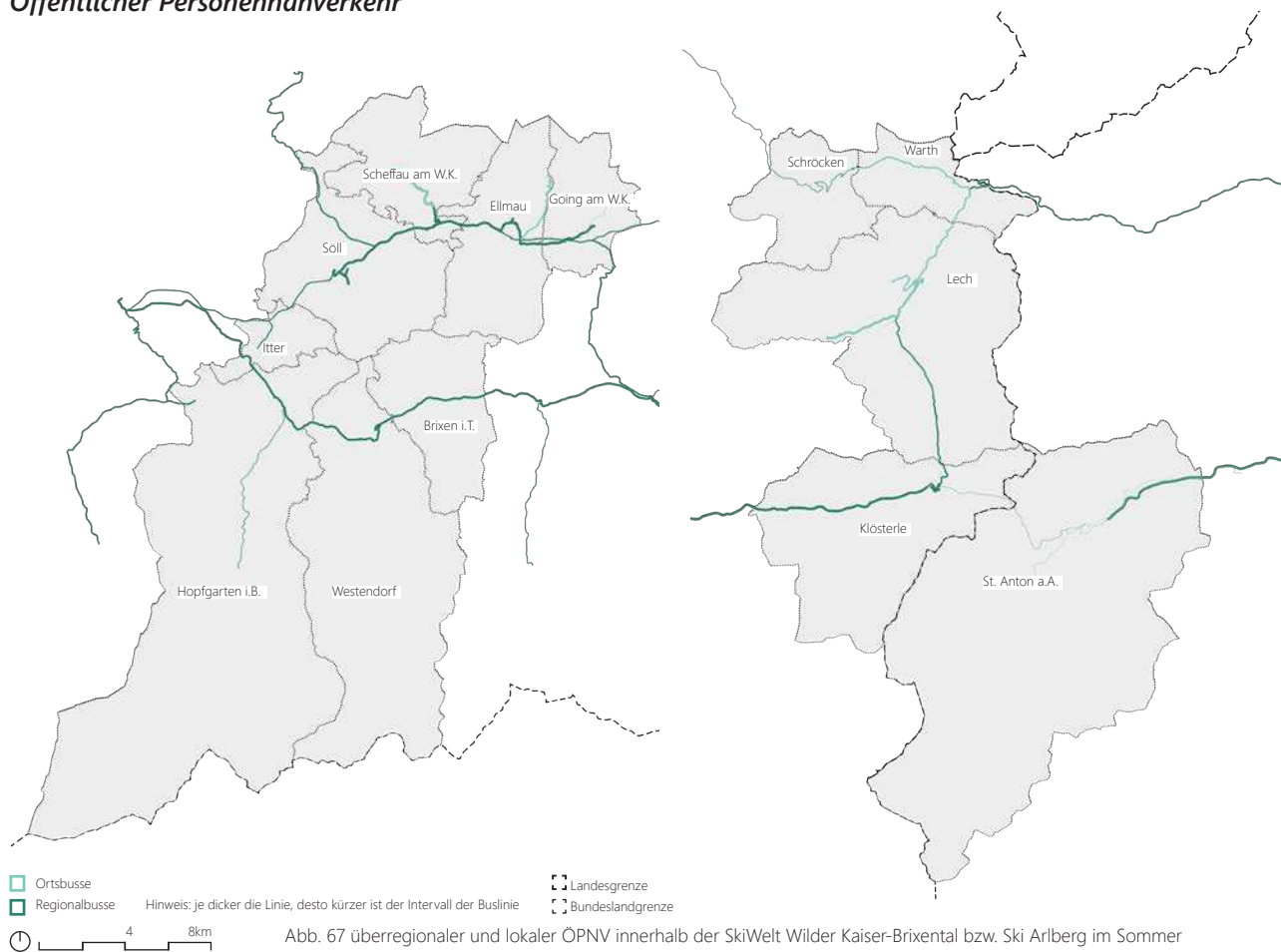
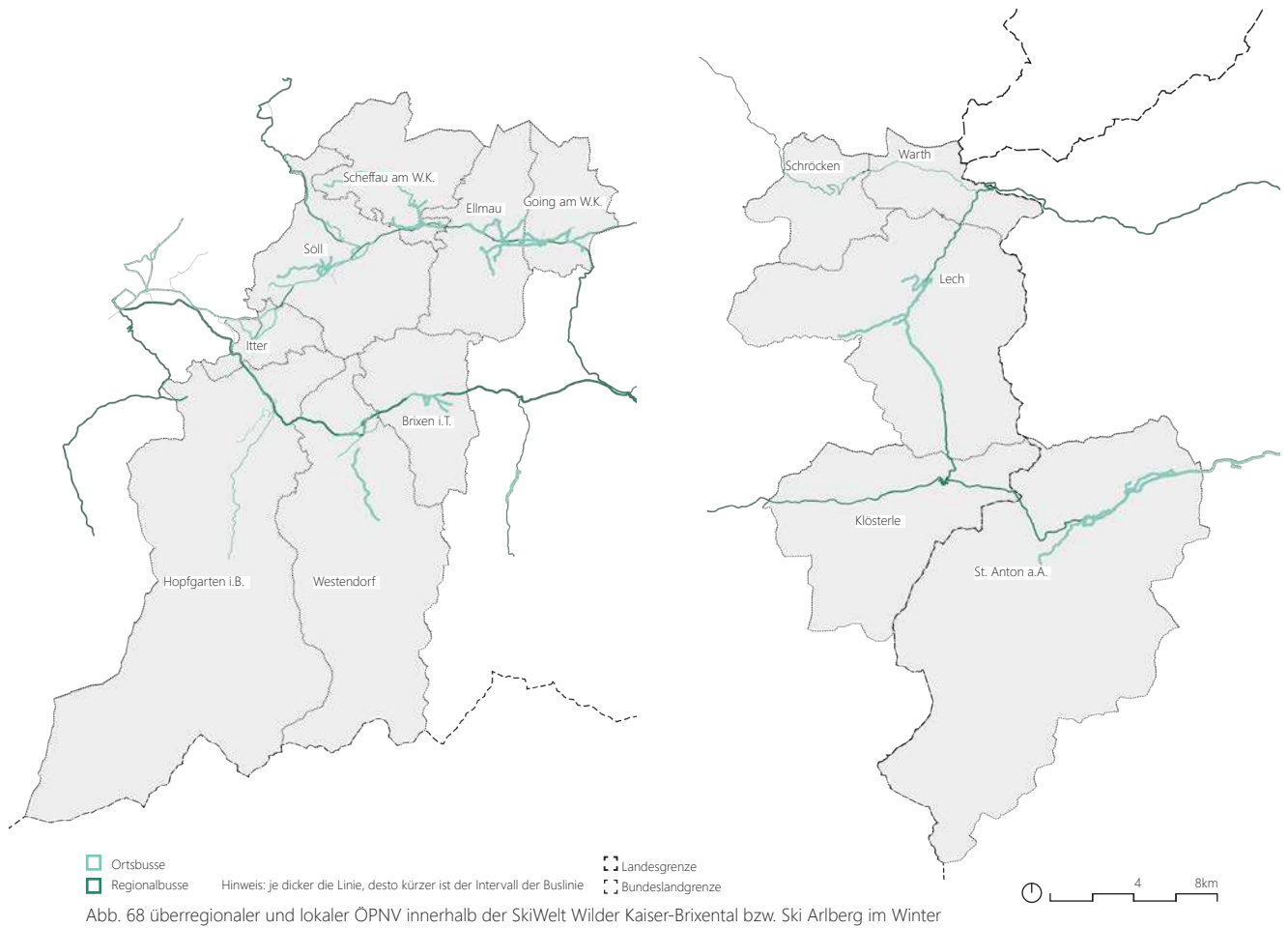


Abb. 67 überregionaler und lokaler ÖPNV innerhalb der SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental bzw. Ski Arlberg im Sommer

Beim Vergleich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fällt für beide Skigebiete der starke Unterschied sowohl zwischen dem Intervall als auch dem Vorhandensein der Ortsbusse im Winter und im Sommer auf.

Am Wilden Kaiser sind im Winter neben der lokalen zusätzlichen Erschließung der Dörfer durch Skibusse auch noch zusätzliche Verbindungen nach Wörgl erkennbar. In Hopfgarten und Westendorf werden zu dieser Zeit auch die im hinteren Tal liegenden Ortschaften angebunden. Die Regionalbusverbindungen sind dafür vor allem im nördlichen Teil (zwischen Söll, Scheffau, Ellmau, Going etc.) zurückgefahren worden und scheinen mehr oder weniger durch den Skibusverkehr ersetzt worden zu sein. Auch hier werden die hinteren Talandschaften (bis auf einige Wanderbusverbindungen im Sommer) nur im Winter angebunden.

Es fällt auf, dass die Verbindung nach Wörgl sowohl im Sommer als auch im Winter weniger intensiv ausgestaltet ist, als beispielsweise die Verbindung Hopfgarten-Westendorf-Brixen im Thale oder Söll bis Ellmau. Auch Richtung Kitzbühel besteht keine ähnlich intensive Verbindung wie innerhalb des Skigebiets.



Ausfälliges Merkmal am Arlberg ist die Verbindung über die Landesgrenzen hinweg. Diese ist im Sommer wenig intensiv, im Winter hingegen (durch das „aktivierte“ Skigebiet) verschwimmt die Grenze und eine regelmäßige Verbindung ist vorhanden. Wie am Wilden Kaiser werden hier vor allem in den Hauptorten St. Anton am Arlberg und Lech die lokalen Verbindungen durch Skibusse intensiviert. In Stuben, Warth und Schrócken verkehren allerdings weiter fast nur Regionalbusse.

Auffällig ist, dass im Sommer eine bessere Anbindung von Warth/Schrócken nach Lech besteht, als im Winter. Es zirkuliert dort sogar ein Ortsbus, während die Verbindung im Winter nur über Regionalbusse besteht (sofern nicht durch die großen Schneemassen eine allgemeinde Wintersperre der Straße eingerichtet ist).

Auch am Arlberg sind keine intensiveren Busverbindungen in die umliegenden Gemeinden als die innerhalb der Skiregion ablesbar.

Bildung und Kultur

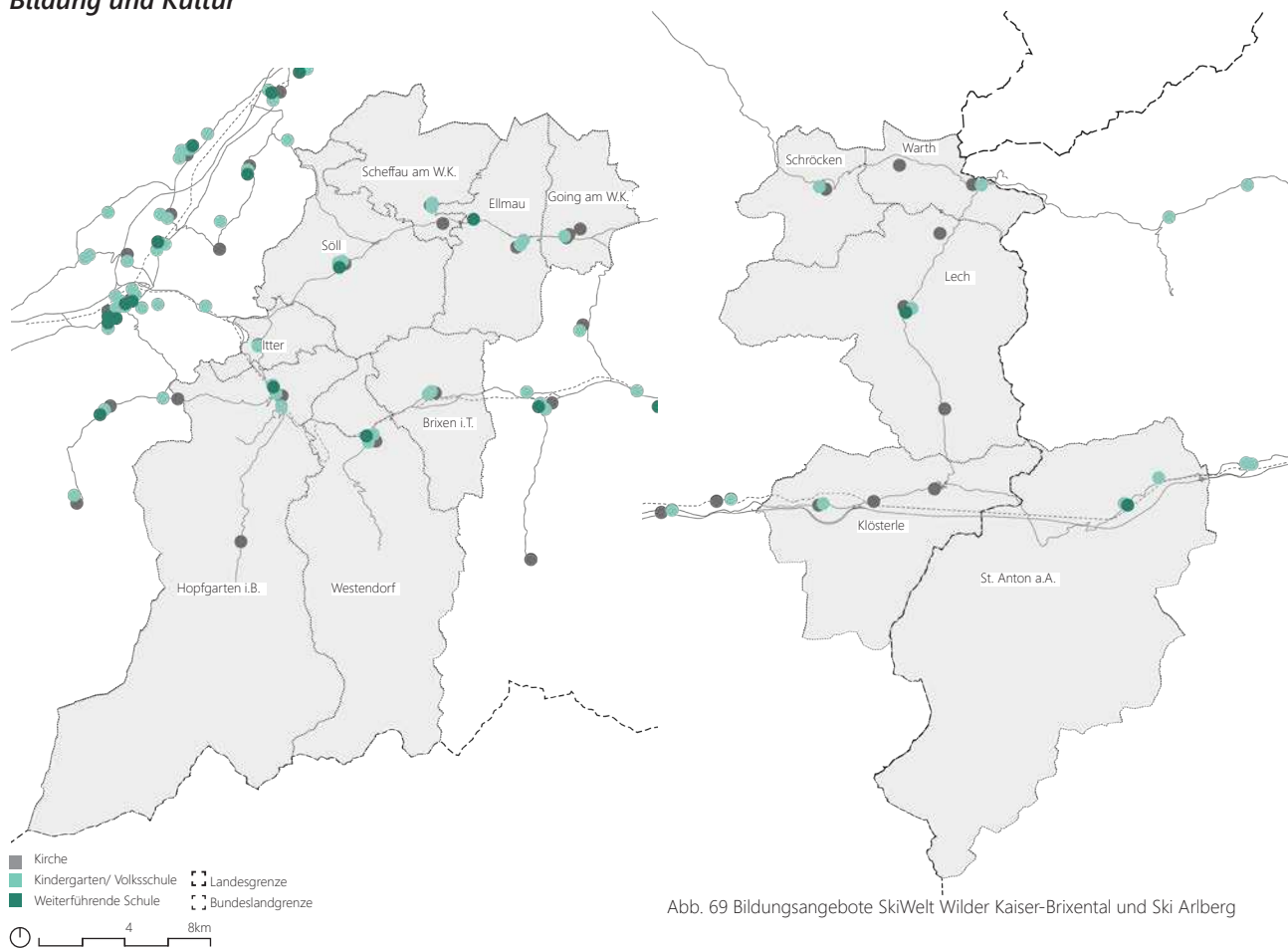


Abb. 69 Bildungsangebote SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Die Analyse der vorhandenen Bildungseinrichtung in und um das Skigebiet soll ähnlich der Pendlerbewegungen einen Aufschluss über die Bewegungen der Einwohner geben. Als Beispiele wurden für diese Analyse Bildungseinrichtungen herangezogen, d.h. Kindergärten oder ähnliches, Volksschulen und weiterführende Schulen inkl. Erwachsenenbildung. Ebenso wurden Kirchen dargestellt.

Sowohl am Wilden Kaiser als auch am Arlberg fällt auf, dass nur wenige Gemeinden über eine weiterführende Schule verfügen. Hierbei handelt es sich meist um eine Mittelschule. Um speziellere Schulformen wie eine Handelsakademie, Höhere Technische Lehranstalt oder ähnliches zu besuchen, müssen weitere Wegstrecken zurückgelegt werden. Für Schrócken liegen beispielsweise die nächsten höheren Schulen⁷⁶ im ca. 13km entfernten Au oder im ca. 40km entfernten Egg.

Am Wilden Kaiser sieht die Situation etwas anders aus. Durch die Nähe zu den (Bezirks-) Städten Wörgl, Kufstein und Kitzbühel gibt es ein entsprechend großes Angebot von Schulen außerhalb des Skigebiets.

76 die auch im Winter zu Erreichen ist: (nach Lech gibt es eine Wintersperre)

Planungs- und Tourismusverbände

Planungsverbände im Allgemeinen dienen der gemeindeübergreifenden Planung und Zusammenarbeit. Die 279 Gemeinden Tirols bilden insgesamt 36 Planungsverbände,⁷⁷ in Vorarlberg wurden aus 96 Gemeinden sogenannte „Regios“ geformt, die in ihrer Aufgabe allerdings mit den Planungsverbänden in Tirol gleichzusetzen sind: es geht um die Entwicklung und Erstellung von gemeindeübergreifenden Regionalprogrammen, verdeutlicht durch Leitbilder oder Leitziele.

Planungsverbände sollen die Gemeinden bei anfallenden Planungsaufgaben wie zum Beispiel der örtlichen Raumordnung und somit der Erstellung von räumlichen Entwicklungskonzepten, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen unterstützen.⁷⁸

Im Folgenden sollen die Planungsverbände, die die Geschicke der Entwicklung der einzelnen Gemeinden (und somit der Alpinen Resorts) innerhalb der Skigebiete „Wilder Kaiser-Brixental“ und „Ski Arlberg“ bestimmen, vorgestellt werden. Aufgrund des wirtschaftlichen Schwerpunktes der Gemeinden auf dem Tourismus wird auch ein Blick auf die bestehenden Tourismusverbände innerhalb des Skigebietes geworfen. Dies ist insbesondere deshalb relevant, da bestimmte durch den Tourismus forcierte Interessen (beispielsweise die Erweiterung eines Skigebietes) auch direkte Konsequenzen auf die Planung haben.

Sowohl Planungs- als auch Tourismusverbände können aufgrund ihrer Aufgabenbereiche zu den eine Region prinzipiell vernetzenden Aspekten gezählt werden, da gemeindeübergreifende Arbeit und regionales Denken gefördert werden. Sowohl im Skigebiet Arlberg als auch am Wilden Kaiser durchschneiden sie jedoch das Skigebiet und gliedern es in verschiedene Teile.

Die Planungen im Skigebiet „Ski Arlberg“ werden von drei verschiedenen Planungsverbänden⁷⁹ gesteuert, das heißt: in den kommenden Jahren (da in Vorarlberg erst mit 2019 ein Gesetz über die verpflichtende Erstellung von Räumlichen Entwicklungskonzepten erlassen wurde) wird es innerhalb des Skigebietes drei Räumliche Entwicklungskonzepte geben. Diese beziehen sich dann allerdings nur auf ihren jeweiligen Planungsverband. In der Konsequenz kann die Entwicklung des Skigebiets als Ganzes nur sehr aufwändig anhand vieler Absprachen gemeinschaftlich geplant werden.

Das Skigebiet „Wilder Kaiser-Brixental“ gliedert sich in zwei Planungsverbände, wobei (wie auch am Arlberg) zu den Gemeinden des Skigebietes noch weitere Gemeinden in die Planungsverbände aufgenommen werden. Interessanterweise bestimmen jedoch drei Tourismusverbände die touristische Entwicklung des Skigebietes.

Auch hier werden weitere Gemeinden Teil des Verbandes. Zum Teil handelt es sich jedoch um andere Gemeinden, als bei den Planungsverbänden. Ein Beispiel: im Tourismusverband Kitzbühler Alpen-Ferienregion Hohe Salve sind

77 Amt der Tiroler Landesregierung: Planungsverbände.

78 Amt der Tiroler Landesregierung.

79 Planungsverband Stanzertal: Regio Klostertal-Arlberg, Regio Bregenzerwald

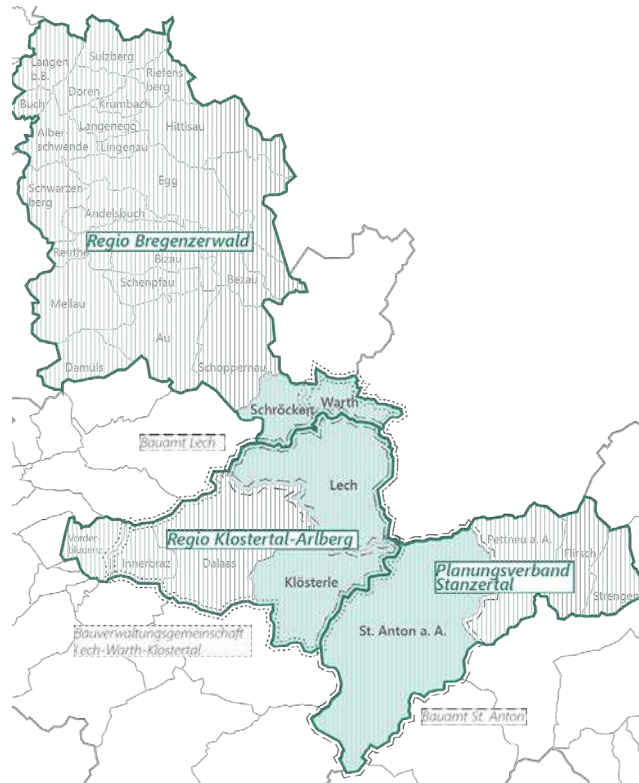
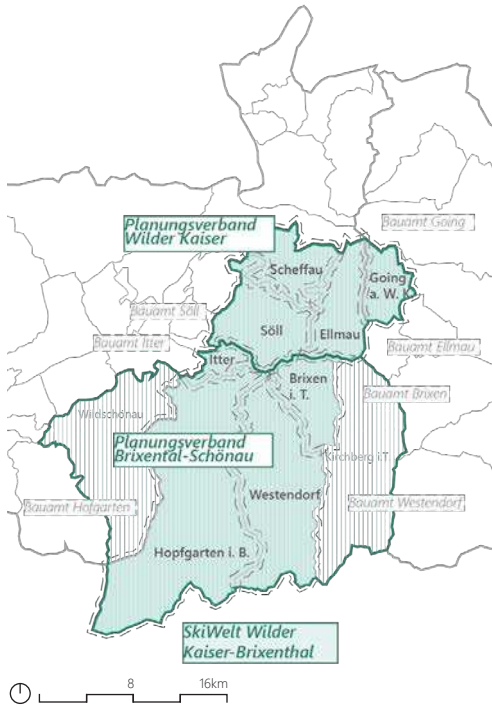


Abb. 70 Planungsverbände im Skigebiet Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Skigebiet ■
 Planungsverband □

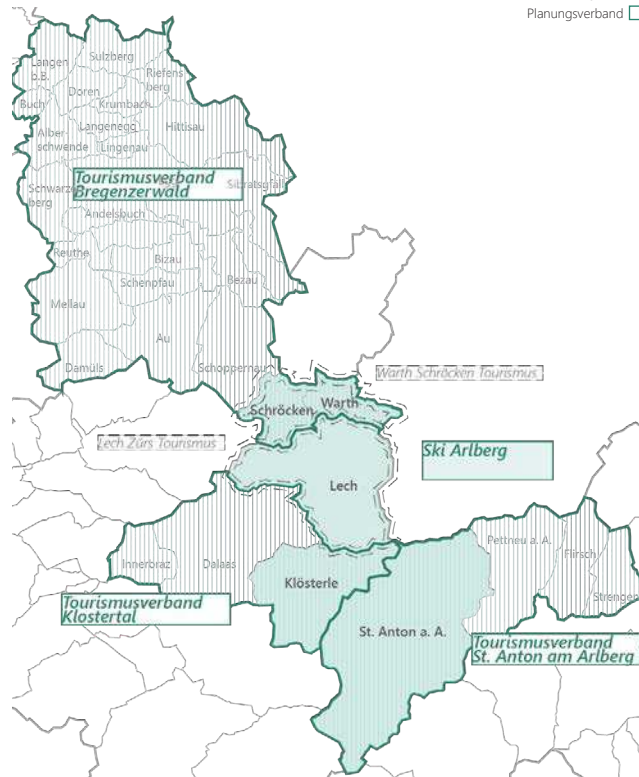
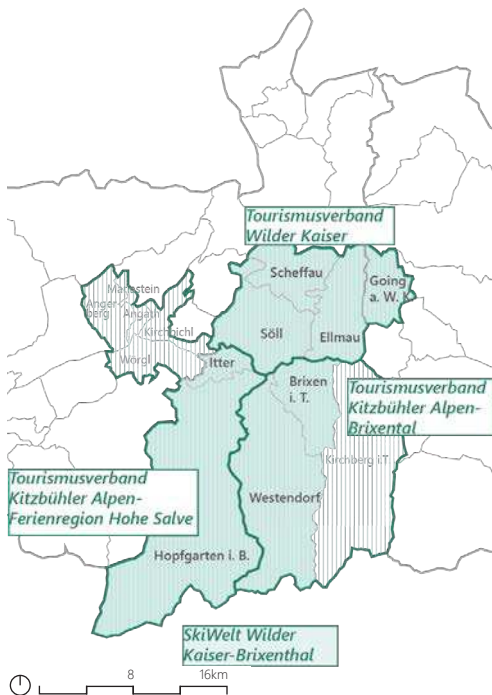


Abb. 71 Tourismusverbände im Skigebiet Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Skigebiet ■
 Tourismusverband □

die Gemeinden Hopfgarten, Itter, Kirchbichl, Wörgl, Angath, Mariastein und Angerberg.

Der (für Hopfgarten) entsprechende Planungsverband beinhaltet dann aber wiederum die Gemeinden Hopfgarten, Itter, Westendorf, Brixen, Kirchberg in Tirol und Wildschönau. Dabei gehört Kirchberg mit „Kitz Ski“ schon wieder zum nächsten Skigebiet. Hier scheint eine übergeordnete Koordinierung nötig. Selbiges lässt sich auch am Arlberg beobachten: hier plant beispielsweise die Regio Klostertal-Arlberg überörtlich für die Gemeinden Klösterle, Lech, Dalaas, Innerbraz und Vorderbludenz. Der Tourismusverband Klostertal ist allerdings zuständig für Klösterle, Dalaas und Innerbraz. Lech steht ebenso wie Warth und Schröcken (die allerdings auch Teil des Tourismusverbands Bregenzerwald sind) für sich alleine und verfügt mit dem Lech-Zürs Tourismus über eine eigene Institution.

Komplett in ihren Abgrenzungen decken sich nur der Tourismus- bzw. Planungsverband „St. Anton am Arlberg“, die Regio und der Tourismusverband „Bregenzerwald“, und der Tourismus- bzw. Planungsverband „Wilder Kaiser“.

Insgesamt fällt auf, dass am Arlberg eher die Planungsverbände das Skigebiet unterteilen, während dies am Wilden Kaiser mehr durch die Tourismusverbände geschieht. Dort sind dafür die Planungsverbände mit dem Skigebiet deckungsgleicher, als am Arlberg.

Überlegungen zur Vernetzung der Skigebiete

Aus den vorangegangenen Analysen wird deutlich, dass beide Skigebiete auch abseits der Skiliftnetze über dauerhaft bestehende Vernetzungen verfügen. Diese sind jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt. Insbesondere das Skigebiet „Wilder Kaiser-Brixental“ ist durch seine räumliche Nähe zu Wörgl, Kufstein und Kitzbühel bereits Teil von intensiven städtischen Netzwerken. Besonders gut erkennbar ist dies anhand der Pendlerbewegungen und der Siedlungsstruktur. Klassische Alpine Resorts mit einer „Insellage“ innerhalb des Raums lassen sich kaum ausmachen.

Im Gegensatz dazu steht das Skigebiet „Ski Arlberg“, wo diese inselartige Positionierung der Orte anhand der oben genannten Aspekte gut ersichtlich wird. Insbesondere bei Lech und St. Anton ist ablesbar, dass beide nicht Teil eines überregionalen Netzwerkes sind. Dies deckt sich mit den ÖPNV Anbindung nach „draußen“, die Sommer wie Winter schwach ausfallen. Allerdings ist die Verstärkung der inneren Netzwerke durch den Tourismus im Winter im ÖPNV deutlich ablesbar.

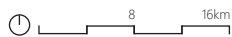
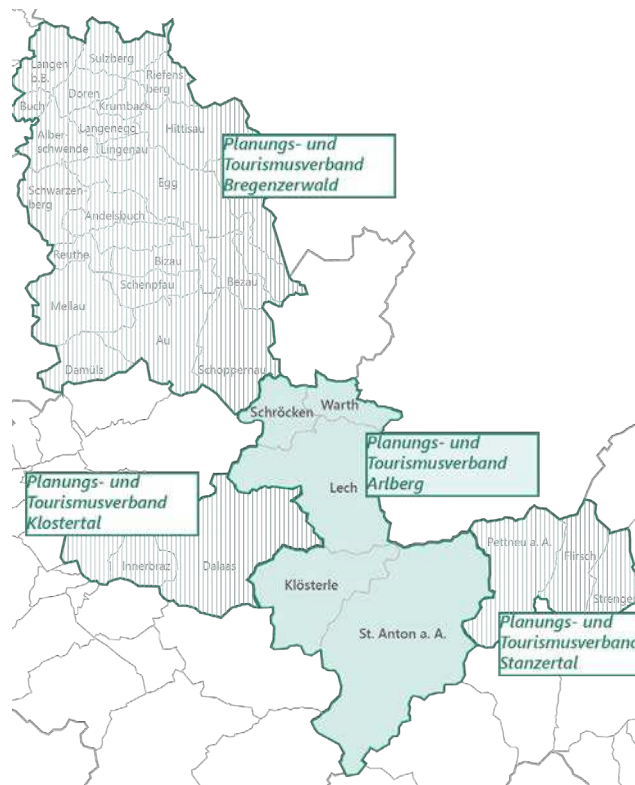
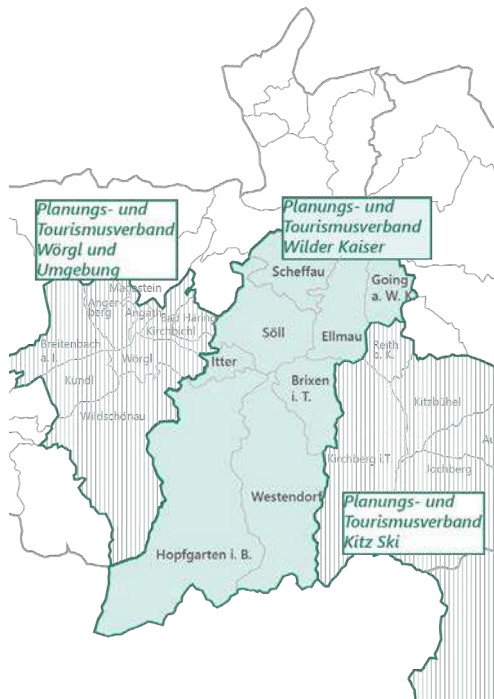


Abb. 72 Denkanstoß: mögliche Planungs- sowie Tourismusverbände im Skigebeit Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Skigebiet
Tourismus- und Planungsverband

Werden die Netze bzw. deren Orientierung jedoch mit den Grenzen der Planungs- und Tourismusverbände in Bezug gesetzt, wird vor allem am Wilden Kaiser ersichtlich, dass intensive dauerhafte Vernetzungen über die Grenzen der Verbände hinweg bestehen. Im Inneren der derzeitigen Verbände fallen die Vernetzungen außerdem weniger stark aus. Auch die temporären Vernetzungen durch Skilifte und Pisten entsprechen nicht den Verbandsgrenzen.

Warum ist dem so?

Eine mögliche Erklärung könnte in der Geschichte der Skigebiete liegen. Das Skigebiet „Ski Arlberg“ ist zum Beispiel erst innerhalb der letzten fünf Jahre zu seiner heutigen Größe herangewachsen. Das Gesetz zur Gründung von Planungsverbänden wurde in Tirol aber bereits 2005 erlassen. 2006 erfolgte das Gesetz zur Gründung von Tourismusverbänden.⁸⁰

Da das Skigebiete zu diesem Zeitpunkt noch nicht in seiner heutigen Form verbunden war, kann auch von weniger starken Verbindungen der Alpinen Resorts untereinander ausgegangen werden. Eine skigebietsübergreifende Interessenvertretung für Planung und Tourismus waren demnach nicht nötig, weswegen es legitim erscheint, die einzelnen Skigebiete jeweils mit umliegenden

⁸⁰ Amt der Tiroler Landesregierung: Planungsverbände; Amt der Tiroler Landesregierung: Tourismusverbände.

Gemeinden zu Planungs- und Tourismusverbände zusammenzuschließen.

Mit Blick auf die heutige Situation stellt sich jedoch die Frage, ob die Interessen der Gemeinden innerhalb des Skigebiets zueinander inzwischen nicht ähnlicher sind, als zu den Gemeinden außerhalb des Skigebietes. Ähnliches wurde bereits im Raumbild Vorarlberg 2030 zwischen den Gemeinden Mittelberg und Oberstdorf (D) festgestellt.

Beide Gemeinden sind über ein Skigebiet Fellhorn/ Kanzelwand/ Oberstdorf miteinander verbunden. Zwar besteht kein länderübergreifender Planungsverband, es wurde aber ein gemeinsamer Handlungsraum im Raumbild Vorarlberg 2030 definiert.⁸¹ Hier wurde ebenfalls die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen St. Anton und Lech-Zürs angeregt. Überraschenderweise erfolgte jedoch trotzdem eine Trennung der Handlungsräume zwischen Warth-Schröcken und Lech.⁸²

81 Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Raumplanung und Baurecht: Raumbild Vorarlberg 2030. Zukunft Raum geben, 72 f.

82 Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Raumplanung und Baurecht, 72 f.

Eine skigebietsübergreifende Zusammenarbeit der jeweiligen Gemeinden ist auch innerhalb der Skigebiete „Ski Arlberg“ und „Wilder Kaiser-Brixental“ denkbar. Deswegen wurde als Denkanstoß eine Übersicht von sich auf das jeweilige Skigebiet beziehenden Planungs- bzw. Tourismusverbänden erstellt. Zwei Aspekte spielten dabei eine Rolle:

- Planungs- und Tourismusverbände sollten sich insbesondere mit Bezug auf Alpine Resorts in ihren Abgrenzungen decken. Nur so können die ambivalenten Eigenschaften der Resorts in Planung und Tourismus gemeinsam gefasst, nachhaltig entwickelt und gesteuert werden.
- Durch ihre isolierte Lage stehen Alpine Resorts egal in welchem Verband für sich. Durch Skilifte wird diese Isolation jedoch aufgebrochen und neue Verbindungen entstehen. Deswegen ist es sinnvoll, die Grenzen der Verbände mit denen der temporären Netzwerke (der Skigebiete) festzulegen.

Eine solche Umstrukturierung ist mit vielen Herausforderungen verbunden. Es stellt sich zum Beispiel die Frage, inwieweit die „übriggeblieben“ Gemeinden überhaupt in der Lage wären, die nun auf sie zukommenden Planungsaufgaben zu meistern. St. Anton am Arlberg ist zum Beispiel bislang das Rückgrat des Planungsverbandes „Stanzertal“. Hier sitzt auch das verantwortliche Bauamt. Hätten die Gemeinden Pettneu a.A., Flirsch und Strengen die erforderlichen Ressourcen für eine nachhaltige Planung?

Ein Ansatz könnte deswegen sein, einen stärkeren Austausch zwischen den derzeitigen Verbänden nach den oben genannten Kriterien anzustreben und verbandsübergreifende Kooperationen zu fördern.

83 Land Tirol: Tiroler Seilbahn- und Schigebietsprogramm 2018, §4.

84 Land Tirol, §4.

4.4 Räumliche Auswirkungen von Skigebietszusammenschlüssen auf Alpine Resorts

Nachstehenden werden die räumlichen Auswirkungen eines Skigebietszusammenschluss auf ein Alpines Resort analysiert. Dazu erfolgt zunächst eine Unterscheidung von möglichen Arten von Skigebietszusammenschlüssen.

Zum einen gibt es den Zusammenschluss i.S. einer Erweiterung eines Skigebietes um Lifte und/ oder Pisten, die an ein weiteres Skigebiet anbinden. Voraussetzung ist, dass es sich um Skigebiete handelt, die zueinander in naher Entfernung liegen und dass durch die Errichtung der neuen skiinfrastrukturellen Anlagen keine schwerwiegenden Eingriffe in die Natur vorgenommen werden. Eine Beurteilung darüber erfolgt durch die Abteilung Umweltschutz des zuständigen Bundeslandes.⁸³

Zum anderen kann ein Skigebietszusammenschluss über eine Zubringerbahn aus dem Dauersiedlungsraum oder einer öffentlichen Straße heraus in ein Skigebiet geschehen. Diese Zubringerbahn dient weniger dem wiederholten Fahren als der tatsächlichen Beförderung von Gästen zum Skigebiet.

Eine solche Bahn wird vom Tiroler Seilbahn- und Schigebietsprogramm im Allgemeinen als Neuerschließung eingeordnet und ist somit nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.⁸⁴ Eine Bahn, die einzig und allein der Verbindung von zwei Skigebieten am Berg dient, ist beispielsweise keine Zubringerbahn, sondern eine „Skigebietserweiterungsbahn“.

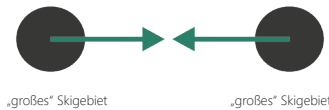


Abb. 73 Schema Skigebietserweiterung



Abb. 74 Schema Skigebietszubringer

Auffällig ist, dass Skigebietserweiterungen meist auf dem Berg stattfinden, d.h. eine neue Piste oder ein neuer Lift bindet eine Bergstation des einen Skigebietes an die Bergstation des zweiten. Dieses Prinzip kommt hauptsächlich bei zwei bereits bestehenden Skigebieten zum Tragen.

Zubringerbahnen hingegen werden aus dem Ort selbst gebaut. Sie treten meist dann auf, wenn ein einzelner Ort an ein Skigebiet angeschlossen werden soll und haben aufgrund ihrer Positionierung also deutlich mehr direkten Einfluss auf die räumliche Entwicklung des Ortes als eine Skigebietserweiterung.

Im Folgenden werden die räumlichen Auswirkungen von Skigebietszusammenschlüssen auf Alpine Resorts entsprechend ihrer Typologie anhand von sechs Beispielen aufgezeigt:

Typ Zubringer:

- Ladis (Skigebiet Serfaus-Fiss-Ladis, 1974)
- Brixen im Thale (Skigebiet Wilder Kaiser, 1986)
- St. Gallenkrich (Skigebiet Silvretta Montafon, 2011)

Typ Erweiterung:

- Vorderlanersbach (Skigebiet Zillertal 3000, 2001)
- Jochberg (Skigebiet Kitz Ski, 2004)
- Warth (Skigebiet Lech, 2014)

Als Einstieg wird jeweils ein kurzer Abriss über die geschichtliche Entwicklung des Gesamtskigebietes mit Fokus auf den gewählten Ort gegeben, wobei sich auch ein Vergleich der Siedlungsstruktur zur Mitte des 19. Jahrhunderts mit der heutigen anbietet.

Die Auswahl der Orte zur Analyse erfolgte auf Grundlage der Charakteristika Alpiner Resorts, wobei vor allem der Aspekt der Insellage berücksichtigt wurde: eine zu starke Zersiedelung der Tallandschaft erschwert die Abgrenzung der Ursache der räumlichen Veränderungen, da nicht klar wäre, ob ein Bau aufgrund des Zersiedelungsprozesses oder aufgrund einer neuen Liftanlage entstanden ist.

Die betrachteten Skigebietszusammenschlüsse zeigen Beispiele für die jeweiligen Typen zu verschiedenen Jahrzehnten. Bereits bei der Recherche zur Auswahl der Beispiele wurde deutlich, dass in jüngster Zeit vor allem Erweiterungen realisiert werden, die „Ära“ der Zubringerbahnen scheint abgeschlossen. Um jedoch trotz der unterschiedlichen Altersklassen der Projekte eine Vergleichbarkeit der Auswirkungen zu ermöglichen, wurden jeweils Entwicklungsschritte von 15-20 Jahren betrachtet.

Historische Orthofotos dienen als Grundlage für das Nachvollziehen der Siedlungsentwicklung, Online-Kartensysteme als Basis für die jeweilige Nutzungen der Gebäude. Ziel ist vor allem festzustellen, wie sich die Siedlung durch das Projekt entwickelt hat, welche Nutzungen in den neuen Bauten hauptsächlich vertreten sind und inwieweit einer Steuerung der Siedlungsentwicklung vorhanden war.

Da zu den betrachteten Zeitpunkten des Baus der neuen Liftanlagen oft noch keine räumlichen Entwicklungskonzepte existierten, wird sich bezüglich der Siedlungsgrenzen vor allem auf natürliche Grenzen durch Naturgefahren oder Topographie bezogen.

Bei den Analysen außen vor gelassen wurden die Auswirkungen die der Bau einer neuen Zubringerbahn auf einen anderen Ort (der zuvor schon an das Skigebiet angeschlossen war) haben kann. Denn natürlich entsteht durch die Anbindung eines weiteren Ortes ein zusätzlicher Konkurrent der im Wettbewerb um die Gäste mitmischt – und eventuell sogar attraktiver wird, als andere, „ältere“ Ortschaften des Skigebietes.

Ladis (Zubringer Fiss 1974)

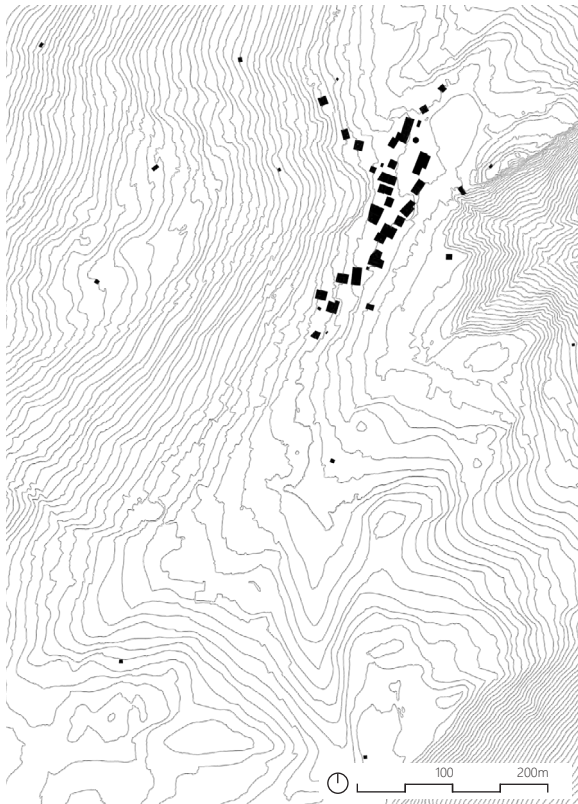


Abb. 75 Ladis um 1850

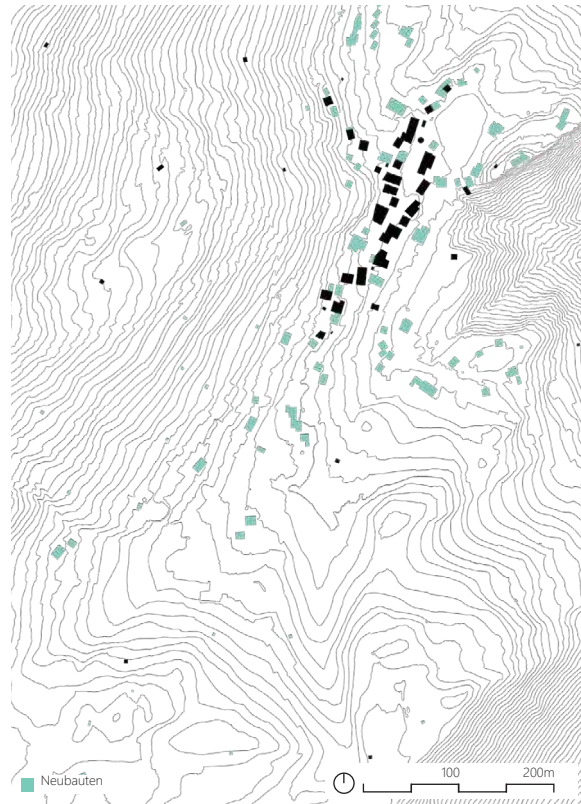


Abb. 76 Ladis 1974

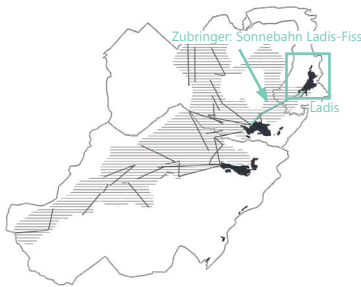


Abb. 77 Serfaus-Fiss-Ladis

Das Skigebiet „Serfaus-Fiss-Ladis“ befindet sich in Tirol (Bezirk Landeck), und verfügt inzwischen über insgesamt 214 Pistenkilometer.⁸⁵ Wie der Name schon vermuten lässt, erstreckt sich dieses Skigebiet über drei nebeneinanderliegende Gemeinden, von denen zwei seit den 1950ern (Serfaus) bzw. 1960ern (Fiss) Skilifte betreiben und Skitourismus anbieten.

Die Entwicklung der beiden Skigebiete fand bis zur Jahrhundertwende getrennt voneinander statt. In dieser Zeit (1974) wurde auch die dritte Gemeinde (Ladis) in den Skitourismus miteingebunden und mittels einer Zubringerbahn aus dem Ort heraus an das Skigebiet Fiss angeschlossen.

Bis auf einen weiteren Lift wurden im Gemeindegebiet Ladis keine weiteren Seilbahnen mehr errichtet. 1998 kam es dann zwischen den Skigebieten „Fiss-Ladis“ und „Serfaus“ zur Gründung eines gemeinsamen Skipassverbands, bis 1999 durch die Erweiterung der Skigebiete und den Bau vier neuer Bahnen (eine Zubringerbahn in Serfaus, drei weitere auf dem Schönjoch) die Erreichbarkeit des jeweils anderen Skigebietes auch per Ski ermöglicht wurde.⁸⁶

Die von jeher eher langgestreckte Form des Siedlungsgebietes ist durch die Positionierung des Zubringerlifts an der Grenze des Siedlungsraumes noch weiter verstärkt worden – vor allem mit Bezug auf die Nutzungen der

85 Tourismusverband Serfaus-Fiss-Ladis:
Winter in Serfaus-Fiss-Ladis.

86 Tourismusverband Serfaus-Fiss-Ladis.

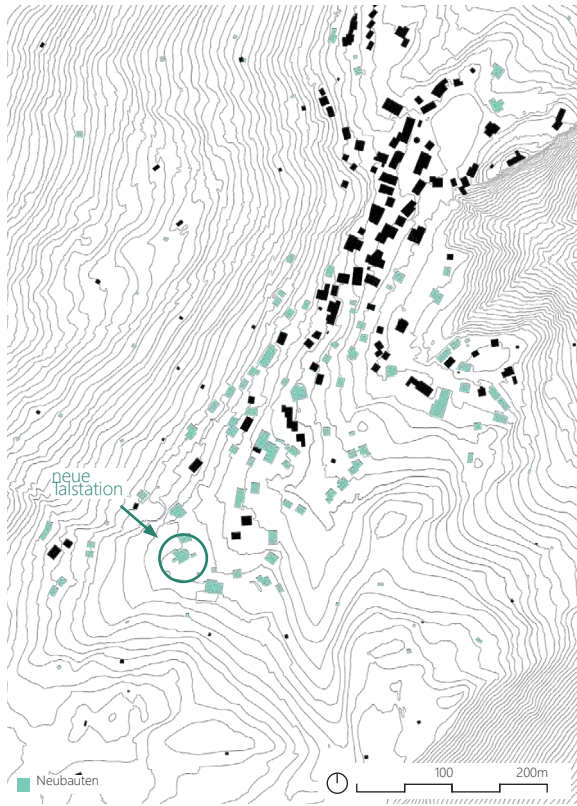


Abb. 78 Ladis 1990

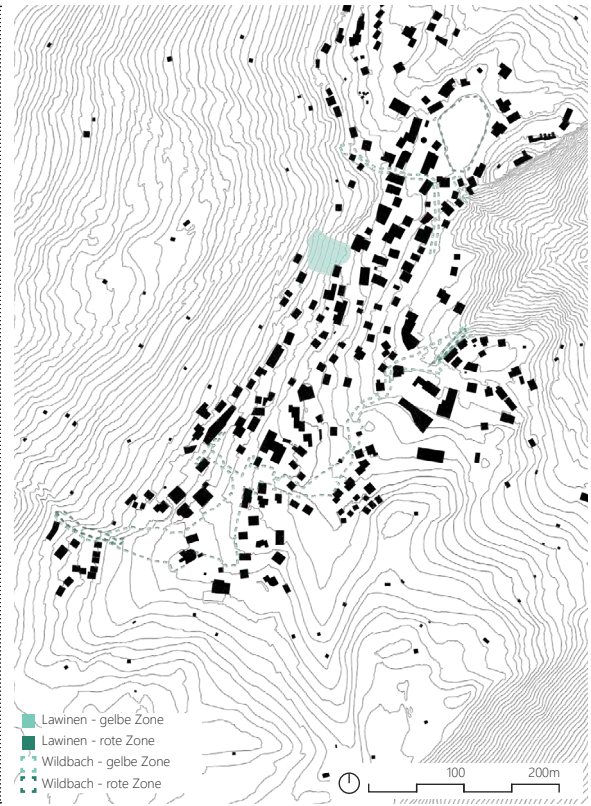


Abb. 79 Ladis 2020, Gefahrenzonenplan

neu erbauten Gebäude wird deutlich, dass insbesondere Hotels die Nähe der Liftanlage suchen. Insgesamt sind in der Zeit zwischen 1974 und 1990 38 neue Bauten entstanden, 92% davon sind Hotels oder andere touristische Bauten.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Einwohnerzahl, die über die Jahre eher stagniert. Die neu erbauten Gebäude dienen im Umkehrschluss wohl nicht für die Unterbringung zusätzlicher Einwohner.

Bei Betrachtung des Gefahrenzonenplans der Gemeinde wird außerdem deutlich, dass sich das Dorf nicht aufgrund zu erwartender Naturgefahren im Norden verstärkt gen Süden entwickelt hat. Im Gegenteil, eigentlich ist eher der südliche Teil der Gemeinde durch Hochwasser gefährdet, was vermuten lässt, dass die Siedlung sich vor allem aufgrund des Zubringerliftes in den Süden erstreckt hat.

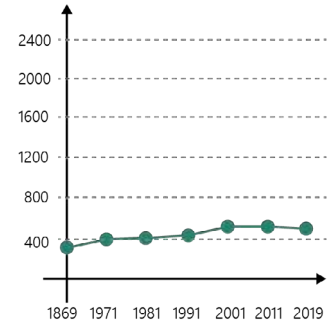


Abb. 80 Einwohner Ladis

Brixen im Thale (Zubringer Wilder Kaiser 1986)



Abb. 81 Brixen im Thale um 1850

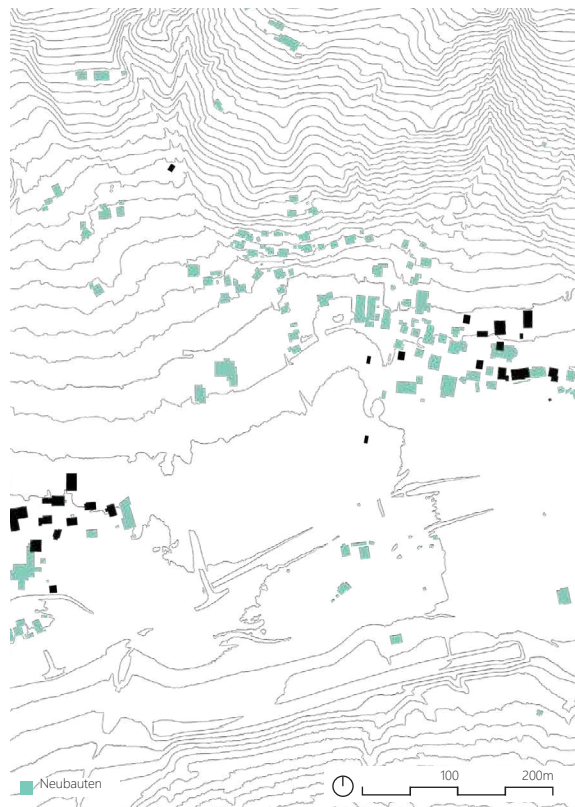


Abb. 82 Brixen im Thale 1974

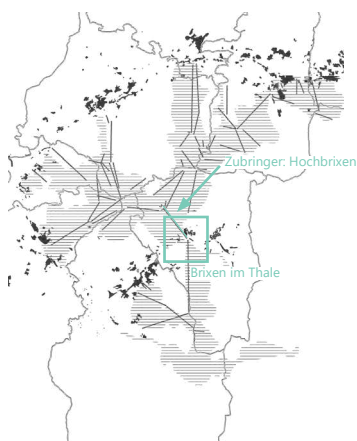


Abb. 83 Wilder Kaiser-Brixental

Das Skigebiet Skiwelt „Wilder Kaiser-Brixental“ erstreckt sich inzwischen über acht Gemeindegebiete in Tirol⁸⁷ und zählt mit seinen 284 Pistenkilometern⁸⁸ zu den größten Skigebieten Österreichs. Die Anfänge der heutigen Bergbahnen liegen in der Gemeinde Hopfgarten, wo in den späten 1940er Jahren die ersten Lifte errichtet wurden. Nach und nach (bis Ende der 1960er Jahre) beginnen auch die restlichen Gemeinden Skiliftgesellschaften zu gründen bzw. Lifтанlagen zu bauen.

Eine erste Skisport-Kooperation zwischen zwei Gemeinden entstand in der Saison 1972/73 zwischen Ellmau und Scheffau: ein übergreifend gültiger Skipass wurde ins Leben gerufen, wobei bereits in der darauffolgenden Saison auch die übrigen Gemeinden (außer Westendorf, stößt erst 1985 dazu) dem Tarifverbund beitraten.

Die direkte Skiliftverbindung zwischen den Gemeinden war ab 1985 durch den Bau zweier Bahnen möglich, in diesem Zuge entstand 1986 auch die direkte Verbindung (Zubringerbahn) des Ortes Brixen im Thale an das zentrale Skigebiet.⁸⁹

Deutlich zu erkennen ist die Entwicklung der beiden ursprünglichen Kerngebiete aufeinander zu bzw. auf den Berg hinauf gen Norden, genau

87 Going am Wilden Kaiser, Ellmau, Scheffau am Wilden Kaiser, Söll, Itter, Hopfgarten im Brixental, Westendorf, Brixen im Thale

88 SkiWelt Wilder Kaiser -Brixental Marketing GmbH: SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental.

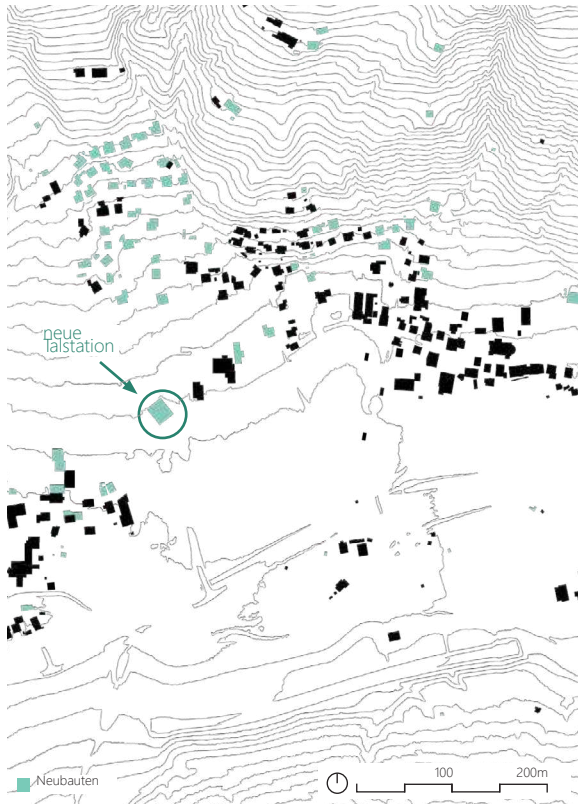


Abb. 84 Brixen im Thale 1990

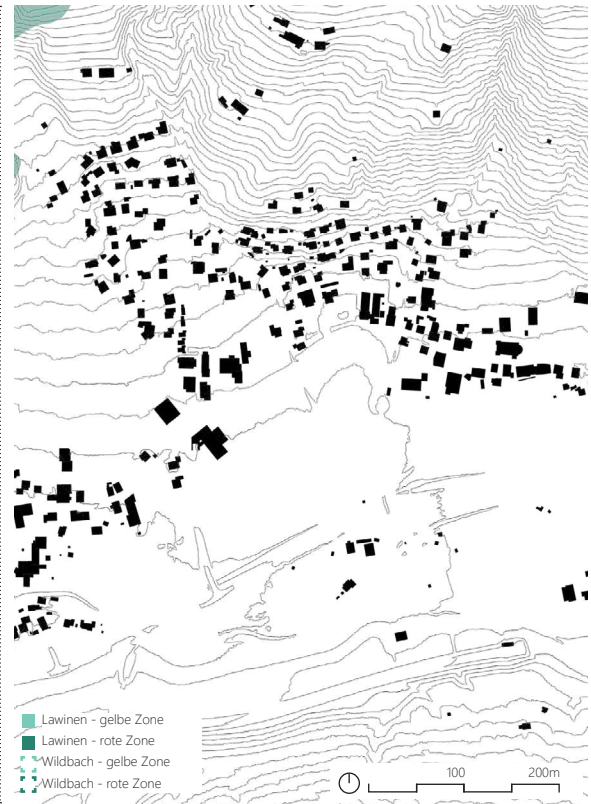


Abb. 85 Brixen im Thale 2020, Gefahrenzonenplan
Hinweis: es sind keine Gefahrenzonen für diesen Bereich von Brixen im Thale ausgeschrieben

oberhalb der später entstehenden Zubringerliftanlage. Neu gebaut wurden zwischen 1974 und 1990 insgesamt 28 Bauten, ein Großteil davon sind Hotels, aber es entstanden auch einige öffentliche Bauten, wie zum Beispiel eine Schule. Einleuchtend ist dies mit Blick auf die Einwohnerzahlen, die stetig leicht ansteigen und ab der Jahrhundertwende (20./ 21. Jh.) noch einmal zunehmen.

Nach dem Bau der Liftanlage verstärkt sich die ursprüngliche Siedlungsentwicklungstendenz in den Zwischenraum der historischen Kerngebiete. Auch hier ist eine Einflussnahme der möglichen Naturgefahren auf die Siedlungsstrukturen nicht ablesbar, weshalb sich auf eine „Sogkraft“ der Liftanlage schließen lässt. Die Siedlungsentwicklung wurde weder durch Wildbach- noch Lawinengefahrenzonen eingeschränkt.

89 SkiWelt Wilder Kaiser -Brixental
Marketing GmbH: SkiWelt Chronik.

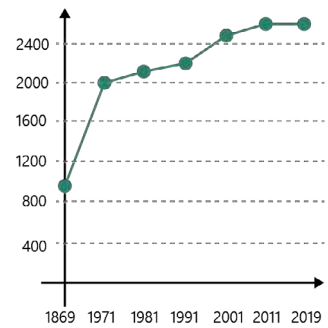


Abb. 86 Einwohner Brixen i.T.

St. Gallenkirch (Zubringer Montafon 2011)

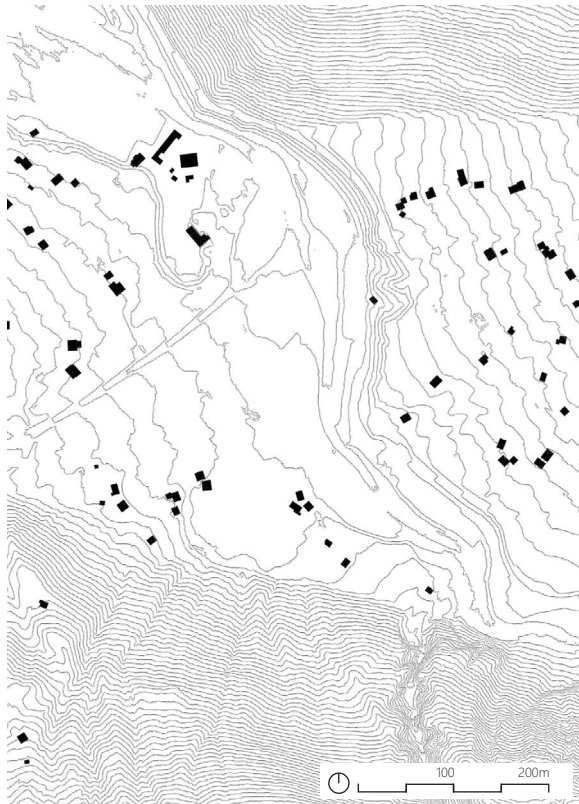


Abb. 87 St. Gallenkirch um 1850

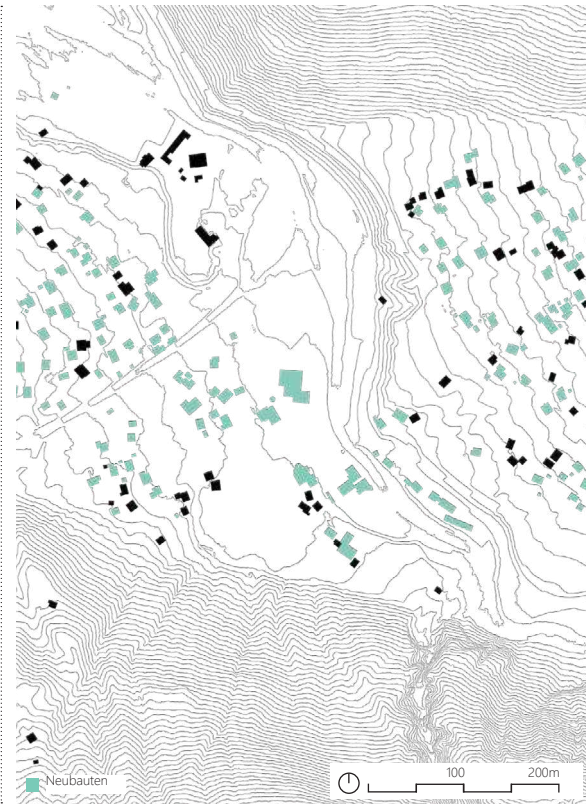


Abb. 88 St. Gallenkirch 2009

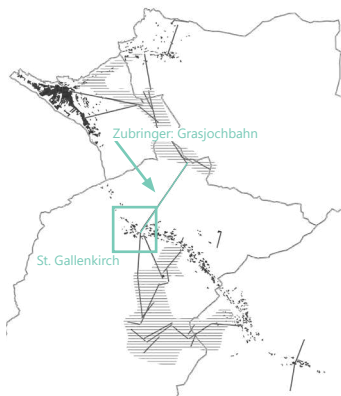


Abb. 89 Silvretta Montafon

Die „Silvretta Montafon“ bestand ursprünglich aus zwei einzelnen Skigebieten im Vorarlberg: der „Silvretta Nova“ in den Gemeinden St. Gallenkirch und Gaschurn, sowie dem „Hochjoch“ bei Schruns und Silbertal. Erst 2011 wurden beide Gebiete zur „Silvretta Montafon“ zusammengeschlossen, was unter anderem über eine Zubringerbahn aus St. Gallenkirch hinüber Richtung Silbertal geschah.⁹⁰ Das Gebiet erstreckt sich nun über vier Gemeinden und verfügt dabei über 140 Pistenkilometer.

Die frühere Geschichte der beiden ehemaligen Teile des heutigen Skigebietes verlief dabei parallel: bereits vor dem ersten Weltkrieg wurde in den einzelnen Gemeinden Skisport betrieben, erste Lifte kamen allerdings erst kurz nach dem zweiten Weltkrieg (der erste 1947 in Gaschurn) auf. In den 1960er Jahren fusionierten dann die nebeneinanderliegenden Skiliftgesellschaften aus Gaschurn und St. Gallenkirch sowie Silbertal und Schruns zu den beiden Skigebieten „Silvretta Nova“ und „Hochjoch“. Erst 2008 kommt es zu ersten Kooperationen der beiden Skigebiete, bis schließlich 2011 die Fusion zum größten Skigebiet Vorarlbergs erfolgt.⁹¹

Da es sich in St. Gallenkirch um eine eher junge Zubringerbahn handelt, kann die daraus resultierende Bautätigkeit noch nicht so umfassend betrachtet

⁹⁰ Salzmann Ingenieure: Schnell, schneller – und hoch hinaus!, 4.

⁹¹ Silvretta Montafon Holding GmbH: Über uns — Die Silvretta Montafon | Silvretta Montafon.

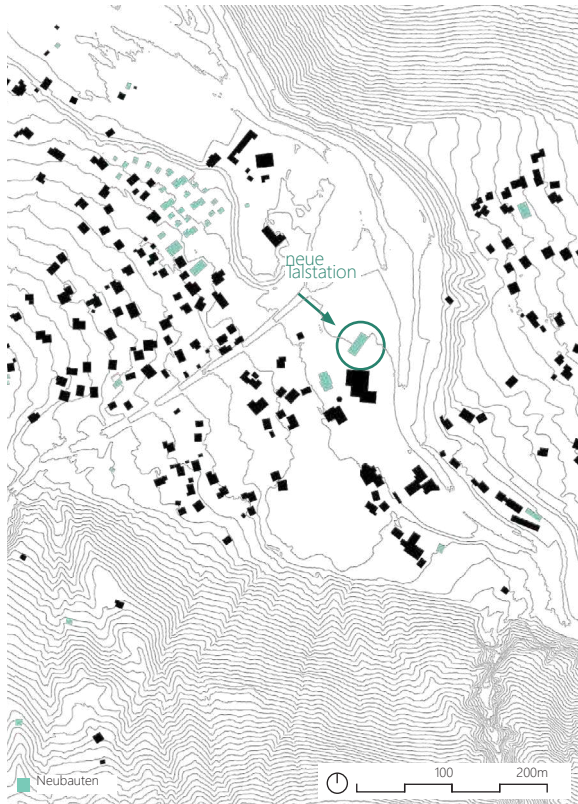


Abb. 90 St. Gallenkirch 2018

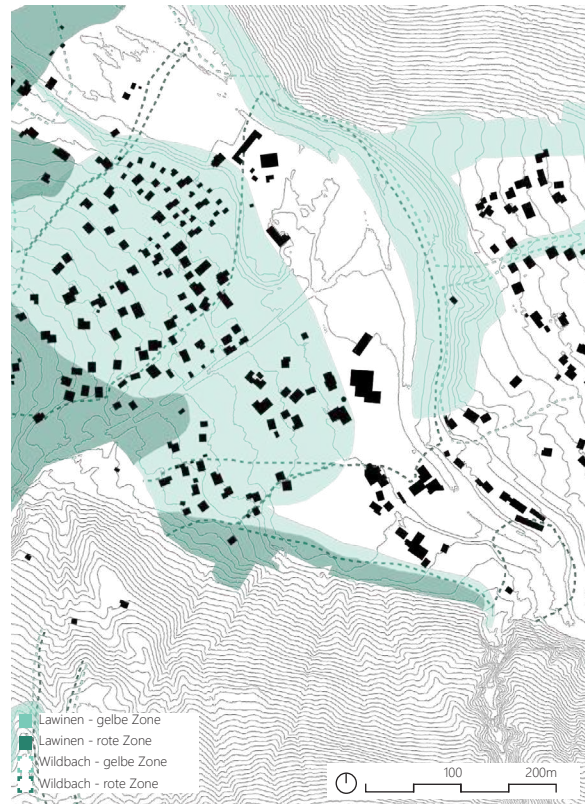


Abb. 91 St. Gallenkirch 2020, Gefahrenzonenplan

werden, wie bei den beiden anderen Beispielen. Interessant ist vor allem der erste Schritt der Siedlungsentwicklung durch den Einfluss des Tourismus: die 1850 bereits bestehende stark flächige Struktur wird bis 2009 noch intensiviert.

Der neue Zubringer verstärkt diese Tendenz noch, vor allem durch Chaletbauten in kurzer Entfernung. Es scheint, als würde die ursprüngliche Hof- und Landwirtschaftsraumordnung noch immer die Siedlungsstruktur prägen und somit ein weiter zerstreutes Siedlungsbild entstehen. Der Anteil an touristisch genutzten Gebäuden ist dabei im Vergleich zu den anderen Beispielen eher gering.

Auffällig ist im Bereich der Gefahrenzonen der Großteil an Bauten in der gelben Lawinengefahrenzone, deren größter Anteil nicht zum ursprünglichen Siedlungsgebiet von 1850 gehört – die sich in der roten Zone befindlichen Gebäude sind allerdings oftmals historische. Möglicherweise wurde der Gefahrenzonenplan also erst nach dem ersten Bauboom erstellt.

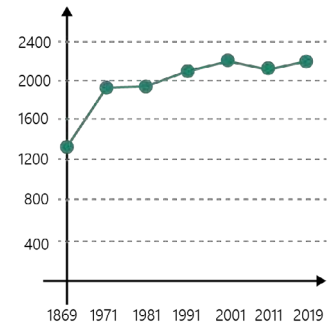


Abb. 92 Einwohner St. Gallenkirch

Vorderlandersbach (Erweiterung zum Zillertal 3000 2001)

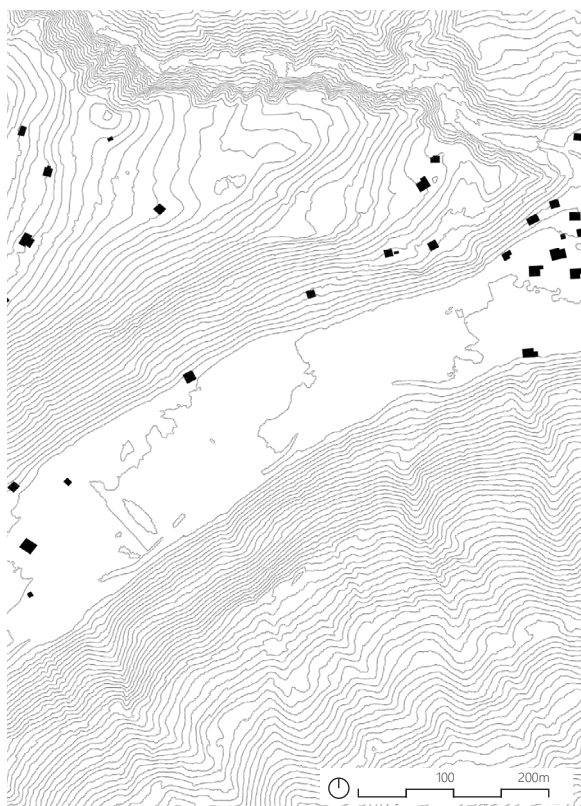


Abb. 93 Vorderlandersbach um 1850

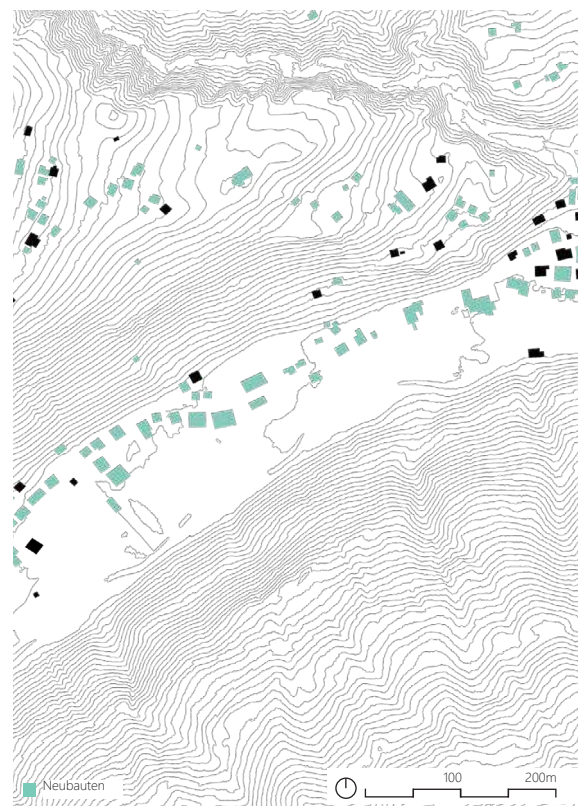


Abb. 94 Vorderlandersbach 1990

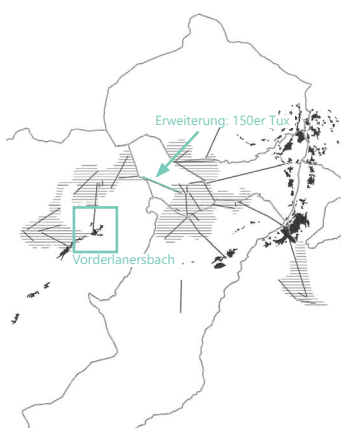


Abb. 95 Zillertal 3000

Das Skigebiet „Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000“ bietet insgesamt 202 Pistenkilometer Abfahrt und erstreckt sich über die tiroler Gemeinden Hippach, Schwendau, Mayrhofen, Finkenberg und Tux im Bezirk Schwaz. Ursprünglich bestand die „Zillertal 3000“ aus drei verschiedenen Skigebieten („Penken“, „Rastkogel-Eggalm“ und „Hintertuxer Gletscher“), 2001 wurden jedoch Penken (bei Mayrhofen) und Rastkogel (bei Vorderlandersbach in Tux) durch eine Skigebietserweiterung miteinander verbunden und das Gebiet inklusive des Hintertuxer Gletschers mit der neuen Marke „Ski- und Gletscherwelt Zillertal 3000“ beworben.⁹²

In den jeweiligen Teilskigebieten war bereits seit den frühen 1950er bzw. 1960er Jahren Skibetrieb vorhanden, am Hintertuxer Gletscher wurde beispielsweise 1949 der erste Skilift eröffnet, das Skigebiet Eggalm folgte 1963⁹³ – erst ca. 35 Jahre später (1984) wurde das gesamte Skigebiet Rastkogel (an das Skigebiet Eggalm anknüpfend) in einem Zug geplant und errichtet.⁹⁴ Das Skigebiet „Zillertal 3000“ grenzt an das Skigebiet „Zillertal Arena“ (143 Pistenkilometer), welches sich von Tirol noch weiter bis nach Salzburg erstreckt.⁹⁵

Von der ursprünglichen zerstreuten Siedlung um 1850 entwickelte sich Vorderlandersbach bis 1990 zunehmend zu einem Siedlungsband entlang der

⁹² Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG: 50 Jahre Erfolgsgeschichte (1964-2014), 44.

⁹³ Tourismusverband Tux-Finkenberg: Vom Bergbau zu Bergbahn.

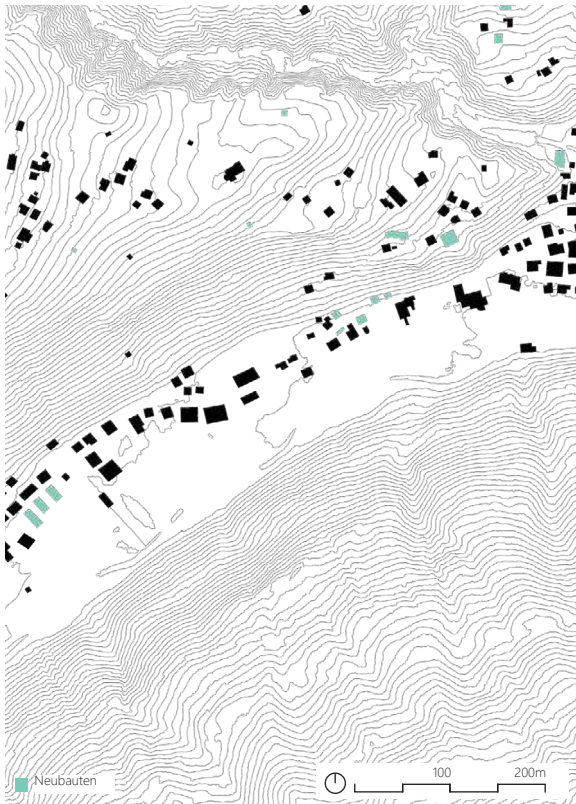


Abb. 96 Vorderlanersbach 2015

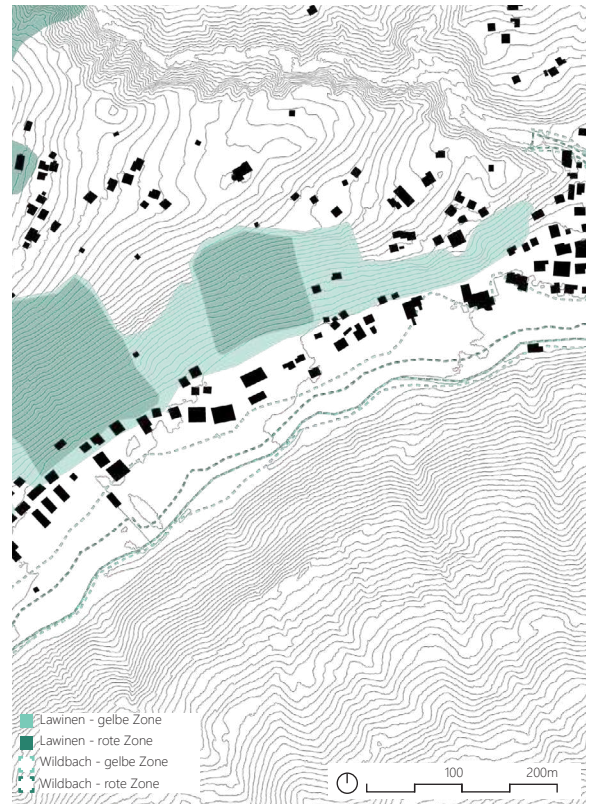


Abb. 97 Vorderlanersbach 2020, Gefahrenzonenplan

Talsole. Die Siedlung zieht sich immer mehr in die Länge und in Richtung der nächsten Siedlung (hier Tux) – dies ist eine allgemeine Tendenz, die auch bei anderen östlicher liegenden Skigebieten zu erkennen ist. In diesem Fall wird allerdings die Siedlungsentwicklung deutlich durch die Naturgefahren geprägt: vor allem Lawinengefahrenzonen erklären die Gabelung der beiden Siedlungsstränge und schränken ein „Füllen der Lücken“ ein.

Nach dem Zusammenschluss der Skigebiete fand kein besonderes Bauaufkommen statt. Es ist davon auszugehen, dass die entstandenen Bauten (insgesamt acht) wahrscheinlich auch ohne die Skigebietserweiterung geschehen wäre.

Dies ist ablesbar an der Ausgewogenheit zwischen neuen Hotel- und öffentlichen Bauten. Im gesamten Siedlungsbild ist die Nutzungsverteilung heute weniger „tourismuslastig“ als bei den anderen Beispielen. Trotzdem ist zwischen 1980 und 1990 ein starker Anstieg in den Einwohnerzahlen ablesbar.

94 Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG: 50 Jahre Erfolgsgeschichte (1964-2014), 18, 31.

95 Zillertal Arena: Zillertal Arena - größtes Skigebiet im Zillertal | Skiurlaub.

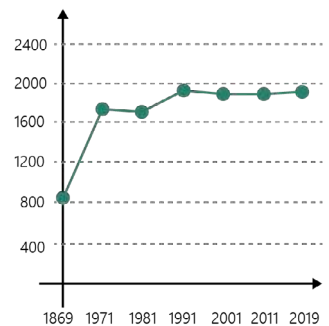


Abb. 98 Einwohner Tux

Jochberg (Erweiterung zu Kitz Ski 2004)

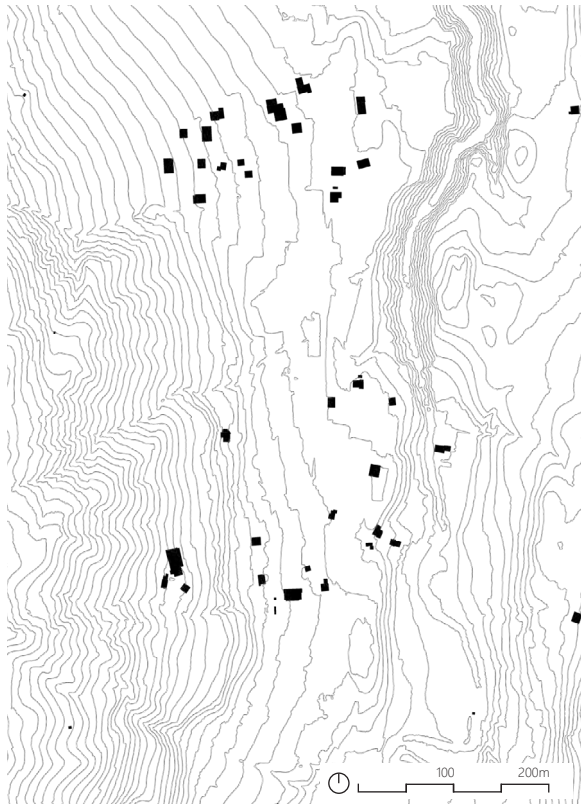


Abb. 99 Jochberg um 1850

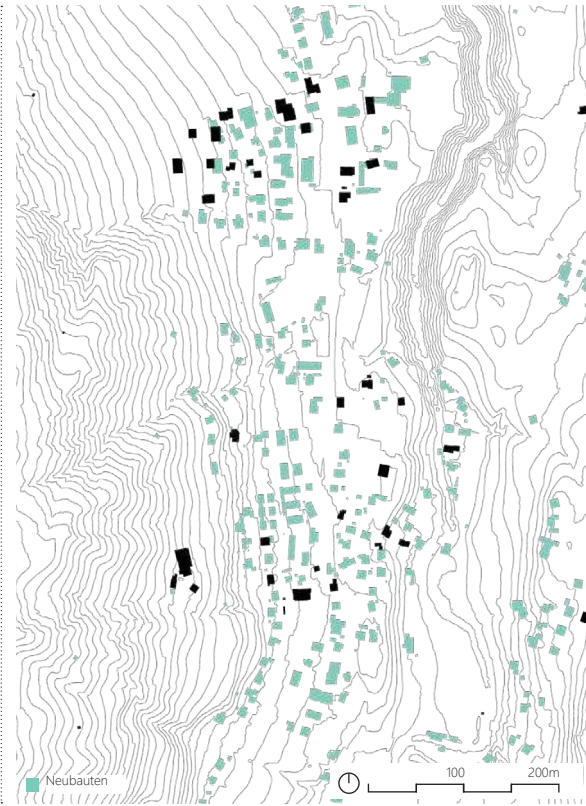


Abb. 100 Jochberg 2004

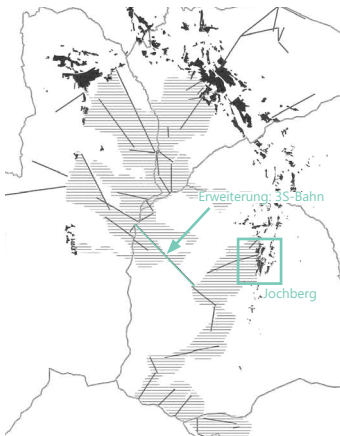


Abb. 101 Kitz Ski

Bereits kurz nach dem ersten Weltkrieg wurde 1928 in Kitzbühel (ein Teil des heute mit 234 Pistenkilometer⁹⁶ ausgestatteten Skigebiets „Kitz Ski“, welches sich über sieben Gemeinden⁹⁷ in Tirol und Salzburg erstreckt) ein erster Skilift errichtet. Auch in einigen anderen (heute) zum Skigebiet gehörenden Gemeinden entstand nach dem zweiten Weltkrieg erster Skitourismus und entsprechende Infrastruktur.

Bereits 1959 kam es zur Kooperationen des Skigebiets mit Kirchberg, Jochberg und Pass Thurn, erst mit den Jahren entstehen jedoch direkte skitechnische Verbindungen, die das Erreichen der jeweiligen Gemeinden auch per Ski ermöglichen. 1969 wurden Kitzbühel und Kirchberg wirklich zusammengeschlossen, während Jochberg und Pass Thurn noch für sich alleine standen.

Nach der Jahrhundertwende kommt es ab 2003 zu einem neuen Investitionsschub und neben einer weiteren Zubringerbahn aus dem Kirchberger Tal entsteht schließlich die Erweiterung an das Skigebiet Jochberg 2004, wodurch an das Kitzbüheler bzw. Kirchberger Gebiet auch der Pass Thurn und Mittersill in Salzburg angebunden sind.⁹⁸

96 Bergbahn Aktiengesellschaft Kitzbühel:
Daten & Fakten zum Skigebiet Kitzbühel |
Kirchberg.

97 Reith bei Kitzbühel, Kitzbühel, Kirchberg
in Tirol, Aurach bei Kitzbühel, Jochberg,
Mittersill, Hollersbach im Pinzgau

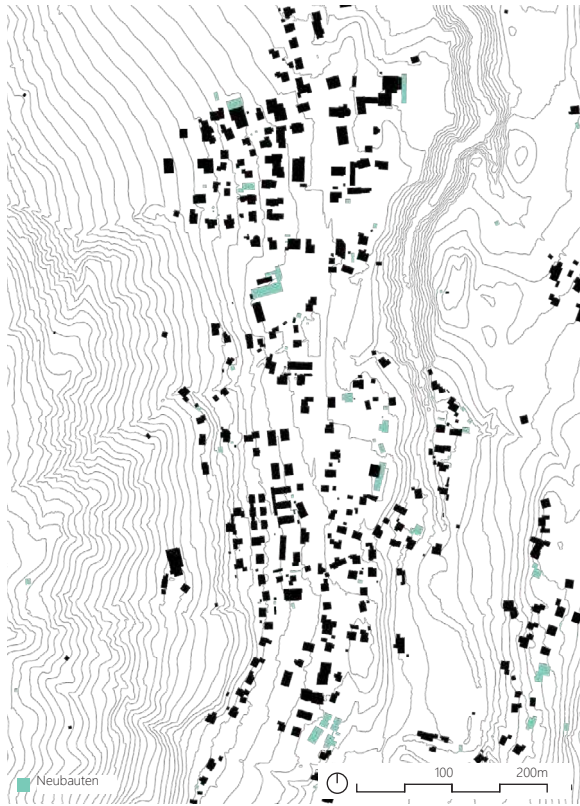


Abb. 102 Jochberg 2015

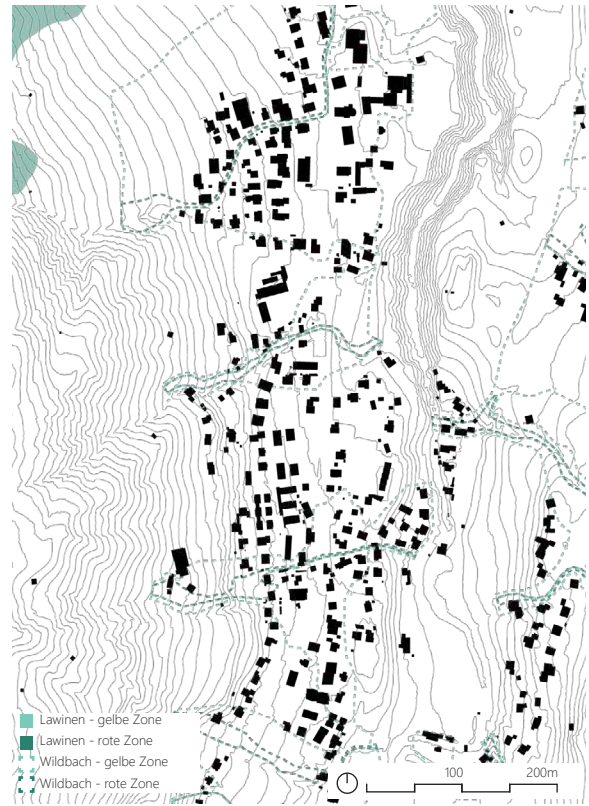


Abb. 103 Jochberg 2020, Gefahrenzonenplan

Die in den ca. 10 Jahren nach dem Zusammenschluss der beiden Skigebiete entstandenen Neubauten (insgesamt 6) halten sich in ihrer Nutzung ausgewogen zwischen Hotel- bzw. öffentlichen Bauten, wobei der Anteil an touristisch genutzten Gebäuden im gesamten Siedlungsgebiet derzeit (2020) bei ca. 50% der Gesamtbauten liegt.

Nach dem Zusammenschluss 2005 sind keine sonderlichen Einflüsse auf die Siedlungsentwicklung ablesbar, nur ein sehr markanter neuer Hotelbau im Norden sticht aufgrund seiner Größe deutlich hervor. Im Gegensatz dazu steht die Entwicklung zwischen 1850 und 2004, wie in Vorderlanersbach ist ein Zusammenwachsen der beiden ursprünglichen Siedlungskerne ablesbar, jedoch kein eindeutiges Zentrum.

Dabei ziehen sich zwar Hochwassergefahrenzonen durch das ganze Siedlungsgebiet, jedoch scheinen sie auf die Siedlungsmorphologie keinen großen Einfluss zu nehmen.

98 Bergbahn Aktiengesellschaft Kitzbühel:
 „Chronik Bergbahn AG Kitzbühel“.

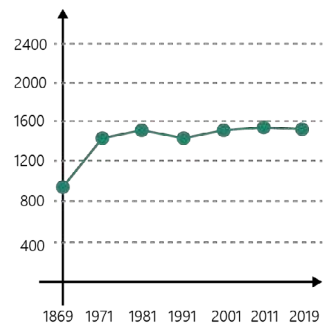


Abb. 104 Einwohner Jochberg

Warth (Erweiterung Lech 2014)

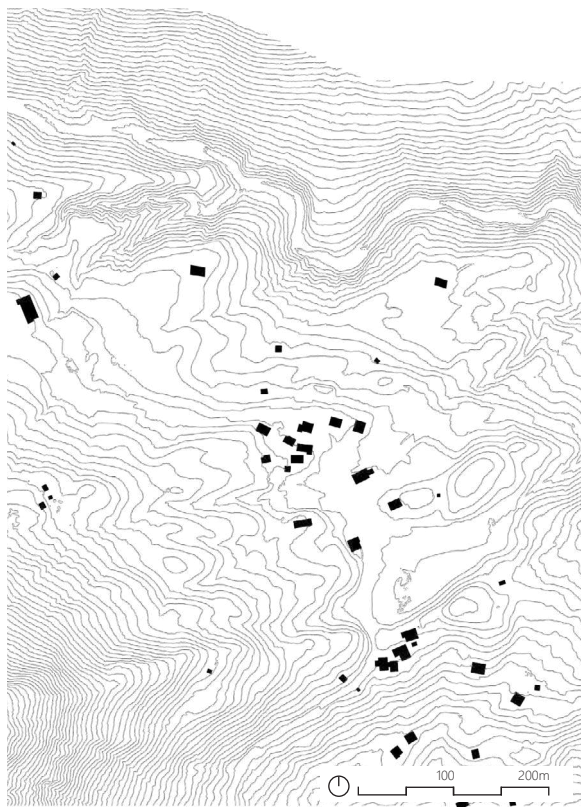


Abb. 105 Warth um 1850

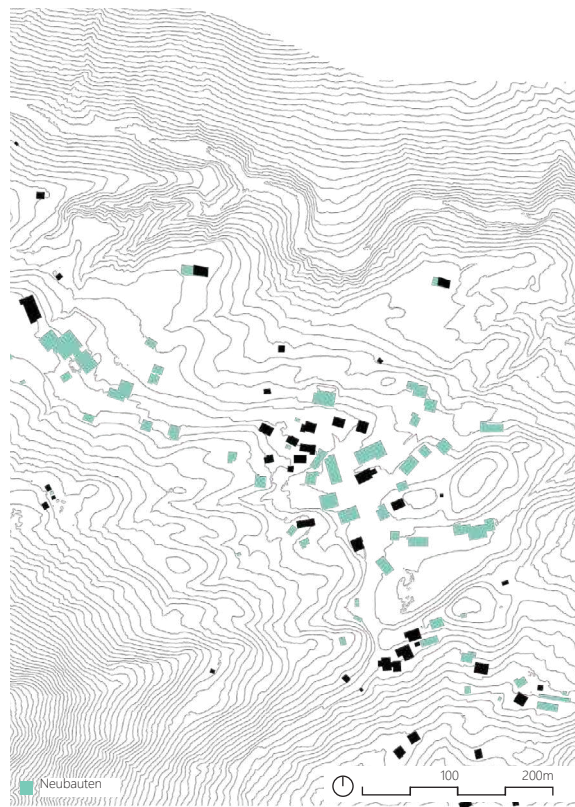


Abb. 106 Warth 2012

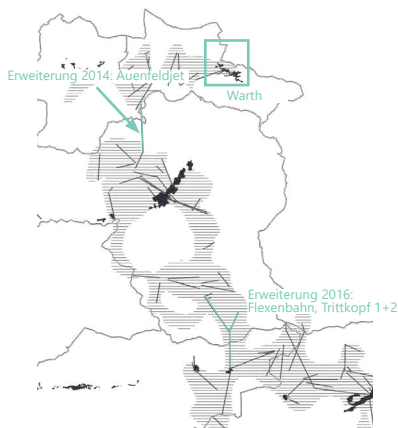


Abb. 107 Ski Arlberg

Das Skigebiet „Ski Arlberg“ erstreckt sich heute über fünf Gemeinden⁹⁹ die sich sowohl in Vorarlberg als auch Triol befinden. Erst seit 2016 sind die insgesamt 305 Pistenkilometer komplett über Skilifte miteinander verbunden, nachdem das Skigebiet „Ski Arlberg West“ bei Lech, Warth und Schröcken mit dem Skigebiet St. Anton am Arlberg über eine Erweiterungsbahn miteinander verbunden wurden.

Zuvor war bereits das Skigebiet der Gemeinden Warth und Schröcken 2014 (ebenfalls über eine Erweiterungsbahn) mit Lech-Zürs verbunden worden. Am Arlberg selbst gab es seit Beginn des 19. Jahrhunderts Skitourismus, welcher sich durch den Bau des Arlberg Eisenbahntunnels nach St. Anton verstärkte.

Der Bau der ersten Skilifte erfolgte 1937 in Zürs bzw. St. Anton, in Warth und Schröcken wurde erst 1957 in diese Infrastruktur investiert. Bis zum Bau der tatsächlichen Erweiterungen 2014 bzw. 2016 nähern sich vor allem St. Anton und Lech-Zürs einerseits durch einen Tarifverbund, andererseits aber durch die jeweiligen Ausweitungen der Skigebiete räumlich aneinander an.¹⁰⁰

Auch in Warth sind nach dem Anschluss an Lech-Zürs 2014 nur wenige Neubauten entstanden (insgesamt 6), im Verhältnis zur bestehende Gebäudeanzahl ist dieser Zahl jedoch mehr Gewicht einzuräumen. Außerdem

99 St. Anton am Arlberg, Klösterle, Lech, Warth, Schröcken

100 Zürs Tourismus GmbH: Geschichte Lech am Arlberg; Warth Schröcken Arlberg: Skigeschichte Warth-Schröcken; Tourismusverband St. Anton am Arlberg.; Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg.

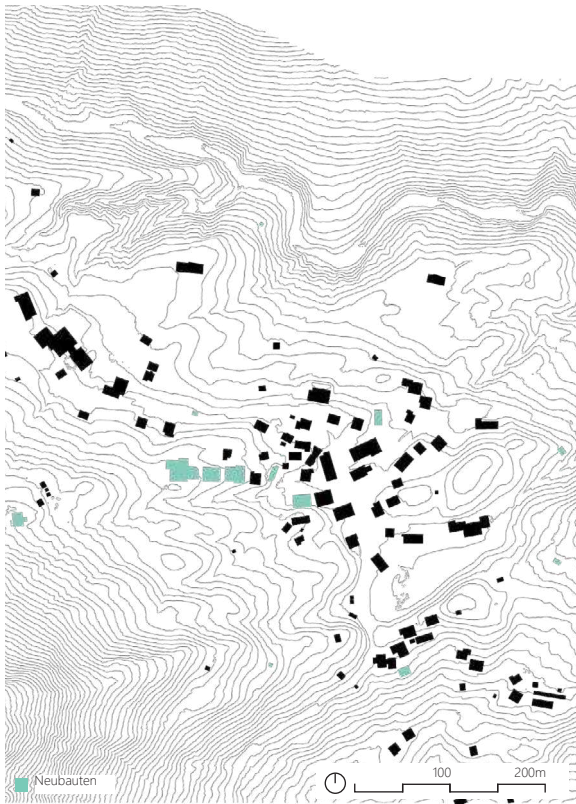


Abb. 108 Warth 2018

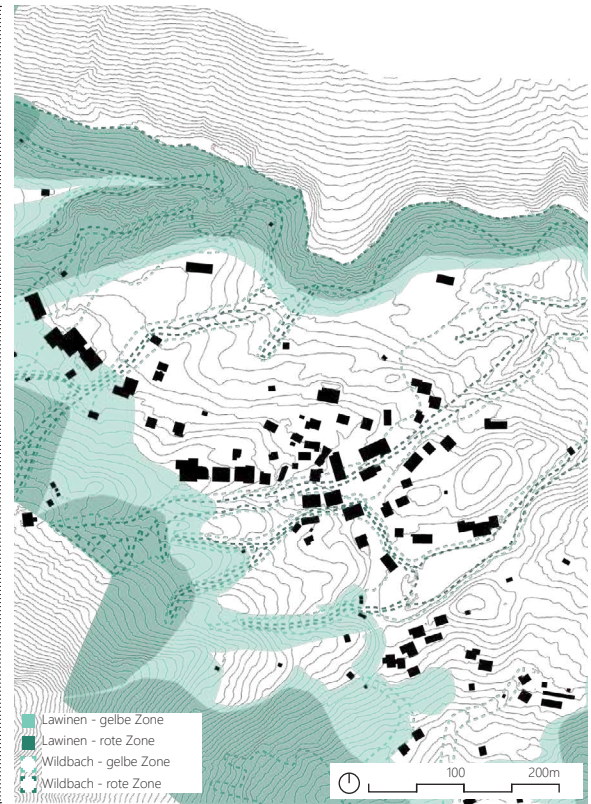


Abb. 109 Warth 2020, Gefahrenzonenplan

ist die Entwicklung in Warth aufgrund des kurzen zeitlichen Abstands zum Zusammenschluss wahrscheinlich noch nicht abgeschlossen.

Die neuen Bauten sind in Warth eher um das Zentrum herum angeordnet, welches durch den Bau einer Dorfbahn 2017 als direkten Zubringer aus dem Ort heraus noch einmal gestärkt wurde.

Deutlich zu erkennen ist der Einfluss der Gefahrenzonen auf die Siedlungsentwicklung, wobei vor allem die Wildbachzonen die Positionierung von Gebäuden mitbestimmen.

Markant ist allerdings in Warth vor allem der Anteil an touristisch genutzten Gebäuden an der Siedlungsstruktur insgesamt, es handelt sich dabei um fast 90% aller Gebäude.

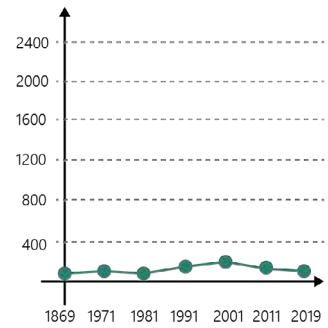


Abb. 110 Einwohner Warth

Übersicht mit Nutzungen 2020: Typ Zubringer

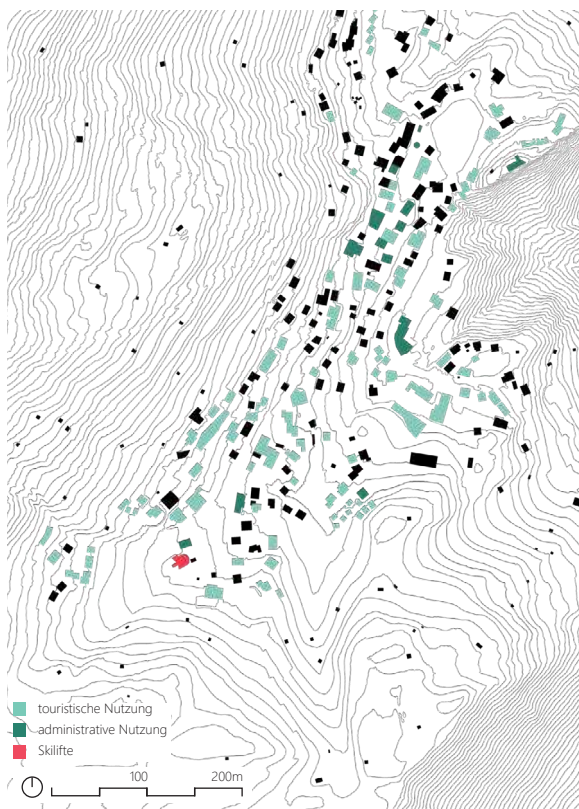


Abb. 111 Ladis Nutzungen 2020

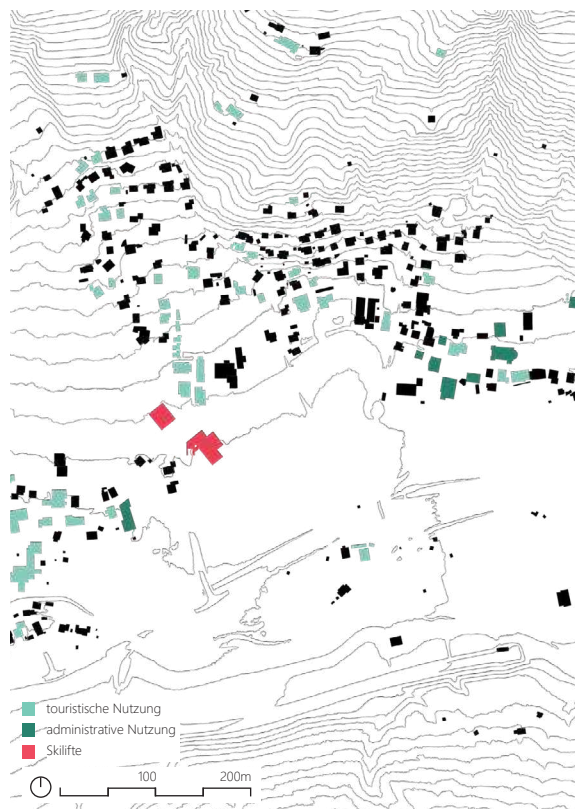


Abb. 112 Brixen i. T. Nutzungen 2020

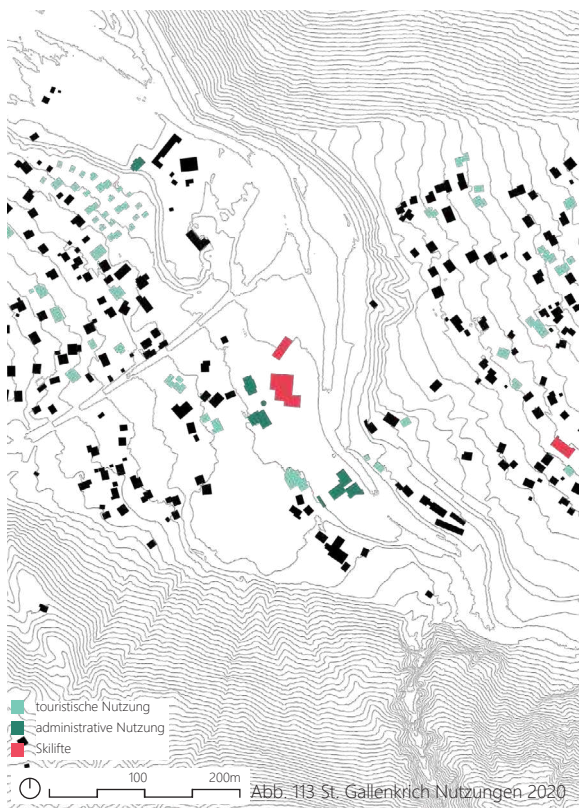


Abb. 113 St. Gallenkrich Nutzungen 2020

Ladis - Neubauten* 1974-1990:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Neubauten Hotel: | 35 |
| Neubauten Infrastruktur: | 1 |
| Neubauten Öffentlichkeit: | 2 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 45,7% |

Brixen im Thale - Neubauten* 1974-1990:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Neubauten Hotel: | 19 |
| Neubauten Infrastruktur: | 2 |
| Neubauten Öffentlichkeit: | 7 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 35,2% |

St. Gallenkrich - Neubauten* 2011-2020:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Neubauten Hotel: | 25 |
| Neubauten Infrastruktur: | 2 |
| Neubauten Öffentlichkeit: | 1 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 28,6% |

* im dargestellten Bereich

Übersicht mit Nutzungen: Typ Erweiterung

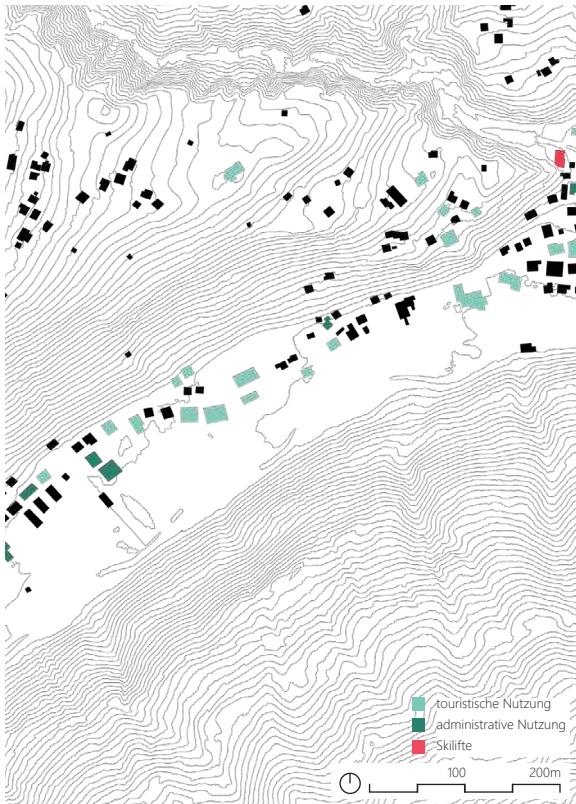


Abb. 114 Vorderlanersbach Nutzungen 2020

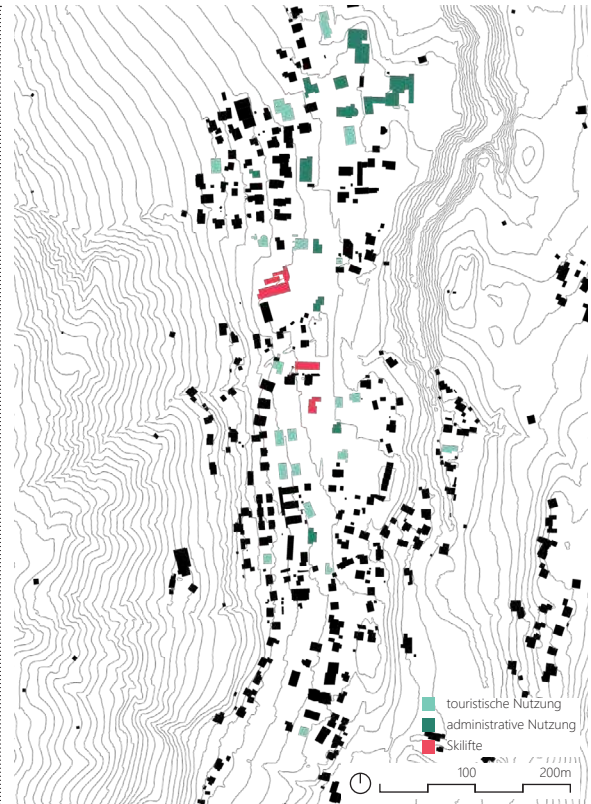


Abb. 115 Jochberg Nutzungen 2020

Vorderlanersbach - Neubauten* 2001-2020:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Neubauten Hotel: | 4 |
| Neubauten Infrastruktur: | 2 |
| Neubauten Öffentlichkeit: | 2 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 24,6% |

Jochberg - Neubauten* seit 2005-2020:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Neubauten Hotel: | 3 |
| Neubauten Infrastruktur: | 1 |
| Neubauten Öffentlichkeit: | 2 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 12,7% |

Warth - Neubauten* seit 2014-2020:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Neubauten Hotel: | 5 |
| Neubauten Infrastruktur: | 1 |
| Neubauten Öffentlichkeit: | 0 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 64,9% |

* im dargestellten Bereich

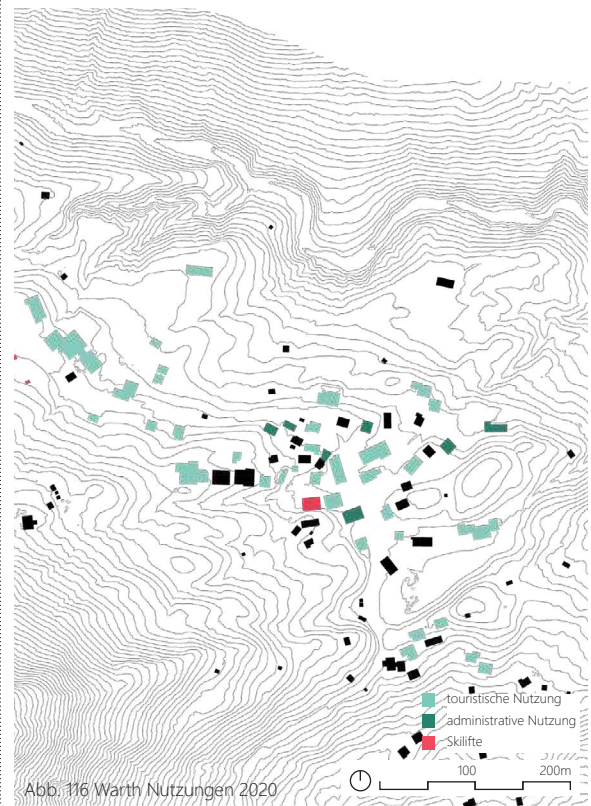


Abb. 116 Warth Nutzungen 2020

4.5 Die Rolle von Skiliftanlagen für die Stadtentwicklung Alpiner Resorts

Zunächst ist die Verwendung des Begriffs „Stadtentwicklung“ im Bezug auf Dörfer des alpinen Raums zu erläutern. Sie erfolgt vor dem Hintergrund der Charakterisierung der Dörfer als Alpine Resorts und damit als temporäre Städte. Die planerischen Herausforderungen innerhalb der Resorts sind deswegen nicht von einer „dörflichen“ Sichtweise aus zu betrachten, sondern von einer städtischen aus zu lösen. Denn die Herausforderungen entstehen durch die städtischen Netzwerke innerhalb der Alpinen Resorts.

Prinzipiell haben Zubringerbahnen deutlich mehr Einfluss auf die räumliche Entwicklung im Dorf, als Erweiterungsprojekte. Sie lösen einerseits mehr Bautätigkeit aus (im Schnitt ca. 30 Neubauten innerhalb von 20 Jahren, Erweiterungen nur ca. 7 Neubauten innerhalb derselben Zeitspanne) und bewirken andererseits eine Neubewertung der Attraktivität von Baugrundstücken.

Klassischerweise würden sich die für touristische Investoren attraktivsten Grundstücke wahrscheinlich im Zentrum einer Stadt befinden. Im Skitourismus verschiebt sich jedoch die Attraktivität der Grundstücke zu Liftten hin. Da die Lifte (wie an den Analysebeispielen zu erkennen) oftmals an den Siedlungsändern positioniert werden, entwickelt sich auch die Bautätigkeit hin zu diesen Bereichen. Trotz des ohnehin schon geringen Dauersiedlungsraums in alpinen Regionen werden also weitere Flächen verbraucht. Am deutlichsten ist dies in Ladis zu erkennen.

Skigebietserweiterung nehmen hingegen nur wenig bis gar keinen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung. In diesen Gemeinden darf mit im Schnitt sieben Neubauten von einer „normalen“ Bautätigkeit in der betrachteten Zeitspanne ausgegangen werden. Die entstehenden Neubauten sind außerdem (im Gegensatz zu den Neubauten der Zubringertypen) innerhalb des betrachteten Gebietes punktuell verteilt.

Das geringe Bauaufkommen lässt sich durch das Vorhandensein von Zubringerliftanlagen bereits vor der eigentlichen Skigebietserweiterung erklären, denn für eine „Erweiterung“ muss auch etwas zum Erweitern existieren. Ein Beispiel dafür ist Jochberg, wo eine Zubringerbahn bereits vor dem Zusammenschluss mit „Kitz Ski“ das eigene Skigebiet erschloss. Der in der Analyse des Typs „Zubringerbahnen“ beobachtete Veränderungsprozess war somit schon abgeschlossen.

Mit Blick auf den Destinationslebenszyklus nach Butler könnte sich die geringe Bautätigkeit nach einer Skigebietserweiterung auch mit der Kapazitätsgrenze einer Destination erklären, die bereits im Vorfeld erreicht wurde.

Die Position von Skiliftanlagen hat also direkte Auswirkung auf die Siedlungsentwicklung und sollte dementsprechend behutsam und bewusst vorgenommen werden.

Bei Betrachtung der Siedlungsentwicklung der Analysebeispiele fällt unabhängig der Zusammenschlusstypologie auf, dass zunächst die Siedlungsmorphologie von 1850 verstärkt wurde. Durch das intensive Aufkommen des Tourismus ab den 1970er Jahren (besonders klar abzulesen bei Brixen im Thale und Ladis) verschwimmen die ursprünglichen Strukturen mehr und mehr. Die ehemaligen Kerngebiete sind weder anhand der Nutzungen noch am Grad der Dichte der Gebäude ablesbar.

Dies führt zu der Schlussfolgerung, dass der Tourismus im Allgemeinen in Alpinen Resorts starken Einfluss auf deren räumliche Entwicklung nimmt, diese Einflüsse seitens der Planung allerdings wenig gesteuert wurden und werden. So kommt es zur Verbauung der Alpinen Resorts und zu einem Ungleichgewicht zwischen den Interessen der Einheimischen und denen des Tourismus.¹⁰¹

Begünstigt wurde die weitestgehend ungesteuerte Siedlungsentwicklung durch das Fehlen von Fachplanungskonzepten. Erst 2019 wurde z. Bsp. in Vorarlberg die Ausarbeitung von Räumlichen Entwicklungskonzepten (REK) gesetzlich festgelegt¹⁰². Bis jetzt wurden also die Siedlungsgrenzen in den meisten Fällen nur durch äußere Faktoren wie Topographie oder Naturgefahren festgelegt.

101 Gasser: „Tourismus in den Alpen“.

102 Landespressestelle Vorarlberg:
Landesregierung stellt Weichen für
Neuordnung der Raumplanung und des
Grundverkehrs, 5.

5 VERKNÜPFEN

Wie im vorangegangenen Kapitel herausgestellt wurde, nehmen touristische Netzwerke insbesondere auf lokaler Ebene starken Einfluss auf die räumliche Entwicklung der Alpinen Resorts. Ins Hintertreffen scheinen dabei die Interessen der Einwohner zu gelangen, da die räumliche Entwicklung des Resorts sich vollständig den Interessen des Tourismus beugt. Was fehlt, sind Interessensvertretungen der Einheimischen auf planerischer Ebene.

Aufgrund der Charakteristik der Alpinen Resorts kann das Ziel dabei nicht sein, die Situation umzukehren und die (räumlichen) Interessen der Einheimischen über die des Tourismus zu stellen. Allein durch die wirtschaftliche Abhängigkeit der Einwohner vom Tourismus ist dies nicht möglich. Stattdessen geht es um die Entwicklung eines Gleichgewichts zwischen beiden Seiten und eine ausgewogene Interessensverfolgung.

Das folgende Kapitel dient deswegen dem Aufzeigen der Berührungspunkte von Tourismus und Planung. Auch die Potentiale einer Zusammenarbeit im Bereich der Stadtentwicklung werden aufgezeigt.

103 Neumair, Rehklaun, und Schlesinger:
Angewandte Tourismusgeographie:
räumliche Effekte und Methoden, 2 nach
UNWTO.

104 Neumair, Rehklaun, und Schlesinger, 7.

5.1 Begrifflichkeiten im Tourismus

Der Begriff „Tourismus“ meint gemeinhin alle „Aktivitäten von Personen, die an Orte außerhalb ihrer gewohnten Umgebung reisen und sich dort zu Freizeit-, Geschäfts- oder bestimmten anderen Zwecken nicht länger als ein Jahr aufhalten“.¹⁰³

Die Hintergründe einer solchen Reise, Auswirkungen der währenddessen betriebenen Aktivitäten oder mögliche Steuerungsinstrumente für das Reiseverhalten, werden in der Forschung von den verschiedensten Forschungsfelder analysiert. Aufgrund der Vielzahl von am Tourismus interessierten Bereichen, wie zum Beispiel der Soziologie, Psychologie, Wirtschaftswissenschaften, Geographie, Jura und Raumplanung wird der Tourismus auch als Querschnittsmaterie bezeichnet.¹⁰⁴

Direkt vom Tourismus betroffen ist die „Destination“. Dabei handelt es sich um den Zielort oder das Zielgebiet von Reisenden, was sich sowohl auf einen Kontinent, eine Stadt, eine Region oder ein Hotel beziehen kann – Destinationen gibt es auf den verschiedensten Maßstabsebenen. Auf jeder Ebene können Destinationen allerdings mit anderen Destinationen in Kontakt treten und

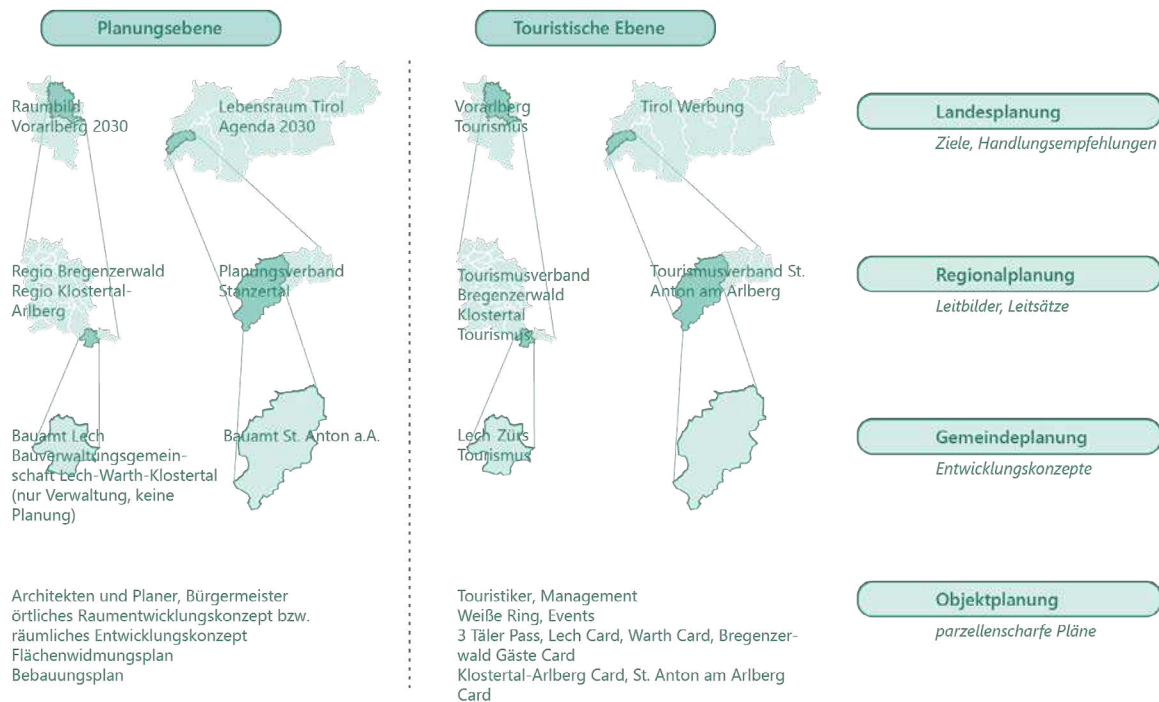


Abb. 117 Gegenüberstellung von Planung und Tourismus am Beispiel Ski Arlberg bzw. Tirol und Vorarlberg

Kooperationen eingehen. Diese Kooperationen werden dann auf der nächsten Ebene als „Dachmarke“ bekannt.¹⁰⁵

Genau wie in der Planung gibt es für jede Ebene verantwortliche Organisationen oder Verbände, die sich mit der maßstabsabhängigen Entwicklung ihrer Destination beschäftigen. Dies reicht von detaillierter Objektplanung bis zu großflächigen Planungen. Wie im Kapitel Forschen festgestellt, decken sich allerdings die Grenzen der Planungs- bzw. Tourismusverbände oftmals nicht.

In einer Destination finden sich alle Produkte, Services, Aktivitäten oder Infrastrukturen, die der Reisende während seines Aufenthalts benötigt. Es wird zwischen klassischer und künstlicher Destination unterschieden: während die klassische Destination sich als natürlich gewachsener Raum auch in die nicht-touristischen Elemente ihrer Region einfügt, steht die künstlich geschaffene Destination eher isoliert dar.¹⁰⁶

Destinationen können aufgrund ihrer geographischen Lage, ihres Gästeklientels oder ihres touristischen Angebotes voneinander abgegrenzt werden.¹⁰⁷ Im Zusammenspiel dieser Abgrenzung und dem Reisemotiv wird daran anknüpfend die jeweilige Tourismusform¹⁰⁸ des Reisenden definiert. Eine Destination kann dabei mehrere Tourismusformen bedienen, wenn sie die entsprechenden Angebote hat. Eine Stadt mit Messezentrum und historische Altstadt kann in diesem Sinne Destination für Städte- und für Geschäftsreisende sein.

Destinationen werden mittels Marketings beworben. Aufgaben des Tourismus- bzw. Destinationsmarketing sind das Entwickeln und Positionieren der Marke am Markt zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit, die auf die Marke abgestimmte Koordination des touristischen Angebotes sowie die Gästeinformation und -betreuung.¹⁰⁹

Dabei wird eine Strategie zur Corporate Identity verfolgt, die auch ein Corporate Design inkludiert. Es handelt sich um das zu Gestaltende für den Tourismus (Internetauftritt, Werbematerialien), welches als „Zuneinandergehörig“ erkennbar sein sollte. Umgesetzt wird dies größtenteils über ein gemeinsames Logo, ähnliche Organisationsstrukturen oder Kleidung der Mitarbeiter¹¹⁰.

105 UNWTO: Tourism Definitions, 14; Neumair, Rehklaue, und Schlesinger: Angewandte Tourismusgeographie: räumliche Effekte und Methoden, 82.

106 UNWTO, 14; Neumair, Rehklaue, und Schlesinger, 82.

107 Neumair, Rehklaue, und Schlesinger, 23.

108 Zum Beispiel Städtetourismus, Sporttourismus, Partytourismus etc.

109 Siller und Schalber: Tourismusorganisationen und das Management von Destinationen im Wandel, 3.

110 Haass: Grundwissen Tourismusarchitektur, 81.

5.2 Symbiose zwischen Architektur, Städtebau und Tourismus

Die Materien Planung (i.S. von Architektur und Städtebau) und Tourismus stehen vor allem im alpinen Raum in engem Bezug zueinander. Hotels werden für die Gäste gebaut und Infrastruktur für die Skifahrenden bereitgestellt – beide sind Felder, die sowohl Aspekte des Tourismus als auch der Planung betreffen. Trotzdem werden entsprechende Konzepte derzeit entweder von dem einen oder von dem anderen Bereich entwickelt. Vor allem die Seite der Planenden übt an den Konzepten des Tourismus Kritik: hier würden weder gestalterische noch architektonische Ansprüche erfüllt, sondern ein „Disneyland“ erschaffen, lokale Interessen gerieten ins Hintertreffen.¹¹¹

¹¹¹ Haass: Grundwissen Tourismusarchitektur, 40.

Dies liegt daran, dass in der Architektur bzw. Stadt- und Raumplanung die Beschäftigung mit dem Tourismus ein eher junges Forschungsfeld ist. Dies ist aufgrund der benötigten Bausubstanz und der damit verbundenen (städtebaulichen) Planungen im bzw. für den Tourismus überraschend. Denn beide Materien sind bereits seit den Anfängen des Reisens, wo es allein um die Erkundung fremder Städte und Kulturen ging – quasi der Urform des Städtetourismus' – stark miteinander verbunden¹¹².

¹¹² Haass, 37.

Heute hat der Städte- oder Architekturtourismus noch immer einen hohen Stellenwert im Reiseverhalten.¹¹³ Jedoch haben sich die Ansprüche der Reisenden an ihre Unterkunft seit Mitte des 20. Jahrhunderts sehr stark verändert. So war es vor dem Aufkommen des Massentourismus in den 1970er Jahren nur die fremde Umgebung, die andersartige Landschaft oder fremde Baugestaltung, die einen Reisenden in die Ferne zog – die Art der Unterkunft und deren Komfortausstattung war eher zweitrangig und oft auf ein Minimum beschränkt.

¹¹³ In Deutschland 2017 das zweitwichtigste Segment des Tourismus (Haass, 77).

Dies lag besonders an der Einmaligkeit der Reise an sich, die in der Vergangenheit noch den seltenen Höhepunkt eines Jahres bildete. Durch den Wandel der Zeit und dem damit einhergehenden Wandel der Gesellschaft und des beruflichen Alltags, hat sich der Urlaub inzwischen allerdings als zum Alltag zugehörig entwickelt. In den Urlaub zu fahren ist größtenteils keine Seltenheit mehr. So sind auch die Ansprüche an die Unterkunft gestiegen, die inzwischen zumindest denselben Komfort wie im eigenen Heim erfüllen soll.¹¹⁴

¹¹⁴ Jelinek: Tourismus und Architektur, 3.

Die Architektur befasst sich mit dem Tourismus hinsichtlich der Tourismusarchitektur. Dies ist ein doppeldeutiger Begriff, da er zum einen für Architektur verwendet wird, die explizit für den Tourismus erschaffen wird. Dies sind zum Beispiel Hotels oder öffentliche Gebäude mit touristischer Nutzung. Zum anderen steht der Begriff für eine Architektur, die Tourismus generiert. Das populärste Beispiel für letzteres ist der Bau des Guggenheim-Museums in Bilbao (1997, Frank Gehry), welcher der wirtschaftlich schwächelnden Stadt neuen Aufschwung durch einen Zustrom an Städtetouristen und Kulturinteressierten brachte.¹¹⁵

¹¹⁵ Haass: Grundwissen Tourismusarchitektur, 23.

Ein solches, durch Architektur ausgelöstes, touristisch-wirtschaftliches Phänomen wird seitdem als „Bilbao-Effekt“¹¹⁶ bezeichnet. Die Etablierung dieses Begriffs bedeutete den ersten wahrgenommenen Zusammenhang zwischen Architektur und Tourismus.

Die Funktion zeitgenössischer Architektur als Marketing-¹¹⁷ und Umsatzsteigerungsfaktor¹¹⁸ wurde ebenfalls 2007 in Vorarlberg erkannt, nachdem einige Hoteliers ihre Sorge über den Verlust der pseudoalpinen Hotelarchitektur in Vorarlberg äußerten. Gerade dort wurden mit zunehmender Dichte Hotelbauten entwickelt, die anstatt der historisierenden „Edelweiß-Architektur“¹¹⁹ zeitgenössische Konzepte verfolgten – Kritiker befürchteten dadurch einen Verlust von Gästen, die sich durch die moderneren Bauweisen „abgeschreckt“ fühlen könnten.

Es stellte sich jedoch heraus, dass im Gegenteil, eine gute und zeitgenössische Architektur als Visitenkarte und Alleinstellungsmerkmal Vorteile für die Positionierung der eigenen Marke im Wettbewerb mit sich bringt. Diese kann nämlich durch eine entsprechende Architektur und Ausgestaltung erlebbar gemacht werden. Die Prinzipien und Werte der Marke werden nach außen sichtbar gemacht und am Markt positioniert.¹²⁰ Architektur kann dem Tourismus also auch zur Visualisierung der Marke dienen.

Die Verwendung von Architektur als Marketingstrategie nennt sich Corporate Architecture und ist Teil des Corporate Design.¹²¹ Durch den Wiedererkennungswert von bestimmten Strukturen, Farben, Formen oder Symbolen, die sich durch die verschiedenen Ebenen des Tourismusmarketing ziehen (Hotelgebäude, Printmedien, Logos, etc.) entsteht ein aufeinander abgestimmtes Gesamtbild, welches die Marke zusätzlich stärken kann. Bestenfalls ergänzt sie auch das Ortsbild und das städtebauliche Konzept.

Durch die hohen Investitionssummen der Tourismuswirtschaft in Gebäude oder Infrastruktur wird der Bezug zwischen Tourismus und Architektur ein weiteres Mal unterstrichen – leider fehlt es jedoch bei der Realisierung der geplanten Bauten oft an einer übergreifenden, die neuen Entwicklungen steuernden Planung.

Der Tourismus bestimmt maßgeblich die Siedlungsentwicklung, da durch ihn ganze Quartiere auf- oder abgewertet werden können. Eine Aufwertung durch den Tourismus geschieht in diesem Fall vor allem aufgrund von touristischen Angeboten, wie zum Beispiel Skiliften. Dies hat oftmals auch die gesteigerte Attraktivität eines ganzen Ortes bzw. einer Region zur Folge.

Ins Hintertreffen geraten bei diesen Entwicklungen oft die Interessen der Einwohner,¹²² die von einer gesteuerten und (ohne den Tourismus) zentrumsnahen Entwicklung eventuell durch mehr Lebensqualität profitieren würden.

Die Tourismusplanung möchte deswegen ein ineinandergreifendes

116 Haass: Grundwissen Tourismusarchitektur, 52.

117 80% der in der Studie „Architektur schafft Gäste“ Befragten gaben an, dass zeitgenössische Architektur ein wichtiger Marketingfaktor für den Tourismus ist (pla'tou: Grundlagenstudie „Architektur macht Gäste“. Über den Zusammenhang zwischen Architektur und Wirtschaftlichkeit im Tourismus (Kurzfassung), 5 f.)

118 Unter dem Einsatz zeitgenössischer Architektur konnten Befragte der Studie „Architektur schafft Gäste“ ihren Umsatz um 25% steigern (pla'tou, 5 f.)

119 Jelinek: Tourismus und Architektur, 4.

120 pla'tou: Grundlagenstudie „Architektur macht Gäste“. Über den Zusammenhang zwischen Architektur und Wirtschaftlichkeit im Tourismus (Kurzfassung), 6.

121 Haass: Grundwissen Tourismusarchitektur, 81 f.

122 pla'tou: Grundlagenstudie „Architektur macht Gäste“. Über den Zusammenhang zwischen Architektur und Wirtschaftlichkeit im Tourismus (Kurzfassung), 3.

- 123 Haass: Grundwissen
Tourismusarchitektur, 32.
- 124 Romeiß-Stracke: Mehr Baukultur im
Tourismus! Eichstätter Tourismusgespräche
2008, 2; Haass: Grundwissen
Tourismusarchitektur, 22.
- 125 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung im Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung: Regionale
Baukultur und Tourismus, 37.

126 Haass: Grundwissen
Tourismusarchitektur, 37.



Abb. 118 Lanzarote und Umgebung

Arbeiten von Stadt- und Tourismusentwicklung fördern¹²³ Hier werden die jeweiligen Interessen (auch die der Einwohner) in ein gemeinsames Planungskonzept (touristischer Fachplan) übersetzt. Dies funktioniert sowohl für die Objektplanung, als auch auf regionalplanerischer Ebene. Die Vorteile einer symbiotischen Planung liegen für den Tourismus im breiter aufgestellten Schärfen der touristischen Marke. Für die Architektur bzw. den Städtebau ergibt sich zum Beispiel ein homogeneres Ortsbild ohne „Kitsch und Künstlichkeit“.¹²⁴

Hier ist wichtig, dass Touristen vor allem an Orte fahren, die sie als „schön“ empfinden. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Landschaft als auch auf die Baukultur. Es geht dabei vor allem um die Authentizität von Gebäuden als auch um intakte Ortsbilder.¹²⁵

Bei dem „Corporate Planning“ ist also ein Rückbezug auf die konzeptionellen Ansätze des Tourismusverbandes einerseits und die städtebaulichen Herausforderungen andererseits wichtig.¹²⁶ Es geht um städtebaulich sinnvolle Platzierung von Infrastrukturen von touristischem aber auch lokalem Interesse, wobei durch ein geschicktes Positionieren und Konzeptionieren bestenfalls beide Seiten nachhaltig profitieren. Keine Seite untergräbt die Interessen der anderen.

Lanzarote als Beispiel für eine symbiotische Planung zwischen Tourismus und Architektur

Planung für bzw. mit dem Tourismus werden oft mit Disneyland assoziiert – mit künstlich geschaffenen Erlebniswelten ohne „echten“ Inhalt. In Dubai wird dies beispielsweise mit der künstlichen Insel „The Palm“ verdeutlicht, in Wolfsburg wird in der Autostadt von Volkswagen der Autokauf zur „Erlebnisabholung“.¹²⁷ Es existieren jedoch auch Konzepte, die dem Entgegenwirken wollen und die zuvor beschriebene Symbiose auf Tourismus und Planung aufgreifen. Dies geschah zum Beispiel auf der Insel Lanzarote (ESP).

Der Tourismus ist das wirtschaftliche Hauptstandbein und Lebensgrundlage der ca. 162.500 Einwohner.¹²⁸ Es gibt (Stand 2010) ein Gästebettenangebot von ca. 64.000 Betten,¹²⁹ was ca. 0,39 Betten pro Kopf entspricht.

Touristisch von den Massen entdeckt wurde die Insel in den 1970er Jahren. Dies führte einerseits zu einem gemäßigten Wohlstand, der zuvor eher ärmeren Bevölkerung, andererseits aber auch zu einem Ausbau des Tourismussektors. Insbesondere an den Küstenregionen entstand ein regelrechter Bauboom inklusive Bettenburgen und anderen „Bausünden“.¹³⁰

Die faszinierende Naturlandschaft Lanzarotes wurde durch den Tourismus

mehr und mehr verbaut. Andererseits erhielten die Einwohner zum Beispiel durch ausgebaute Straßen eine hochwertigere Infrastruktur.¹³¹

Vor allem für den freischaffenden Künstler und Architekten César Manrique (24.04.1919-25.09.1992, beheimatet auf Lanzarote)¹³² stellte sich die Frage nach dem Umgang von Tourismus und Natur- bzw. Umweltschutz. Er wollte die Landschaft seiner Heimatinsel vor dem Verbau durch den Tourismus schützen, verstand jedoch auch die Bedeutung des Tourismus für das wirtschaftliche Überleben der Insel.

Sein Ansatz bestand darin, dass gute Architektur den Touristen und Einheimischen einerseits einen respektablen Umgang mit der Natur aufzeigen soll. Andererseits erhoffte Manrique sich, mittels dieser choreografierten Architektur nur eine bestimmte Art von Touristen (Kulturtouristen statt Massentouristen) auf die Insel zu locken. Somit sollte der Tourismus auf der Insel in etwas gemäßigte Bahnen gelenkt werden.¹³³

Diese Überlegungen tätigte er bereits Mitte der 1970er Jahre und war somit einer der Ersten, der den oft negativen Einfluss des Massentourismus auf bauliche Strukturen herausstellte und kritisierte. Die entstehenden Bauten würden nicht ins Landschaftsbild der Insel passen und sie somit der Grundlage des touristischen Interesses – der außergewöhnlichen Natur – berauben.¹³⁴

Trotz dieser Kritik erkannte er jedoch an, dass der Tourismus das wesentliche wirtschaftliche Standbein der Insel war, auf das deswegen nicht verzichtet werden konnte. Somit stellte er ein Konzept zum Erhalt der Insel und für einen

127 Autostadt GmbH: Erlebnisabholung. Den Neuwagen in der Autostadt in Empfang nehmen.

128 Wikipedia: „Lanzarote“.

129 Rihm: Der Einfluss César Manriques auf den Tourismus der Insel Lanzarote. Konzepte, Realisierungen, Bewertungen, 34 f.

130 Rihm, 1.

131 Rihm, 30 ff.

132 Rihm, 39 ff.

133 Rihm, 43.

134 Rihm, 42.

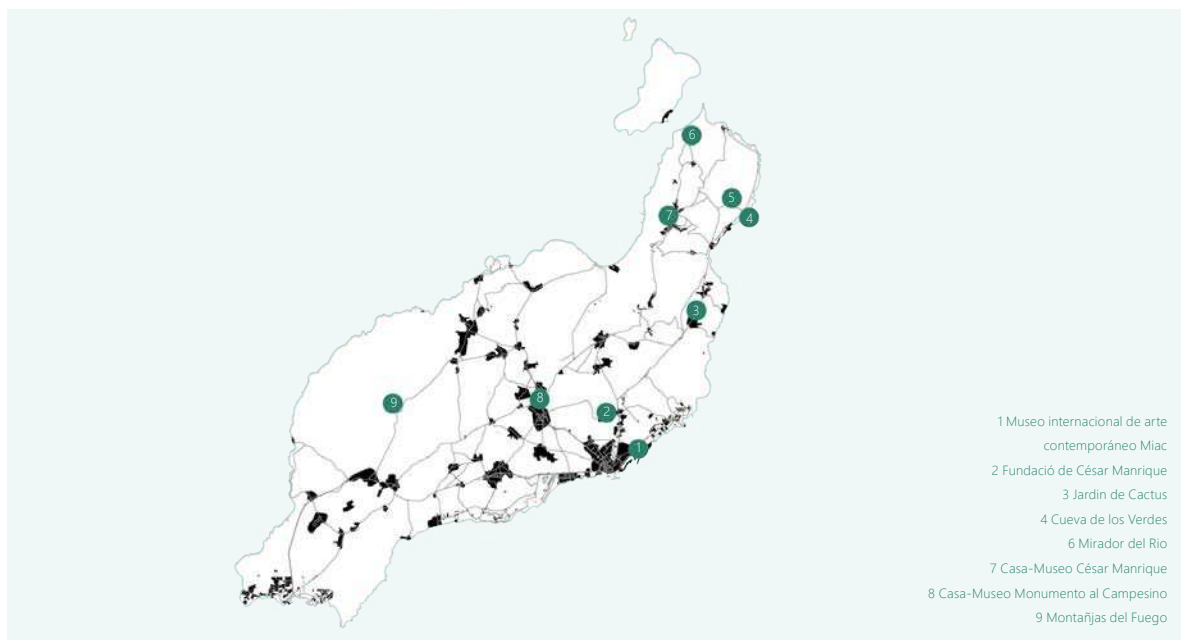


Abb. 119 Verortung einiger bedeutenden Bauwerke Manriques auf Lanzarote



135 Rihm: Der Einfluss César Manriques auf den Tourismus der Insel Lanzarote. Konzepte, Realisierungen, Bewertungen, 43.

136 Was wieder das Zusammenspiel zwischen Architektur und Tourismus beweist: auch Architektur erzeugt Tourismus

137 Rihm: Der Einfluss César Manriques auf den Tourismus der Insel Lanzarote. Konzepte, Realisierungen, Bewertungen, 78.

138 Rihm, 73.

139 Hier sind sich die Quellen uneinig.

140 Rihm: Der Einfluss César Manriques auf den Tourismus der Insel Lanzarote. Konzepte, Realisierungen, Bewertungen, 75.

141 Rihm, 78.

nachhaltigen Tourismus auf, indem er das Potential einer Symbiose zwischen Tourismus und Planung herausarbeitete.¹³⁵

Um die lokale Bautradition zu retten und den Erhalt von Naturraum und heimischer Kultur zu fördern, schlug Manrique vor, der Insel eine neue Marke zu verleihen. Diese sollte sich eben nicht nur durch Tourismuskonzepte äußern, sondern auch von Architektur und Planung definiert und widergespiegelt werden. Dazu entwarf und realisierte er in Eigenregie verschiedene Bauprojekte, die sich noch heute großer Beliebtheit erfreuen. Dies ist gleichzeitig auch die Schwierigkeit der Tourismusplanung: gerade um seine Idee und Bau- bzw. Kunstwerke zu betrachten, kommen noch immer sehr viele Touristen nach Lanzarote¹³⁶ – die Situation des Massentourismus auf der Insel hat sich also leider nicht maßgeblich gebessert.¹³⁷

Durch seine Konzepte und Ideen hat Manrique es allerdings geschafft, nachhaltig Einfluss auf die bauliche Entwicklung Lanzarotes zu nehmen. Zwar gibt es einige wenige große Baukomplexe und Bettenburgen in Küstennähe, im Landesinneren haben die Gebäude jedoch ein einheitlicheres Bild. Dies liegt hauptsächlich an einigen Vorgaben zu Bauweise und Ausgestaltung der Gebäude, deren Begründer Manrique sein soll.¹³⁸

- Keine Werbeschilder auf der gesamten Insel
- Alle Gebäude sind maximal zwei- oder dreistöckig zu bauen¹³⁹
- Alle Gebäude sind weiß anzustreichen, wobei Holzelemente an Fenster oder Balkon je nach Lage an der Küste Blau bzw. im Landesinneren Grün einzufärben sind
- Telefon- und Stromleitungen sind unterirdisch zu verlegen.

Alle Vorgaben haben dabei den Zweck, die traditionelle Bauweise bzw. das kulturelle Erbe der Insel wieder hervorzukehren und zu zeigen. Bei Neubauten ging es Manrique allerdings nicht um das einfache Kopieren von historischen Elementen, sondern um deren Aufgreifen und Neuinterpretation.¹⁴⁰ Neue Bauten sollen als solche erkennbar sein, aber sich im Einklang mit der Natur bzw. lokalen Kultur in die Landschaft einfügen.

Somit kann Manrique als Pionier in der Tourismusplanung gesehen werden. Er versuchte, durch einen gesamtplanerischen Ansatz die Marke einer Tourismusdestination zu prägen und nachhaltig zu verändern. Seine Privatbauten demonstrieren, wie sich neue Architektur in ein bestehendes Stadt- oder Landschaftsbild schlüssig einfügen kann und ein Gleichgewicht zwischen lokalen Interessen (wie dem Landschaftsschutz), Planung und Tourismus entsteht. Seine Ideen und Konzepte sind auf der Insel auch heute noch präsent.¹⁴¹

Durch das langjährige Verfolgen von Planungszielen, die mit denen des Tourismus in Einklang gebracht wurden, konnte ein Mehrwert sowohl für die Insulaner als auch für die Touristen geschaffen werden.

Der Bezug der Initiative „Bergsteigerdörfer“ zur Tourismusplanung

Als „Bergsteigerdörfer“ dürfen sich jene Dörfer im Alpenraum bezeichnen, die sich den Zielen der Alpenkonventionen¹⁴² stark verbunden fühlen und diese fördern. Es handelt sich um ein projektbezogenes Label, welches von der Abteilung Raumplanung und Naturschutz des Österreichischen Alpenvereins 2005 entwickelt wurde. Ab 2012 entstand die internationale Zusammenarbeit mit anderen Alpenvereinen. Inzwischen gibt es im Alpenraum 26 Bergsteigerdörfer.¹⁴³

Um das Label „Bergsteigerdorf“ tragen zu dürfen, muss ein Ort gewisse Basis-, Pflicht- Zielkriterien erfüllen. Diese beziehen sich unter anderem auf

- einen alpinen Landschaftscharakter
- eine ausreichende, aber nicht überbordende Tourismusinfrastruktur
- eine dörfliche Ausstrahlung
- keine Hochleistungsverkehrswege
- Alpinkompetenz, Tourismus- und Mobilitätsqualität¹⁴⁴

Sollten Kriterien zum Beispiel durch den Bau neuer Infrastrukturanlagen nicht mehr erfüllt werden, kann das Label „Bergsteigerdorf“ einem Ort auch wieder aberkannt werden.

So erging es 2011 zum Beispiel Kals am Großglockner. Der Ort entschied sich zum Ausbau seiner touristischen Infrastruktur in einem Maße, den die Alpenvereine als nicht mehr passend für ein Bergsteigerdorf bewerteten. Nach dem Bau eines neuen Chalet-Dorfes wurde Kals also von der Initiative ausgeschlossen.¹⁴⁵

Die Bergsteigerdörfer haben ein gezieltes Marketingkonzept. Sie richten sich schwerpunktartig auf den Alpentourismus und hier die Bergsteiger aus. Des Weiteren fördern sie den Erhalt einer „exzellente[n] Landschafts- und Umweltqualität“¹⁴⁶ durch wenig bis gar keine tourismusinfrastrukturellen Eingriffe innerhalb der Dorfregion. Darüber hinaus machen sie sich für ein intaktes Ortsbild und alpines Flair, sowie Landwirtschaft und Landschaftsschutz stark.¹⁴⁷



Abb. 121 Shortlist Informationen Bergsteigerdörfer

142 Als „Alpenkonvention“ wird der völkerrechtliche Vertrag zwischen den acht Alpenstaaten und der Europäischen Union zum Schutz und der nachhaltigen Entwicklung der Alpen bezeichnet.

143 Österreichischer Alpenverein u. a.: Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen, 6.

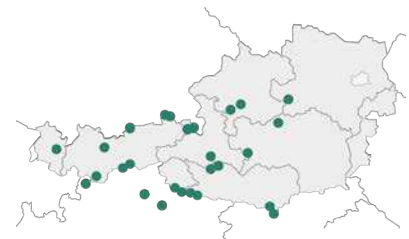


Abb. 120 Übersicht Bergsteigerdörfer

144 Österreichischer Alpenverein u. a., 6.

145 Ebner: Bergsteigerdörfer feiern 10-jähriges Jubiläum.

146 Projektteam Bergsteigerdörfer Österreichischer Alpenverein Abteilung Raumplanung und Naturschutz: Die Philosophie des Projekts Bergsteigerdörfer.

147 Projektteam Bergsteigerdörfer Österreichischer Alpenverein Abteilung Raumplanung und Naturschutz

148 Projektteam Bergsteigerdörfer
Österreichischer Alpenverein Abteilung
Raumplanung und Naturschutz: Die
Philosophie des Projekts Bergsteigerdörfer.

149 Projektteam Bergsteigerdörfer
Österreichischer Alpenverein Abteilung
Raumplanung und Naturschutz

150 Lois Hechenblaikner: Lois
Hechenblaikner | Fotografie. Hinter den
Bergen*.

Insbesondere diese letzten Punkte machen den Bezug zur Tourismusplanung deutlich: durch ein intaktes Ortsbild, welches durch traditionelle Bauweisen und Bauformen geprägt ist, soll der Charakter des Leitprodukts „Bergsteigerdorf“ unterstrichen werden.

Daran anknüpfend sind zum Beispiel die Unterkünfte auch eher kleinteilig strukturiert und einfach ausgestaltet.¹⁴⁸ Ähnlich wie bei Manriques Ansatz auf Lanzarote soll hier durch eine gezielte Angebotsschaffung ein bestimmter Teil von Touristen angesprochen werden – und ebenso ein anderer eben nicht angelockt werden.

Durch diese Positionierung hin zum sanften Tourismus ist auch im Ortsbild eine bestimmte Gestaltung gefordert: Bettenburgen beispielsweise würden dem Charakter (oder dem Label) „Bergsteigerdorf“ nicht mehr entsprechen, weshalb sich seitens der Initiative entschlossen wurde, klassische Ortbilder zu präferieren. Bauwerke sollen also in ihrer Größe, der Materialwahl und der Gestaltung ins lokale Bild passen.¹⁴⁹

Der Markencharakter der Bergsteigerdörfer wird über ihre Planung und Gestaltung unterstrichen. Dieser Zusammenhang zwischen Planung und Tourismus wird allerdings in den Statuten der Bergsteigerdörfer nur indirekt kommuniziert.

5.3 Tourismusplanung als Chance für Alpine Resorts

Die Tourismusplanung stellt insbesondere für Alpine Resorts eine Chance dar, da hier das Fehlen einer Kooperation zwischen Planung und Tourismus besonders deutlich ablesbar ist. Wie im Kapitel Forschen beschrieben, fehlt es an einer Steuerung der Auswirkungen touristischer Infrastrukturprojekte seitens der Planung sowohl auf städtebaulicher als auch architektonischer Ebene.

Die Alpinen Resorts mutieren zu Tourismuskulissen, die wenig von traditionellen Orten an sich haben. Stattdessen bestehen sie zu einem Großteil aus überdimensionierten Bauernhäusern und touristischer Bühne und Inszenierung.¹⁵⁰ Ihre räumliche Entwicklung geschieht ohne Gesamtkonzept und folgt hauptsächlich touristischen Interessen.

Hier kann die Tourismusplanung eingreifen und ganzheitliche Lösungsansätze liefern. Ihr Anliegen ist es, beide Bereiche auf Augenhöhe zu entwickeln. Es geht

weder um die Überhöhung des Tourismus (was oft mit der Entstehung von Disneyland-Landschaften verbunden wird), noch um eine Übervorteilung der Einheimischen. Letzteres wäre allein aufgrund der Charakteristika der Alpinen Resorts und ihrer wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Tourismus nicht sinnvoll.

Mit der Tourismusplanung können integrale Gesamtkonzepte entwickelt werden, um die Zukunftsfähigkeit einer Destination durch die Zufriedenheit aller Akteursgruppen innerhalb des Ortes zu verstärken.¹⁵¹

Die Vorteile einer solchen Kooperation liegen dabei insbesondere in der Stärkung des Images der Destination, ihrer zusätzlichen Handlungskraft im Falle schwieriger Situationen durch gemeinsame Stärke, höhere politische Legitimität und einem wachsenden Bewusstsein. Dazu kommt eine gesteigerte Sensibilität für die (bisherigen) Auswirkungen des Tourismus.¹⁵²

Durch eine sinnvolle Stadtplanung und Ortsentwicklung können bislang ungesteuert gewachsene Strukturen durch neue Wegebeziehungen, gezielte Neubauten („Leuchtturmprojekte“¹⁵³) oder das Entwickeln einer wiederkehrenden lokalen Bauidentität (Baukultur) gefasst werden. Außerdem wird der Arbeitsraum „Alpines Resort“ auch wieder zum Lebensraum. Von diesen Entwicklungen kann wiederum der Tourismus profitieren, da er ganzheitliches Marketing betreiben kann und natürlich auch von der gesteigerten Lebensqualität profitiert.

Besonders sinnvoll ist ein Ansetzen der Tourismusplanung von Beginn der touristischen Entwicklung an. Im alpinen Bereich und den Alpinen Resorts gibt es zwischen Tourismus und Planung derzeit allerdings nur sehr wenig integrativen Austausch.¹⁵⁴

Es fehlt an einem prinzipiellen Bewusstsein der Stakeholdergruppen des Destinationsmanagements und des Bauwesens um die Potentiale einer Kooperation zwischen Tourismus und Planung.¹⁵⁵ Herausforderungen für die Umsetzung der Vereinbarung von Planung und Tourismus liegen unter anderem im derzeitigen schlechten Image des Tourismus bei den Planenden. Er wird als „schuldig“ an der derzeitigen „Baukultur“ im alpinen Raum verurteilt.¹⁵⁶

Es gilt, ein Umdenken sowohl in Bevölkerung, Politik als auch bei den Planenden anzuregen, was idealerweise von einer Zusammenarbeit der beiden Branchen auf Landesebene gefördert wird. So könnte zunächst ein Zusammenkommen am „runden Tisch“ zum gegenseitigen informieren und „beschnuppern“ sinnvoll sein.

Indem (über-)örtliche Tourismusstellen in die Entscheidungen der (über-)regionalen Planungen miteinbezogen werden (und andersherum) können schließlich nachhaltige Entwicklungskonzepte für Alpine Resorts ausgearbeitet werden.

151 Laux: Destinationen im globalen Wettbewerb - Kooperationsbildung als primäre Aufgabe eines zukunftsweisenden Destinationsmanagements, 19.

152 Laux, 16.

153 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Regionale Baukultur und Tourismus, 21.

154 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 9.

155 Laux: Destinationen im globalen Wettbewerb - Kooperationsbildung als primäre Aufgabe eines zukunftsweisenden Destinationsmanagements, 18.

156 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Regionale Baukultur und Tourismus, 31, 37.

6 PLANEN

Das folgende Kapitel illustriert das Konzept einer Symbiose zwischen Tourismus und Städtebau mittels eines städtebaulichen Entwurfes. Dieser soll die Vorteile und Potentiale einer integralen Planung der beiden Materien herausstellen, bei der insbesondere die lokalen Interessen miteinbezogen werden.

Als Planungsgebiet wurde die Gemeinde Schröcken gewählt, welche seit 2014 Teil des Skigebiets „Ski Arlberg“ ist. Schröcken verfügt derzeit (Stand 2020) jedoch nicht über einen eigenen Zubringerlift in das Skigebiet. Ein solches Projekt wird allerdings aktuell für die Parzelle Dorf diskutiert.

Wie aus dem Kapitel Forschen hervorgeht, löst ein Großprojekt dieser Art weitere Bautätigkeit aus. Diese wurde in den analysierten Beispielen seitens der Planung jedoch nicht gefasst und hat sich deshalb ungesteuert entwickelt.

In den Beispielen ist ein Ungleichgewicht zwischen den zwei Seiten der Alpinen Resorts (Destination vs. Lebens- und Arbeitsraum) entstanden.

In Schröcken bietet sich nun die Möglichkeit aufzuzeigen, dass dieses Ungleichgewicht durch eine früh einsetzende und integrale Planung verhindert werden kann.

Als Grundlage für den Entwurf erfolgt zunächst eine Untersuchung der Ausgangssituation in Schröcken. Neben den örtlichen Planungen werden auch die räumlichen Auswirkungen des Skigebietszusammenschlusses auf die Gemeinde aufgezeigt. Das vor Ort geführte Interview mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Geschäftsführerin des Tourismusbüros Warth-Schröcken Angela Schwarzmann sowie eine städtebauliche Analyse der Parzelle Dorf, dienen als Basis zur Ableitung von Planungsanforderungen an den Entwurf.

Die approbierte, gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist über die Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print via the library.

0 200 400m

Unterboden

Oberboden

Heimboden

Schröcken Dorf

Neßlegg

Mittelberg
Schröcken

Warth
Schröcken

Körbersee

Abb. 122 Orthofoto Gemeinde Schröcken 2018 mit Hochkrumbach bei Warth



Die abgezeichnete Karte ist urheberrechtlich geschützt durch die TU Wien. Die Reproduktion ist ohne schriftliche Genehmigung der TU Wien nicht zulässig.

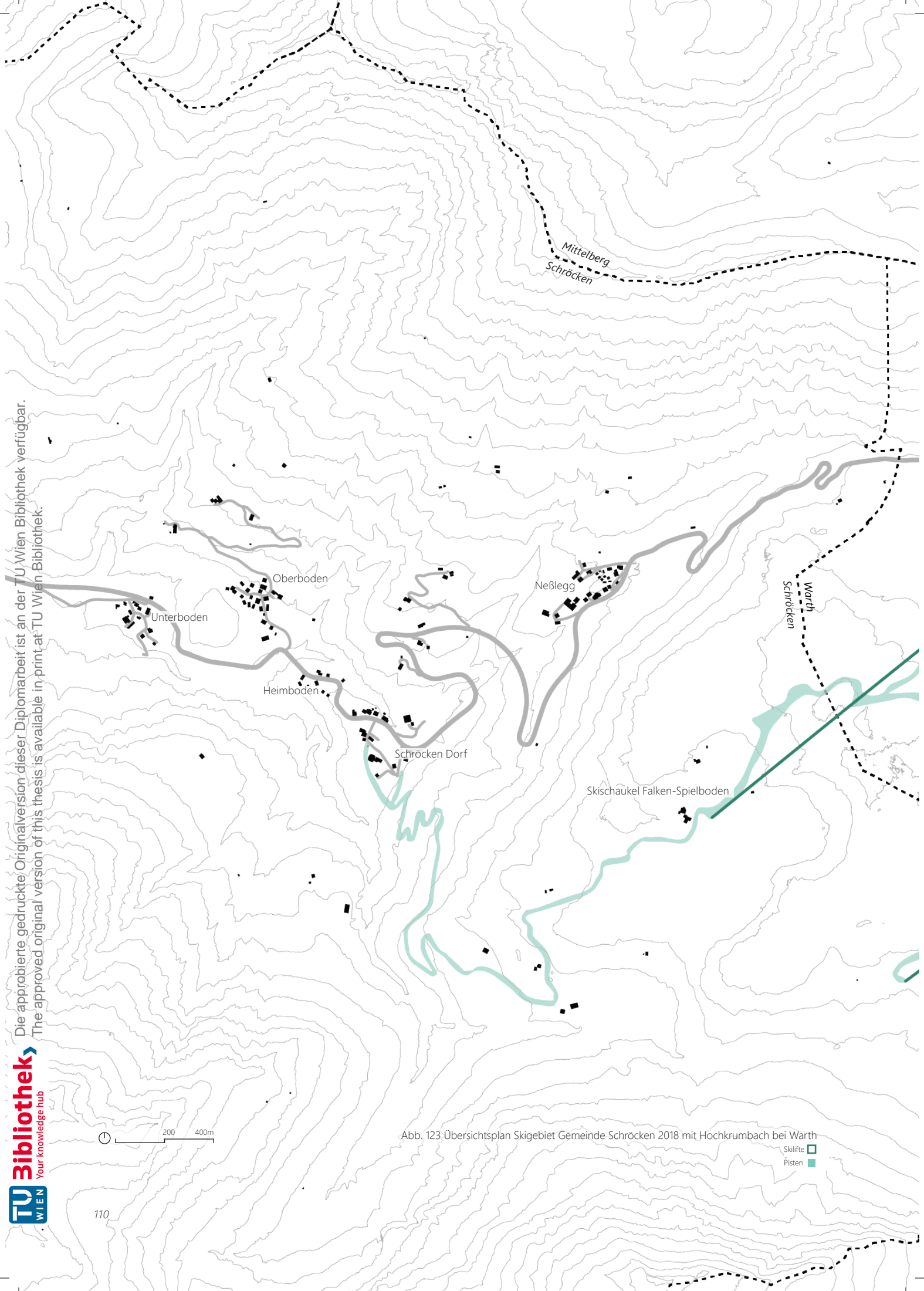
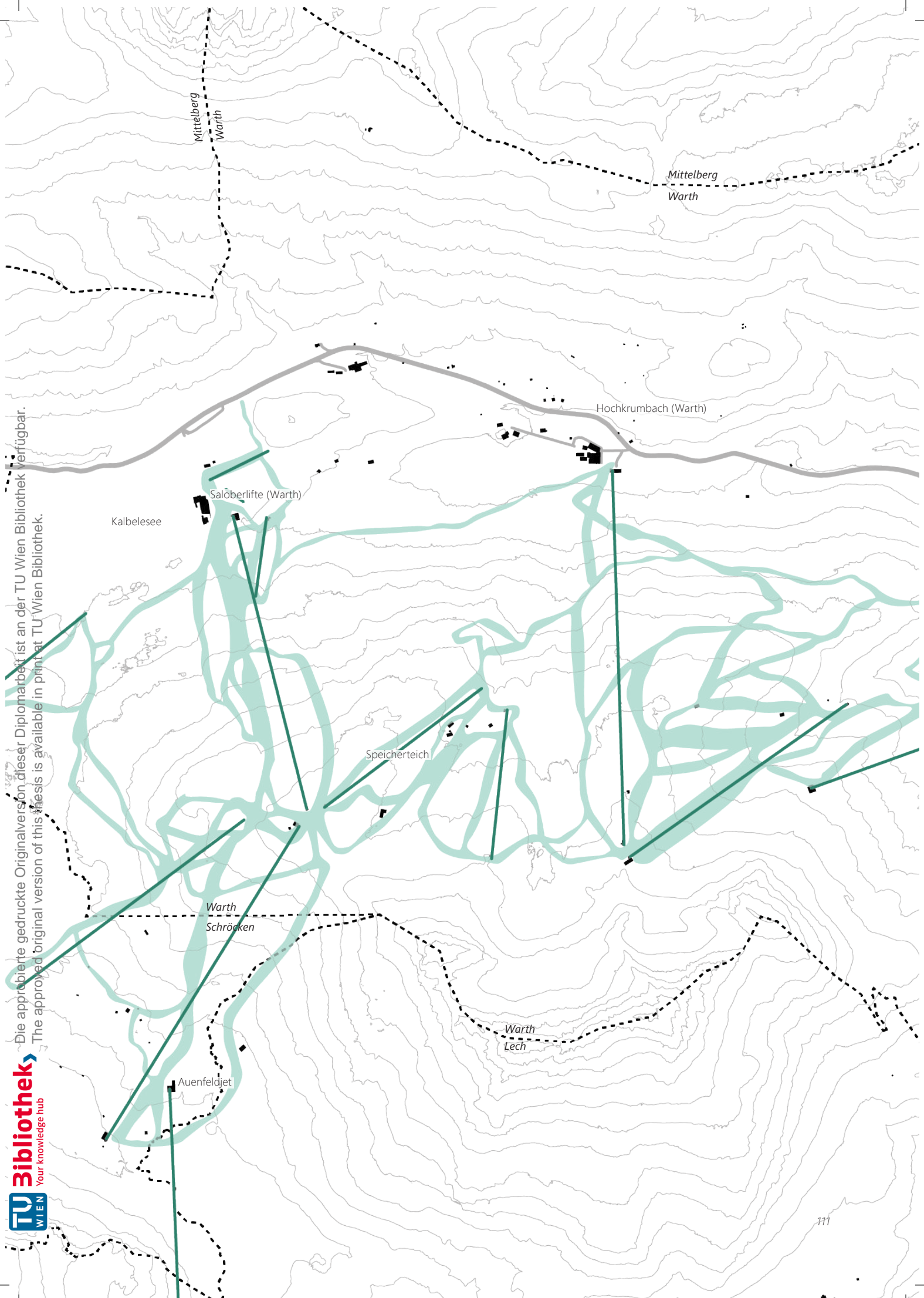


Abb. 123 Übersichtplan Skigebiet Gemeinde Schrócken 2018 mit Hochkrumbach bei Warth

Skilifte □
Pisten ■

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



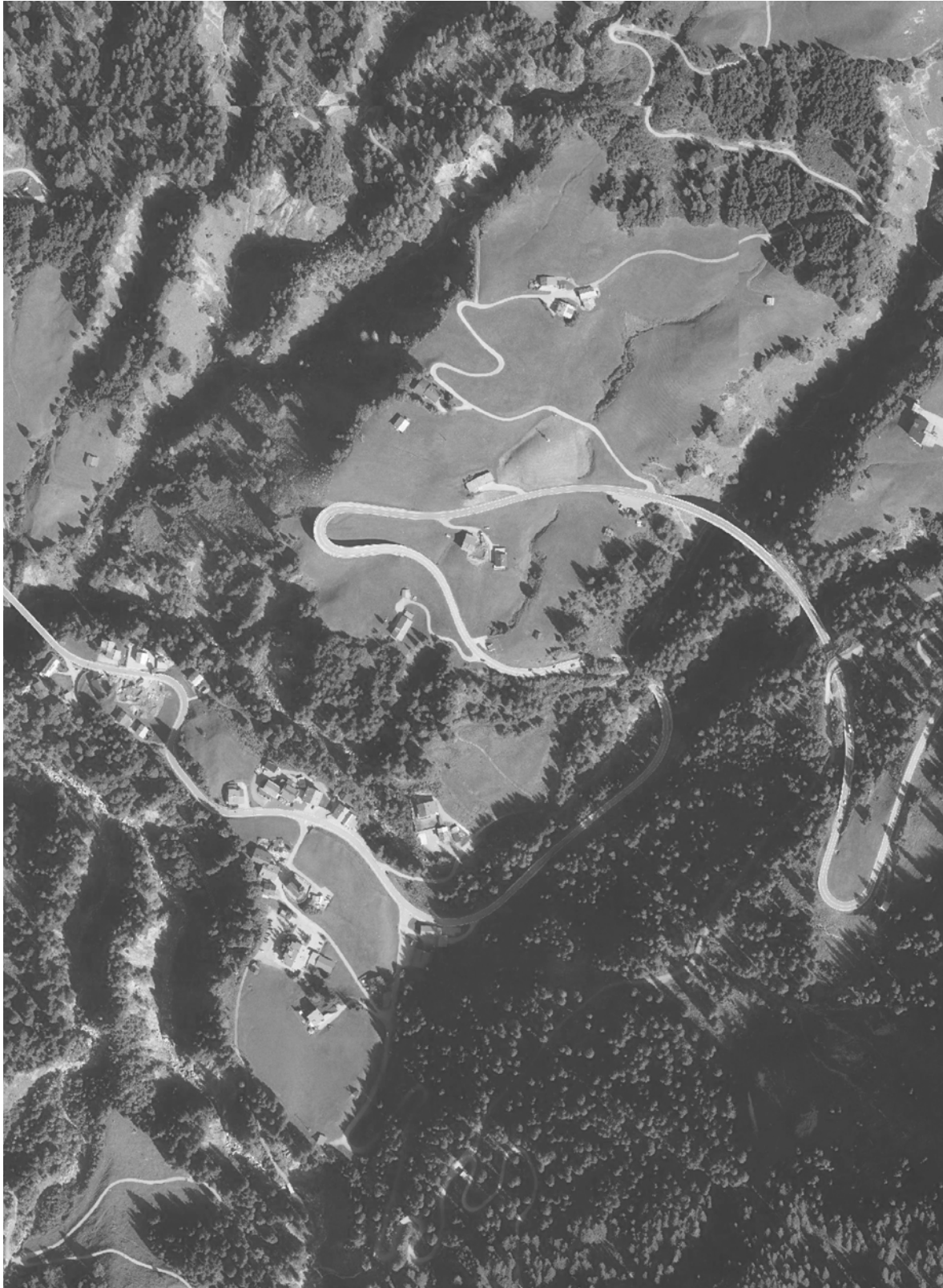


Abb. 124 Luftbild der Gemeinde Schröcken, Fokus Parzelle Dorf

6.1 Die Gemeinde Schröcken

Die Gemeinde Schröcken liegt zwischen 1150m und 1660m üNN¹⁵⁷ und ist ebenso wie die Gemeinde Warth seit 2014 bzw. 2016 ein Teil des Skigebiets „Ski Arlberg“. Schröcken besteht aus neun verschiedenen und im Gemeindegebiet verstreuten Ortsteilen, es handelt sich um eine Streusiedlung. Alle Ortsteile sind, ähnlich einer Perlschnur, entlang der Haupteinfahrtsstraße L200 hintereinander aufgereiht. Diese bahnt sich durch die für Schröcken charakteristische Topographie mit steilen, zum Teil zerklüfteten Hängen, ihren Weg.

Daran anlehnend ist der Name „Schröcken“ zu interpretieren, der keinesfalls auf einen „Schrecken“ oder etwas „Schreckliches“ hindeutet. Stattdessen stammt er vom ahd. *scircan*, mhd. *schrecken* = springen ab und bedeutet somit eher „Sprung, Riß [oder] Spalt“.¹⁵⁸

Das Zentrum der Gemeinde bildet aufgrund der dort angesiedelten Verwaltungs- bzw. Gemeindebauten wie Kirche, Volksschule, Gemeindezentrum, Tourismusbüro und Supermarkt die Parzelle Dorf. Tatsächlich handelt es sich in Bezug auf die Siedlungsentwicklung hierbei jedoch nicht um das historische Kerngebiet von Schröcken. Denn die ersten Gebäude innerhalb der Gemeindefläche wurden bereits vor dem 13. Jahrhundert in Ober- und Unterboden errichtet.

Durch Wanderbewegungen der Walser entstanden daraufhin die restlichen Parzellen.¹⁵⁹ Durch den Bau und die Weihe der ersten Kirche Schröckens in der Parzelle Dorf 1638 entwickelte sich dort das administrative Zentrum der Gemeinde. Besonders prägend in der jüngeren Geschichte war der Dorfbrand 1863, bei dem in der Parzelle Dorf sowohl Pfarrkirche als auch Pfarrhof, Gemeindehaus und Meßner-(Schul-) Haus zerstört wurden.¹⁶⁰

Inzwischen (Stand 2020) wohnen 220 Einwohner in Schröcken. Die Gemeinde kann allerdings theoretisch noch 899 mehr Menschen aufnehmen¹⁶¹ – sofern die vorhandenen Gästebetten zu 100 Prozent ausgelastet sind.

Seit 2014 ist das Skigebiet der Gemeinde („Warth-Schröcken“) mit dem Skigebiet Lech am Arlberg verbunden. Dies geschah über den Bau des Auenfeldjets, der die 60 Pistenkilometer und 15 Liftanlagen¹⁶² der Walserdörfer Warth und Schröcken mit denen von Lech verbindet. 2016 erfolgte eine weitere Skigebietserweiterung durch den Bau der Trittkopfbahnen, welche das Skigebiet Lech-Warth-Schröcken mit St. Anton am Arlberg verband.

157 Warth-Schröcken Tourismus: Schröcken.

158 Feuerstein, Sauerwein, und Bischof: Schröcken - Ein Walserdorf im Wandel der Zeit, 3.

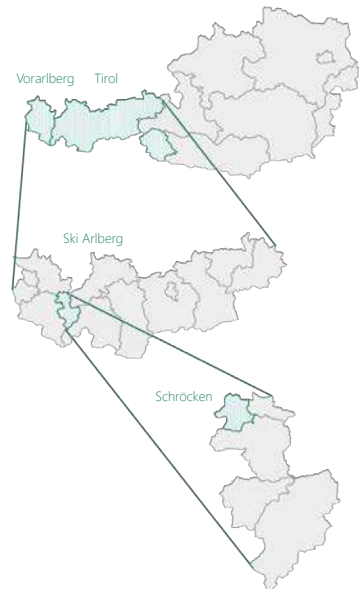


Abb. 125 Verortung Schröcken



Abb. 126 Perlschnur Schröcken

159 Aussage des Tannenberger Ammanns Jörg Hildebrand 1492 (Feuerstein, Sauerwein, und Bischof: Schröcken - Ein Walserdorf im Wandel der Zeit, 5.)

160 Warth-Schröcken Tourismus: Schröcken, Informationstafel über die Geschichte der Gemeinde.

161 Warth-Schröcken Tourismus: Nächtigungsstatistik Warth-Schröcken, Winter 2018-19.

162 Snowtrex - TravelTrex GmbH: Skigebiet Warth-Schröcken - Bewertung Warth-Schröcken - Testbericht - Pistenplan.



Abb. 127 Blick auf Schröcken von der L200 Richtung Dorf

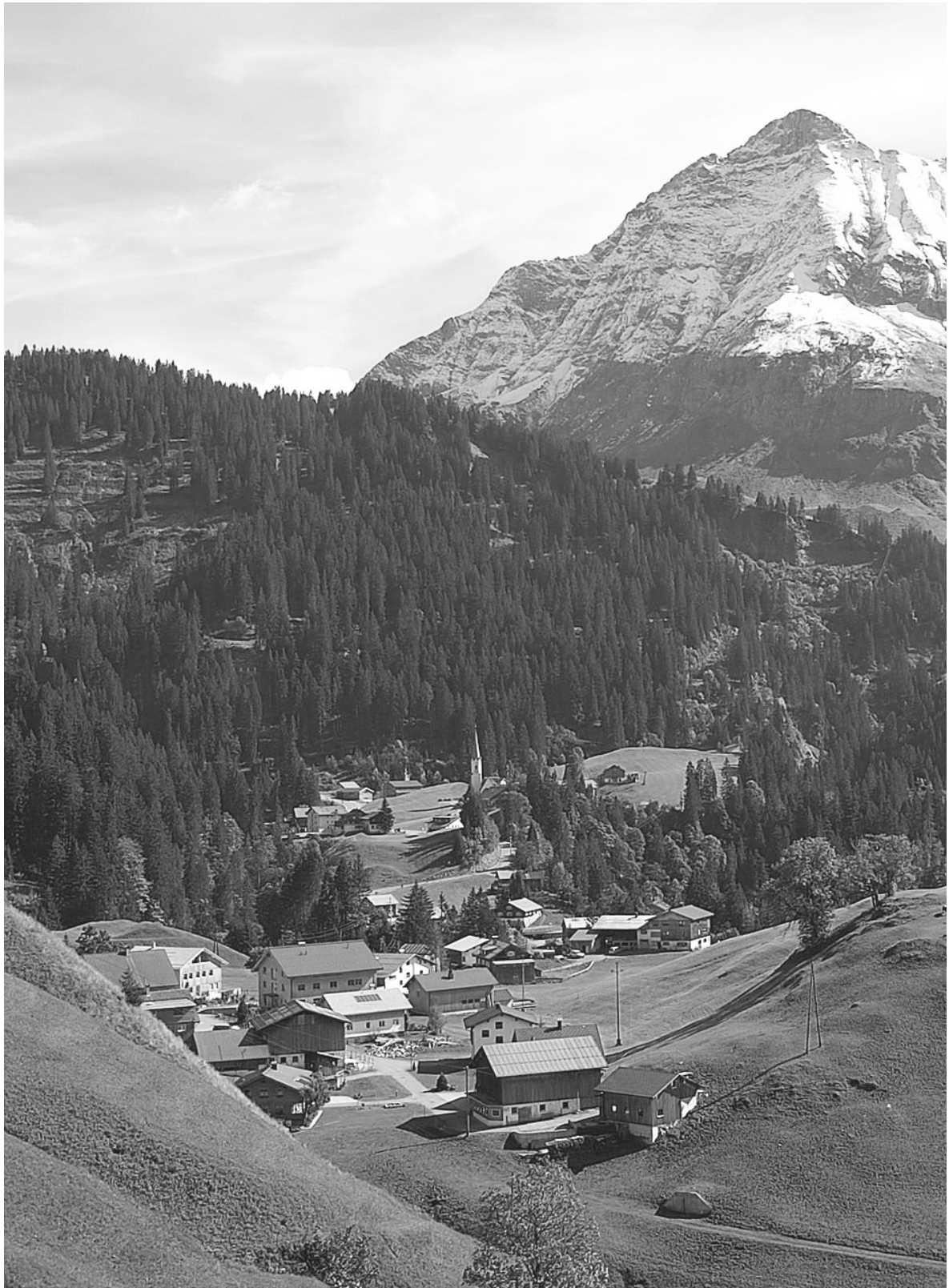


Abb. 128 Blick auf Schröcken Dorf von Oberboden aus

Die abgebildete gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

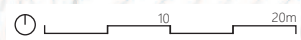


Abb. 129 Lageplan mit Nutzungen der Parzelle Dorf (Bestand 2020)



Abb. 130 Schröcken Dorf gen Norden



Abb. 131 Schröcken Dorf gen Osten



Abb. 132 Schröcken Dorf L200 gen Westen



Abb. 133 Schröcken Dorf L200 gen Osten



Abb. 134 Schröcken Dorf Blick gen Oberboden



Abb. 135 Schröcken Dorf Blick gen Neßlegg



Abb. 136 Schröcken Dorf gen Westen



Abb. 137 Schindelvariation in Schröcken

Räumliche Auswirkungen des Skigebietszusammenschluss

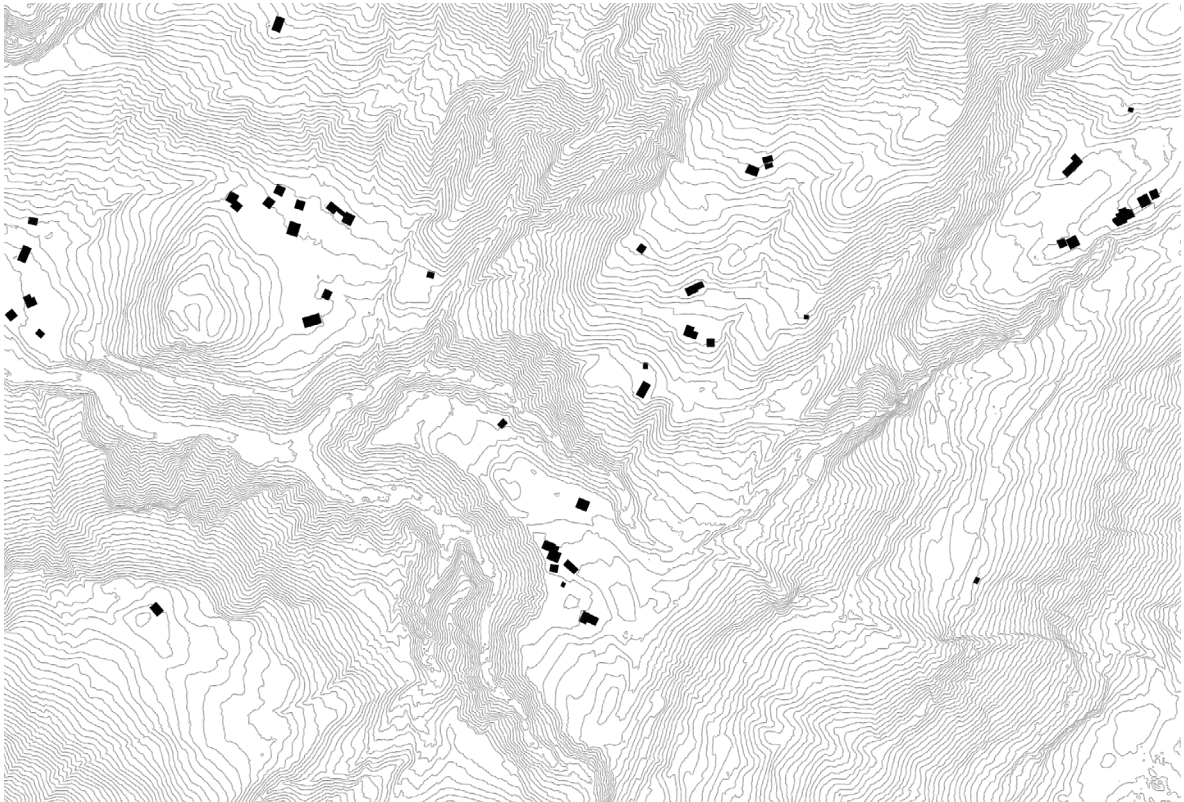
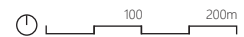


Abb. 138 Schröcken um 1850



Bis 2009 konnte in Schröcken vor allen in den Parzellen Unterboden, Oberboden, Heimboden, Neßlegg und Dorf eine Zunahme an Bausubstanz verzeichnet werden. Der bereits vorm Aufkommen des Tourismus bestehende Siedlungscharakter der Gemeinde wurde dadurch verstärkt. Erkennbar ist, dass bei dieser Entwicklung die vorhandene Topographie eine Rolle gespielt hat: jede der vier „Hauptparzellen“ befindet sich auf einem eher flacheren Bereich im Gemeindegebiet und ist von steilen Hängen umrahmt.

Zwischen den Hauptparzellen ist durch den alleinigen Blick auf den Schwarzplan keine Hierarchie zwischen den Parzellen auszumachen. Sie sind sowohl in ihrer Dichte als auch Gebäudeanzahl ähnlich gestaltet. Ein Zentrum der Gemeinde ist auf den ersten Blick dementsprechend nicht zu erkennen.

Durch den Zusammenschluss mit dem Skigebiet „Ski Arlberg“ hat sich an der Siedlungsstruktur nicht viel geändert. Einzig in den Hauptparzellen sind wenige (insgesamt 13) weitere Gebäude entstanden. Wie bei Warth ist allerdings ebenfalls davon auszugehen, dass eine bauliche Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist.

Diese Vermutung wird durch aktuelle Planungsprojekte, wie zum Beispiel

Schröcken - Neubauten* 2009-2020:

| | |
|---|-------|
| Nb. Hotel: | 13 |
| Nb. Infrastruktur: | 0 |
| Nb. Öffentlichkeit: | 0 |
| Anteil Tourismus an Gebäuden (2020): | 65,4% |

*im dargestellten Bereich

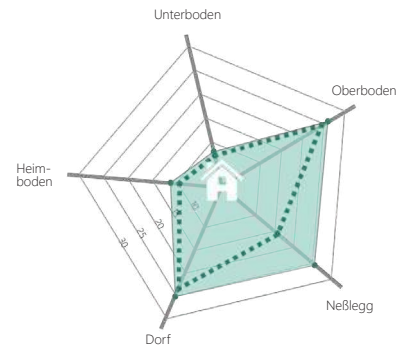


Abb. 139 Veränderungen Bausubstanz
nach Parzellen 2014-2020

□ Gebäudeanzahl bis 2014
■ Gebäudeanzahl 2020

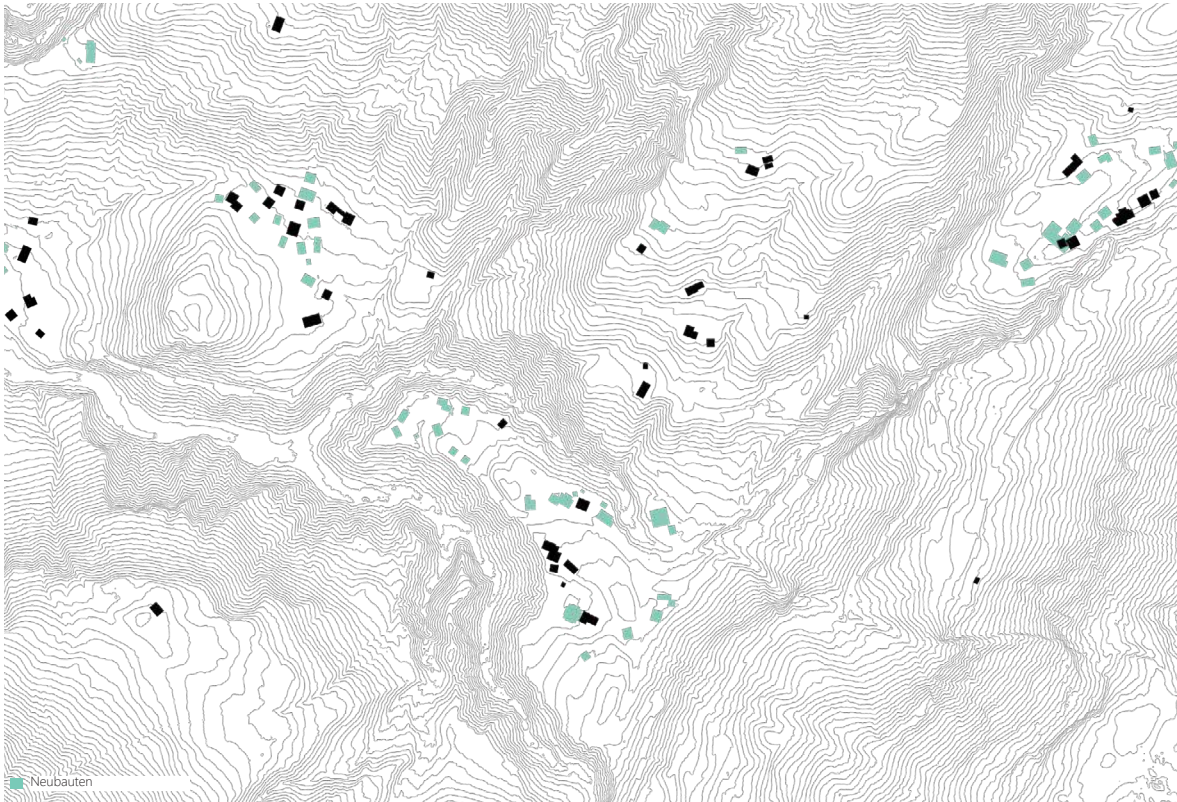


Abb. 141 Schrócken 2009

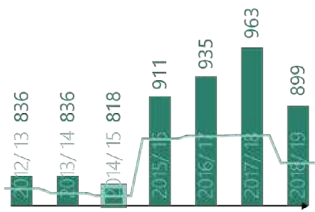


Abb. 140 Veränderungen Gästebetten und Auslastung
Gästebetten
Auslastung

dem Bau einer Dorfbahn als direkten Zubringer aus der Parzelle Dorf in das Skigebiet, bestätigt. Dies würde die Rolle von Dorf als Zentrum von Schrócken herausstellen.

Alle entstandenen Neubauten seit dem Zusammenschluss 2014 bzw. 2016 sind Hotels bzw. werden für die Unterbringung von Gästen genutzt. Auf die Gebäude der Gesamtgemeinde bezogen, ist der Anteil an Hotelbauten in Schrócken sehr groß (65,4%). Es wurden seit 2014 keine Bauten für öffentliche Nutzungen oder Infrastruktur (im Sinne von Liften o.ä.) errichtet. Touristische Nutzung ist besonders in der Parzelle Neßlegg zu verzeichnen: hier herrscht fast eine 100%-ige Hotelnutzung der Gebäude.

Es bestätigt sich das im Kapitel Forschen erarbeitete Analyseergebnis, dass eine Erweiterungsbahn wenig bauliche Veränderungen auslöst. Abzulesen ist die schwerpunktartige Entwicklung eines Ortes in der Nähe eines Liftes. Dies ist an der intensiven Entwicklung der touristischen Nutzung in Neßlegg zu erkennen. Obwohl sich das administrative Zentrum der Gemeinde in der Parzelle Dorf befindet, zieht es die Investoren in das näher am Lift liegende Neßlegg.

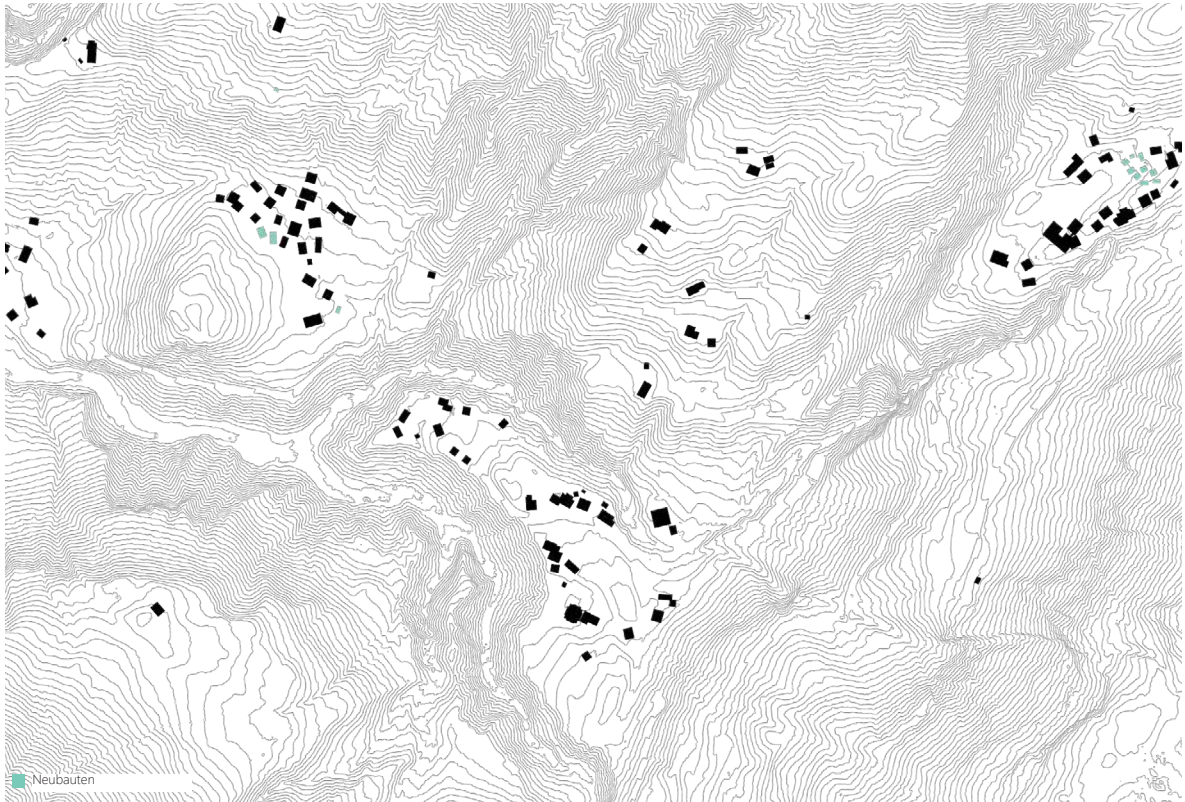


Abb. 142 Schröcken 2020



Mit Blick auf den Gefahrenzonenplan wird deutlich, wie stark eingeschränkt die Gemeinde in ihrer Ausbreitung durch Naturgefahren ist. Einzig die Flächen um die vier Hauptparzellen herum haben keine ausgeschriebene Lawinen- oder Wildbachgefahrenzone, die Gebäude der restlichen Parzellen befinden sich zu einem Großteil in der gelben Lawinenzone. Auch die (aus Sicht des Gefahrenzonenplans) „freigegebenen“ Flächen fallen aufgrund der starken Topographie für eine Siedlungsentwicklung weitestgehend weg.

Veränderungen konnte Schröcken nach dem Skigebietszusammenschluss ebenfalls im Bereich der Tourismuszahlen verzeichnen. Es entstanden bis zur Wintersaison 2015/16 fast 100 neue Gästebetten. Bei den Einwohnerzahlen fällt vor allem ein Zuwachs an Zweitwohnsitzen von 62 (2015) auf 94 (2019) auf.¹⁶³

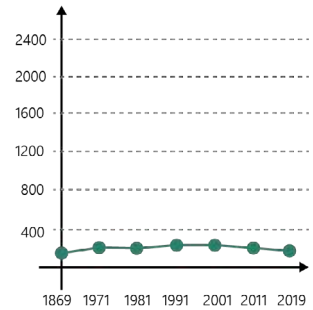


Abb. 143 Veränderungen Einwohner

¹⁶³ Gemeinde Schröcken: Wohnsitzstatistik/ Größenverteilung Schröcken (Auszug 2010 bis 2019).

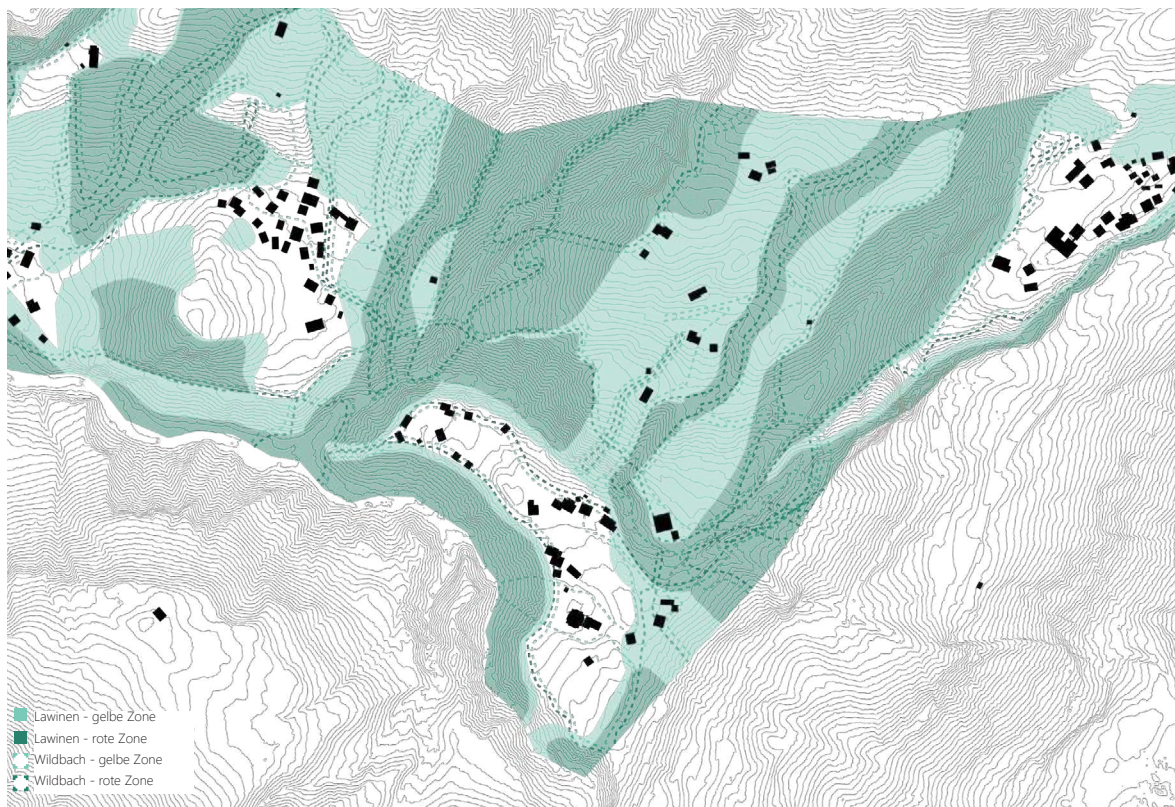


Abb. 144 Schrocken 2020 Gefahrenzonenplan

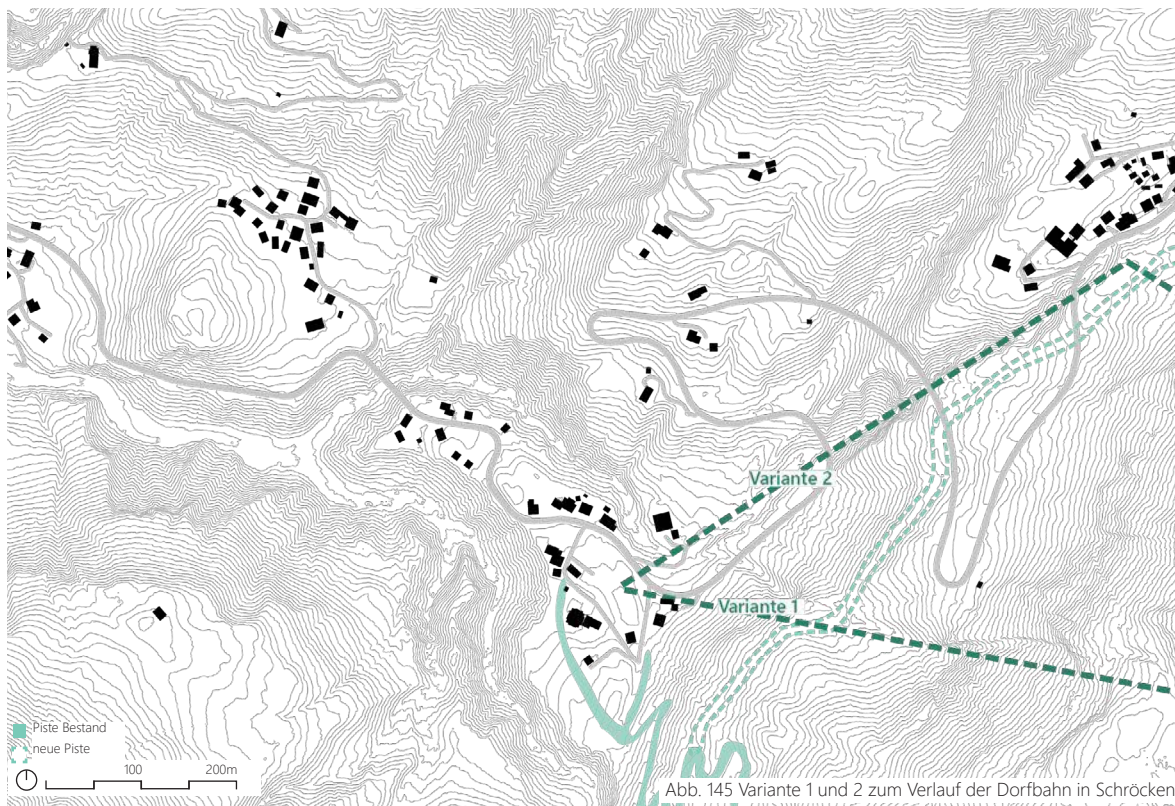


Abb. 145 Variante 1 und 2 zum Verlauf der Dorfbahn in Schrocken

Das Projekt Dorfbahn

Derzeit (Stand 2020) verfügt Schröcken nicht über einen direkten Einstieg ins Skigebiet Ski Arlberg. Urlauber müssen, um ins Skigebiet zu gelangen, mit dem Bus von Schröcken entweder nach Hochkrumbach (Fahrzeit mit dem Bus ab Schröcken Dorf ca. 10min), zum Saloberlift oder bis nach Warth ca. 20min zurücklegen. Eine Abfahrt ins Tal ist jedoch über die Talabfahrt Schröcken bis zur Parzelle Dorf möglich.

Bereits seit 15 bis 20 Jahren¹⁶⁴ wird innerhalb der Gemeinde diskutiert, ob eine direkte Anbindung ins Skigebiet über eine Zubringerbahn sinnvoll wäre. Vorteile lägen in einer zusätzlichen Attraktivität Schröckens für Urlauber (natürlich besonders Wintersporttouristen) und damit zusätzlicher Wirtschaftskraft.

Wie Butler in seinem Schema zum Destinationslebenszyklus erläutert, braucht es stets neue Anreize, um eine Destination am Leben zu erhalten. Die Dorfbahn könnte ein solcher Anreiz sein und wieder einen neuen Anstoß bringen.¹⁶⁵

Über die Jahre entstanden verschiedene Konzepte über den Trassenverlauf der Bahn. Zwei Varianten haben sich jedoch durchgesetzt:

- Variante 1: ein direkter Zubringer aus der Parzelle Dorf bis zur Skischaukel Falkenkopf
- Variante 2: eine Zubringerbahn aus der Parzelle Dorf mit Mittelstation in Neßlegg. Von dort weiter zur Skischaukel Falkenkopf.

Variante zwei hätte den Vorteil, dass ein Ski In/ Ski Out auch für die Urlauber in Neßlegg möglich wäre. Außerdem stände den Einwohnern der Parzellen Neßlegg und Dorf eine zusätzliche (autofreie) Verbindung der Parzellen zur Verfügung. Ein solches Projekt ist allerdings mit deutlich höheren Kosten verbunden.¹⁶⁶

Investoren für den Bau der Dorfbahn haben sich inzwischen gefunden. Es steht aber noch nicht fest, welche Variante der Dorfbahn realisiert wird. Die Projektfinanzierung läuft hauptsächlich über zwei große Hotelinvestoren, einen Teil übernehmen die Skilifte Schröcken Stolz GmbH und ein weiterer Teil soll über die Gemeinde finanziert werden. Für letztere gilt es, einen Verteilerschlüssel zu finden, durch den berechnet werden kann, wie viel jeder, der von der Dorfbahn profitieren würde, beisteuern müsste.

Deswegen ist noch unklar, ob die derzeitige positive Stimmung im Dorf bezüglich der Dorfbahn bei Kenntnis der tatsächlichen Kosten wieder umschwingen würde. Bei den Hotelinvestoren handelt es sich um die Auftraggeber des sich bereits im Bau befindlichen Projekts „The Heimat“ in Neßlegg und um das sich in der Planung befindlichen Projekts „Mohnenfluh“ (Arbeitstitel).¹⁶⁷

164 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.

165 Michel.

166 Michel.

167 Michel.

168 Landespressestelle Vorarlberg:
Landesregierung stellt Weichen für
Neuordnung der Raumplanung und des
Grundverkehrs, 5.

169 Das REK für Schröcken wurde unter
der Leitung des Planungsbüros stadtländ
unter Einbezug der Einwohner während
verschiedener Workshops 2010 erarbeitet.

170 Von (Stand 2010) 3,4:1 auf ca. 5:1
(stadtländ Dipl.-Ing. Alfred Eichberger
GmbH: Räumliches Entwicklungskonzept
Schröcken, 5 f.)

171 stadtländ Dipl.-Ing. Alfred Eichberger
GmbH: Räumliches Entwicklungskonzept
Schröcken 6 ff.

172 stadtländ Dipl.-Ing. Alfred Eichberger
GmbH, 11 f.

Örtliche Planung - Räumliches und Teilräumliches Entwicklungskonzept

Obwohl es erst seit 2019 für jede Gemeinde Vorarlbergs Pflicht ist,¹⁶⁸ wurde für Schröcken bereits 2010 ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) ausgearbeitet und somit Richtlinien für die räumliche Entwicklung des Gemeindegebietes aufgestellt.¹⁶⁹

Diese Richtlinien geben den Rahmen für alle nachgegliederten planerischen Instrumente vor und sind deswegen sowohl im Flächenwidmungsplan als auch im Bebauungsplan zu beachten. Für Schröcken besteht das REK hauptsächlich in reiner Textform und wird nur für die Parzelle Dorf in einer Grafik konkretisiert. Es werden bestimmte Grundsätze und Ziele aufgestellt, von denen im Folgenden die wichtigsten bzw. die mit der meisten Relevanz für das in dieser Arbeit entwickelte städtebauliche Konzept vorgestellt werden.

Grundsätzlich besteht in Schröcken ein Interesse an dem Ausbau touristischer Infrastruktur. Langfristig sollen insgesamt ca. 1600 Betten in Schröcken angeboten werden. Diese sind schwerpunktartig in den Parzellen Dorf und Neßlegg zu verorten.

Die touristische Entwicklung soll nachhaltig und somit sozial, ökologisch und ökonomisch verträglich geschehen. Das REK geht nicht von einem markanten Anstieg der Einwohnerzahlen in Schröcken aus, da davon ausgegangen wird, dass das Verhältnis Betten:Einwohner steigen wird.¹⁷⁰

In Bezug auf die Siedlungsentwicklung sieht das REK eine Herausforderung in den bestehenden Naturgefahren, die das Potential für eine flächigere Siedlung stark einschränken. Deswegen soll vorrangig die bestehende Struktur verdichtet werden.

Außerdem wird vorgeschlagen, das Bauen fürs Wohnen und das Bauen für den Tourismus voneinander zu trennen. Trotzdem sind Mischgebiete aufgrund eines höheren Belegungsgrades zulässig. Den Hotels werden die attraktiveren Standorte zugewiesen, wobei die touristische Bautätigkeit auf die Parzellen Dorf und Neßlegg konzentriert werden soll. Es sollen keine Bettenburgen entstehen, sondern Bauvolumen, die sich in die bestehenden Strukturen einfügen.¹⁷¹

Ein wichtiger Teil des REK von 2010 war die Entwicklung eines neuen Orts- bzw. Gemeindezentrums in der Parzelle Dorf, als Treffpunkt für die Einwohner und Gäste. Durch verschiedene Mischnutzungen und sowohl private, halböffentliche, als auch öffentliche Bauten, soll ein belebtes Kerngebiet entstehen.¹⁷²

2013 wurde dieser Ansatz des REK von 2010 durch die Erstellung eines Teil-REKs für die Parzelle Dorf vertieft. Dadurch wird unterstrichen, dass es der Gemeinde insgesamt an einem attraktiven Zentrum fehlt. Das Teil-REK regt an, dieses in Dorf zu entwickeln, da hier bereits die wichtigsten Gemeindeangebote (Gemeindeamt, Schule, Kirche, Nahversorger) angesiedelt sind.¹⁷³

Dafür wurden unter anderem folgende Leitsätze aufgestellt:¹⁷⁴

- Belebung und Attraktivierung des Dorfkerns durch Ausbau touristischer Infrastruktur und Wohnnutzung
- Zukunftsfähige Weiterentwicklung durch behutsames Einfügen in den ortsbaulichen Rahmen unter Bewahrung vorhandener Qualitäten
- Sicherung und Erhalt der ursprünglichen Topographie sowie der bestehenden Grün- und Freiraumelemente
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum durch eine orts- und sozialverträgliche Verkehrsorganisation.

Vor dem Hintergrund der in dieser Arbeit angestrebten Symbiose zwischen Tourismus und Planung fällt auf, wie wenig beide Materien innerhalb der REK miteinander verwoben werden. Zwar wird in beiden REK herausgestellt, dass der Tourismus für Schröcken essentiell ist, jedoch sind sich beide den Vorteilen einer kooperativen Planung nicht bewusst. Damit haben die REK die Möglichkeit ungenutzt gelassen, aufzuzeigen welche Chancen eine Symbiose zwischen Tourismus und Planung bieten könnte.

Beide REK wurden vor dem Zusammenschluss der Skigebiete Warth-Schröcken und Lech 2014 bzw. St. Anton a. A. 2016 entworfen. Da beide Konzepte nicht auf die möglichen Auswirkungen eines Zusammenschlusses bzw. den Zusammenschluss selbst hinweisen, scheinen die Planungen nicht mit Blick auf die mögliche Entwicklungen erstellt worden zu sein.

Ähnliches trifft auf die 2020 durchgeführte Studie zur Quartiersentwicklung Schröcken zu. Obwohl sich das Projekt Dorfbahn dort langsam konkretisiert,¹⁷⁵ taucht es im Entwurfsvorschlag der Studie nicht auf.¹⁷⁶ Auch hier fehlt die Verknüpfung touristischer Interessen mit denen der Planung.

173 Falch Ziviltechniker GmbH:
Teilräumliches Entwicklungskonzept
Heimboden Gemeinde Schröcken, 4.

174 Falch Ziviltechniker GmbH: 18-29

175 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch
mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann
und Angela Schwarzmann, Leiterin des
Tourismusbüros Warth-Schröcken.

176 Gruber Locher Architekten ZT GmbH,
Hermann Kaufmann + Partner ZT GmbH,
und Innauer Matt Architekten ZT GmbH:
Quartiersentwicklung Heimboden
Schröcken.

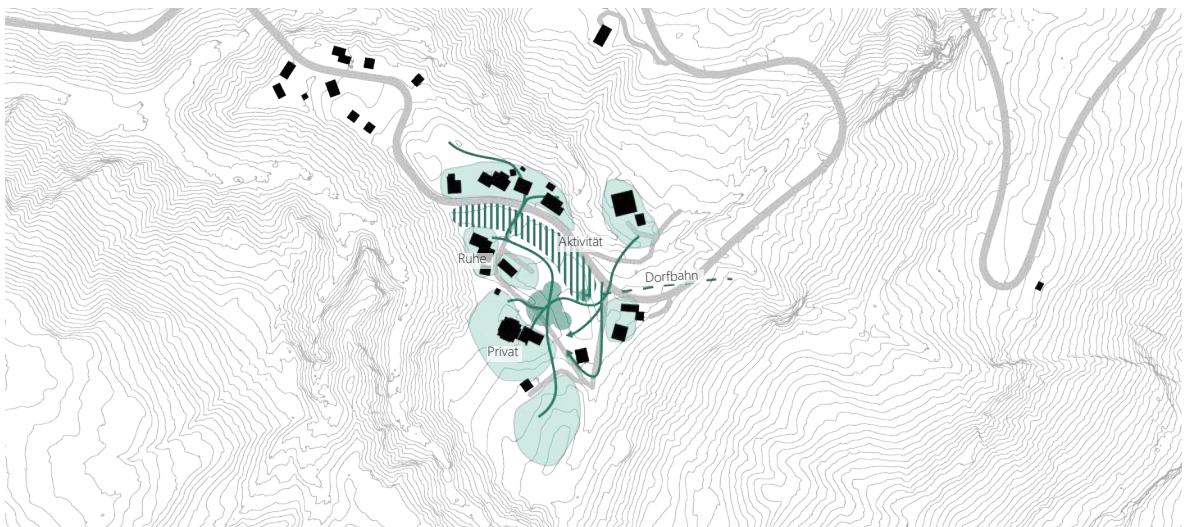


Abb. 146 REK Parzelle Dorf





Abb. 147 Öffentlicher vs. Privater Raum Parzelle Dorf



Abb. 148 Bushaltestelle Dorf

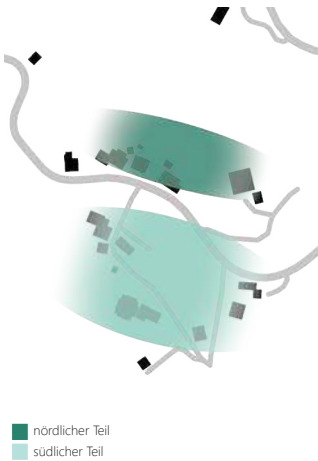


Abb. 149 Trennung Parzelle Dorf durch L200

177 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.

Städtebauliche Analyse der Parzelle Dorf

Das markanteste an der Parzelle ist die hohe Dichte an administrativen/ öffentlichen Gebäuden bei mangelnden öffentlichen Treffpunkten und Aufenthaltsbereichen. Stattdessen sind die versiegelten Flächen als Parkplätze oder Erschließungsfläche genutzt.

De facto ist somit die Bushaltestelle an der L200 Ecke Abzweig Kirche das „Zentrum“ der Parzelle. Hier befindet sich die einzige öffentliche Sitzgelegenheit. Da die Parzelle Dorf sich außerdem in zwei Agglomerationen teilen lässt (nördliche und südliche Lage zur L200) sitzt die Bushaltestelle zentral im Übergangsbereich der beiden Teile. Sie ist das einzige Objekt welches eine räumliche Verbindung zwischen den Teilen herstellt. Ein schwarzes Brett informiert über Veranstaltungen und freie Unterkünfte. Eine attraktive Ausgestaltung fehlt.

Die öffentlichen Nutzungen sind bis auf Supermarkt und Feuerwehr südlich der L200 angeordnet. Letztere befinden sich am äußeren westlichen Rand der Parzelle. Zwar sind sie fußläufig erreichbar, das administrative Zentrum wird dadurch jedoch auseinandergezogen und in seiner Funktion geschwächt. Als Haupteintragsweg dient die L200 gen Schoppernau bzw. Warth.

Hier verkehrt auch der Bus. Asphaltierte Nebenstraßen ermöglichen weiters die direkte Zufahrt zu den Gebäuden mit dem Auto oder zu Fuß. Gehsteige fehlen. Es gibt zwei öffentliche Restaurants, welche beide nördlich der L200 gelegen sind und ihren Außenbereich direkt an der Straße haben. Beide Restaurants sind Teil eines Hotels.

Die Parzelle Dorf liegt auf einem Plateau innerhalb der zerklüfteten Topographie. Westlich, nördlich und östlich sind nahe der vorhandenen Bebauung starke Gefälle zu verzeichnen. Die flächige Entwicklung der Parzelle wird dementsprechend begrenzt. In den Senken dieser Gefälle verlaufen zwei Flüsse.

Der Flächenwidmungsplan (FLWP) schreibt innerhalb der Parzelle nur eine Fläche für den Fremdenverkehr aus. Welche Nutzung dort angedacht ist, bleibt unklar. Ansonsten werden für den Bereich des Plateaus Bauflächen für Wohn- und Mischgebiete ausgeschrieben. Dem ist eine geplante Verdichtung der Parzelle zu entnehmen. Im FLWP noch nicht vermerkt ist die inzwischen zulässige eingeschränkte Bebauung der Freihaltefläche Kirchwiese.¹⁷⁷

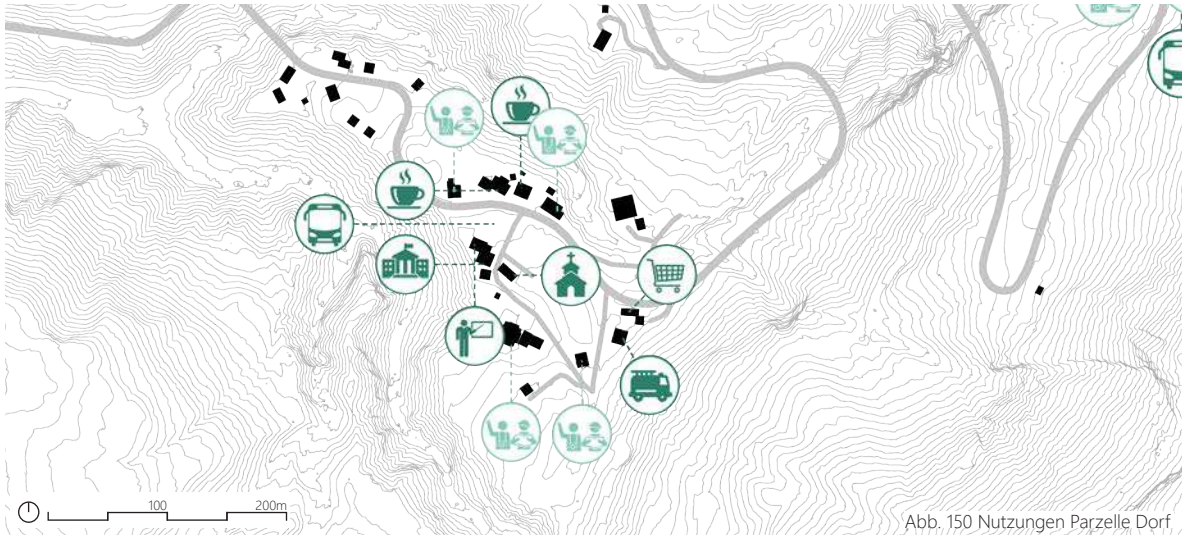


Abb. 150 Nutzungen Parzelle Dorf

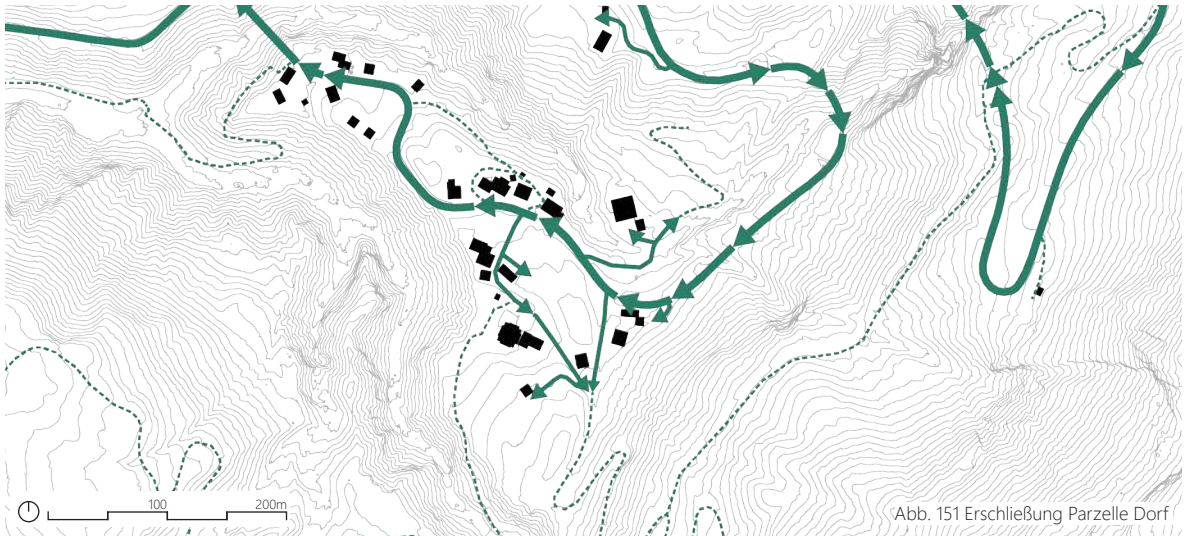


Abb. 151 Erschließung Parzelle Dorf



Abb. 152 Flächenwidmungsplan Parzelle Dorf

- Die Wiege des alpinen Skilaufs**
(St. Anton a. A.)
- Mehr Raum, mehr Zeit**
(Lech)
- Das Juwel am Arlberg**
(Stubai)
- Der Atem der Berge**
(Warth, Schröcken)

Abb. 153 Slogans am Arlberg

178 Warth-Schröcken Tourismus: „Warth-Schröcken - der Atem der Berge.“

179 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.

180 Petrichor GmbH und Warth-Schröcken Tourismus: Warth-Schröcken Strategie & Marke.

6.2 Anforderungen an die Planung seitens des Tourismus und der Einwohner

Da der Entwurf die Potentiale der Tourismusplanung aufzeigen soll, gilt es, nicht nur die Interessen der Einwohner in einen städtebaulichen Entwurf zu übersetzen, sondern auch die Interessen des Tourismus.

Wie im Kapitel Verknüpfen beschrieben, kann ein ganzheitlicher Entwurfsansatz die ambivalenten Herausforderungen eines Alpinen Resorts bewältigen. In der Tourismusplanung spiegeln sich folgerichtig touristische Marke und einheimische Interessen in der Gestaltung des Ortes wider.

Schröcken bildet zusammen mit der Gemeinde Warth die Marke Warth-Schröcken Tourismus unter dem Slogan „Der Atem der Berge“.¹⁷⁸ Trotz der skiiinfrastrukturellen Verbindungen ist die Destination Warth-Schröcken nicht Teil der Dachmarke „Ski Arlberg“ (bei der es sich um eine Kooperation, nicht um einen Tourismusverband handelt). Warth-Schröcken Tourismus gehört zum Tourismusverband Bregenzerwald.¹⁷⁹

2019 wurde seitens des Tourismusbüros Warth-Schröcken eine Analyse des Marketingstandortes und der Standortpotentiale durchgeführt. Es erfolgte eine Schärfung der Marke Warth-Schröcken. Durch die Analyse wurde deutlich, dass beide Gemeinden sich in einer Luxusposition befinden, da sie sowohl im Sommer als auch im Winter über ein touristisches Standbein verfügen.



Abb. 154 Anforderungen an die Planung seitens Tourismus, Einwohner und Planung

Darüber hinaus haben sie durch „Ski Arlberg“, den „Bregenzerwald“ und den „Lechtalweg“ an drei weitere Destinationen Anschluss. Warth und Schröcken interpretieren ihre Position dabei als eine Art „Drehscheibe“ zwischen den Destinationen. Dies soll beibehalten und gefördert werden.¹⁸⁰

Das Tourismuskonzept der beiden Orte unterstreicht den Slogan „Der Atem der Berge“. Ziel ist das Erlebarmachen der Natur des Arlbergs. Der Gast soll zum Durchatmen kommen. Besonders wichtig ist der Erhalt des walserschen Dorfcharakters. Dies gilt auch für den geplanten Ausbau der Gästebetten von derzeit knapp 900 auf ca. 1600.¹⁸¹ Dieser Ausbau dient, einhergehend mit der Umsetzung des Projekts Dorfbahn, dem wirtschaftlichen Wachstum der Gemeinde.¹⁸² Zielgruppe sind alle Altersklassen zwischen ca. 20 und 80 Jahren, die sich der alpinen Natur verbunden fühlen und nachhaltig reisen wollen.¹⁸³

Durch eine Bevölkerungsbefragung 2019 wurde deutlich, dass in Schröcken im Gegensatz zu der Gemeinde Warth noch nicht so viel vom Tourismus der „Ski Arlberg“ Region „übergeschwappt“ ist. Dies zeigt sich anhand einer Vorher-Nachher Bewertung der Situation innerhalb der Gemeinden durch die Einwohner: in Warth wurde eine Verschlechterung bemerkt, während in Schröcken kaum eine Veränderung wahrgenommen wurde.¹⁸⁴

Obwohl fast zwei Drittel der Bevölkerung im tertiären Wirtschaftssektor arbeiten (zu dem auch der Tourismus zählt) drehen sich die Interessen der Einwohner weniger um touristische Belange. Sie beziehen sich vor allem auf das infrastrukturelle Angebot der Gemeinde. Hier sollen insbesondere der Supermarkt, die Volksschule, und der walsersche Charakter des Dorfes erhalten werden.¹⁸⁵

Ein Ausbau der Angebote ist vor allem im Bereich von öffentlichen Treffpunkten gewünscht. Derzeit fehlt es in Schröcken an einen Quartiersplatz sowie an Möglichkeiten, sich in einem Restaurant oder einer Bar zu treffen.¹⁸⁶ Dies schließt die Förderung von Vereinsarbeit mit ein und äußert sich unter anderem in dem Wunsch nach einer neuen Musikbühne oder der Vergrößerung des Mehrzwecksaals im Gemeindeamt. Auch ein Spiel- oder Sportplatz würde die Lebensqualität in der Gemeinde verbessern.¹⁸⁷

181 Warth-Schröcken Tourismus: Der Atem der Berge, 16.

182 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.

183 Petrichor GmbH und Warth-Schröcken Tourismus: Warth-Schröcken Strategie & Marke, 22.

184 Petrichor GmbH und Warth-Schröcken Tourismus: Ergebnisse Online-Umfrage Warth-Schröcken, 13.; Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.

185 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.

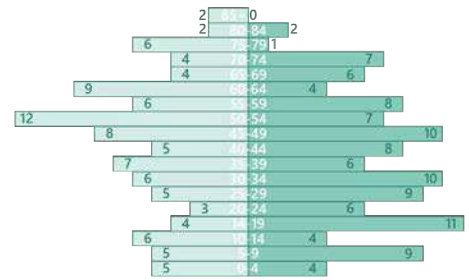


Abb. 155 Altersstruktur der Einheimischen (Frauen - Männer)

186 Petrichor GmbH und Warth-Schröcken Tourismus: Ergebnisse Online-Umfrage Warth-Schröcken, 15.

187 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.



Abb. 156 Konzept Tourismusplanung:
Ausgewogenheit zwischen
Einwohnern und Touristen

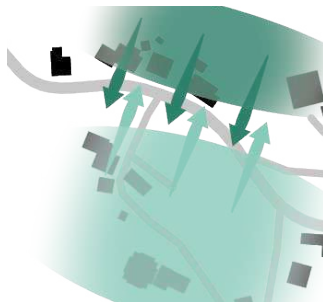


Abb. 157 Konzept räumliche Bezüge:
Verwebung über die L200 hinaus



Abb. 158 Konzept „Drehscheibe“

6.3 Schröcken als Pilotgemeinde für eine integrale Planung zwischen Städtebau, lokalen Interessen und Tourismus

Planungsziel

Aus den vorangegangenen Analysen wurde folgendes Entwurfsprogramm für die Parzelle Dorf der Gemeinde Schröcken abgeleitet:

- Schaffung eines Dorfkerns mit einer ausgewogenen Nutzung zwischen Tourismus und Einheimischen unter Einbezug der Dorfbahn als Treffpunkt
- Stärkung und Nachverdichtung des Walserdorfcharakters, u.a. durch die Ausarbeitung räumlicher Bezüge zwischen der Nord- und Südseite der L200 und durch Nutzung der Topographie
- Visualisieren des „Atems der Berge“ bzw. der Position als „Drehscheibendestination“
- Vergrößerung der Musikbühne bzw. des Mehrzwecksaals – Platz für Vereinstätigkeit
- Verortung eines Sport- oder Spielplatzes

Ziel ist die Entwicklung einer Begegnungs-Zone für Schröcken. Dabei handelt es sich zum einen um die klassische Definition einer Begegnungszone als verkehrsberuhigter Straßenraum bei gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern.¹⁸⁸ Zum anderen wird dieser Begriff hier verwendet, um eine Alternative für den Begriff „Dorfzentrum“ aufzuzeigen. Denn als Alpines Resort ist Schröcken während der Hauptsaison eine temporäre Stadt und der Begriff Dorfzentrum deswegen temporär nicht passend.

Eine Begegnungs-Zone existiert jedoch unabhängig von diesen Phänomenen und passt sowohl in städtische als auch dörfliche Charakteristika. Weiters impliziert die hier verwendete Schreibweise des Wortes bereits die Doppelbedeutung, die diesem Begriff für den Entwurf zugeschrieben wird: neben den Verkehrsteilnehmern geht es um die Begegnung und Verwebung von Tourismus und Einheimischen.

Im Kapitel Forschen wurde deutlich, dass dem Bau einer Zubringerbahn weitere Bauprojekte folgen. Eine solche Bahn ist also Katalysator für bauliche Entwicklung. Dieser Effekt soll für die räumliche Entwicklung der Parzelle Dorf genutzt werden. Mit dem Bau einer neuen Dorfbahn soll die Entstehung eines Dorf- und Gemeindezentrums einhergehen. Deswegen ist der Standort der Dorfbahn bewusst zu wählen und mit vorhandenen Potentialen in Bezug zu setzen. Für die Parzelle Dorf ergeben sich drei potentielle Zentren:

- Option 1: im administrativen Bereich
- Option 2: im Bereich Ankunft Bus
- Option 3: im Bereich Supermarkt.

Alle Bereiche haben in ihren dort verorteten Nutzungen einen essentiellen Wert für die Gemeinde, verteilen sich jedoch punktuell in der Parzelle Dorf. Aufgrund der Größe der Parzelle erscheint es nicht stimmig, jede der Optionen zu fördern und somit drei Subzentren entstehen zu lassen. Stattdessen soll ein klar erkennbarer Kernbereich Orientierung geben.

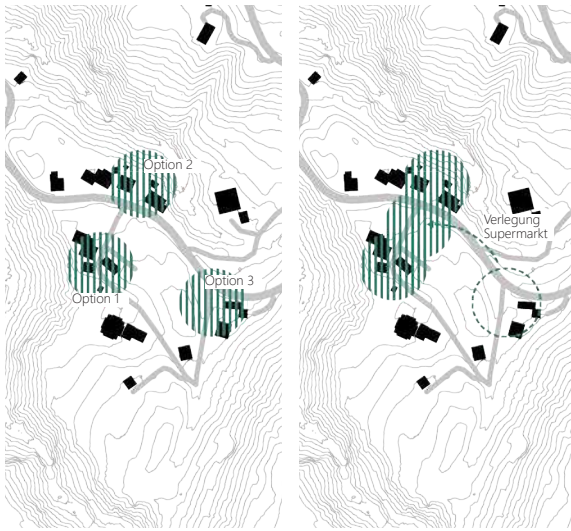


Abb. 159 Potentielle Zentren - Konzept

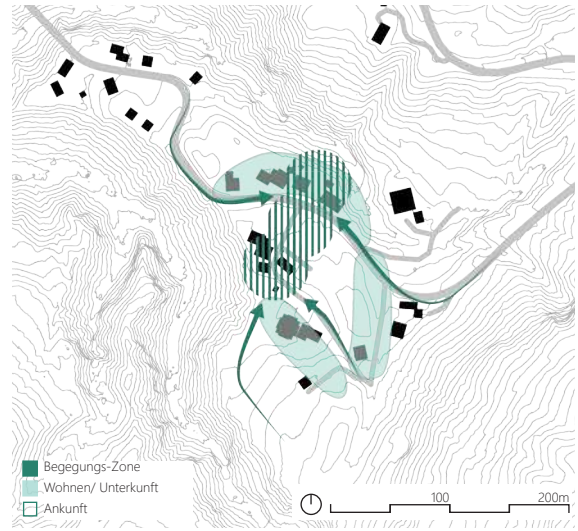


Abb. 160 Zonierung Begegnungs-Zone

Konzept

Darum werden alle drei Bereiche zu einer gemeinsamen Begegnungs-Zone entwickelt. Die Dorfbahn soll dabei als Drehkreuz zwischen den Bereichen dienen. Sie vermittelt zwischen Nord- und Südseite der Bebauung an der L200 und beherbergt den (verlegten) Supermarkt. Die Parzelle Dorf wird somit räumlich stärker gefasst. Durch das die L200 übergreifende Konzept wird der motorisierte Individualverkehr hier „ausgebremst“ und es entsteht mehr Wohn- und Arbeitsqualität.

Die Begegnungs-Zone Schrócken gliedert sich in den Kern- und zwei vor Kopf liegende Ankunftsgebiete. Hier befindet sich die Bushaltestelle bzw. das Ende der Piste und Wanderwege. Im Kern der Zone gibt es Aufenthaltsmöglichkeiten und den Zugang zur Dorfbahn.

Es entstehen Treffpunkte. Gerahmt wird dieses Zentrum von Unterkunftsmöglichkeiten. Da alle Bereiche der Begegnungs-Zone sowohl vom touristischen als auch von lokalen Interessen besetzt sind, handelt es sich hierbei sowohl um Wohnhäuser und Wohnangebote für Einheimische als auch Hotels bzw. Gästeunterkünfte.

Drei Objekte werden für die Begegnungs-Zone abgerissen: die Bushaltestelle, das (leerstehende) Hotel Mohnenfluh¹⁸⁹ und eine Hütte beim Parkplatz. Die Nutzungen werden jedoch in der neuen Begegnungs-Zone wieder angeboten. So wird die Bushaltestelle und der zugehörige Wartebereich in das neue Dorfbahngebäude integriert und das Unterkunftsangebot des Hotels Mohnenfluh in den neuen, die Begegnungs-Zone rahmenden Hotelprojekten aufgefangen und erweitert.

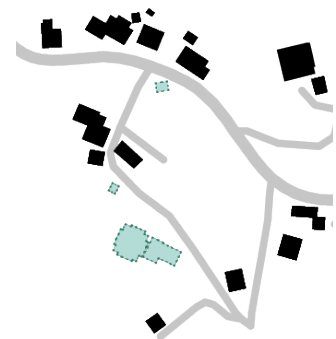


Abb. 161 Gebäude Abriss

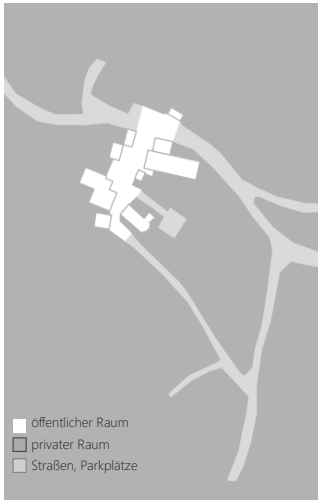


Abb. 162 Öffentlicher vs. Privater Raum
 Begegnungs-Zone Parzelle Dorf

Entwurf

Wie zuvor beschrieben, fungiert die Dorfbahn als Drehkreuz zwischen der nördlichen und südlichen vorhandenen Bebauung der L200. Dies spiegelt sich auch im Erschließungskonzept des Dorfbahngebäudes wider (siehe Seite 140).

In beiden Bereichen wird die vorhandene Bebauung zunächst gestärkt. Somit spannt sich die Begegnungs-Zone zwischen Pfarramt bzw. Kirche und Gasthof Tannenberg (Bestand) bzw. Neubau Wohnhaus auf.

Die weitere Entwicklung der Parzelle Dorf erfolgt gen Süden entlang der vorhandenen Straße Heimboden. Hier entsteht ein neues Wohn- und Arbeitsquartier, in dem Hotelbauten und Wohnhäuser durchmischt sind. In jedem Wohnhaus besteht außerdem die Option zur Unterbringung von Gästen. Diese kleine Projektgröße ermöglicht es Einheimischen, ein Gewerbe aufzubauen. Größere Investoren von außerhalb werden nicht benötigt, wodurch die Interessen der Einwohner in den Vordergrund rücken. In diesem Sinne entsteht in nächster Nähe auch ein Sportplatz.

Die Anordnung der Gebäude, ihre Größen sowie Höhen orientieren sich dabei am vorhandenen Bestand des Walserdorfes.¹⁹⁰ Der Charakter der Streusiedlung bleibt erhalten. Durch die giebelseitige Zugewandtheit der Gebäude (insbesondere im Bereich der Begegnungs-Zone) werden die Zwischenräume gefasst. Auch im Bereich des neuen Wohnquartieres entstehen so kleine Plätze und Treffpunkte. Je nach topographischer Lage verfügen die Neubauten dabei über eine Höhe von im Schnitt 12-15m. Dem Bebauungsplan folgend, sind alle Gebäude mit Giebeldach gestaltet.

Das Gebäude der Dorfbahn ist im Bereich der Begegnungs-Zone bewusst nicht als zentrales Gebäude gesetzt, sondern leicht nach hinten gerückt. Stattdessen sitzt ein Wohnhaus mit Sonderform am prominentesten. Dies dient der Hervorhebung des Stellenwerts der Einwohner innerhalb der Gemeinde.

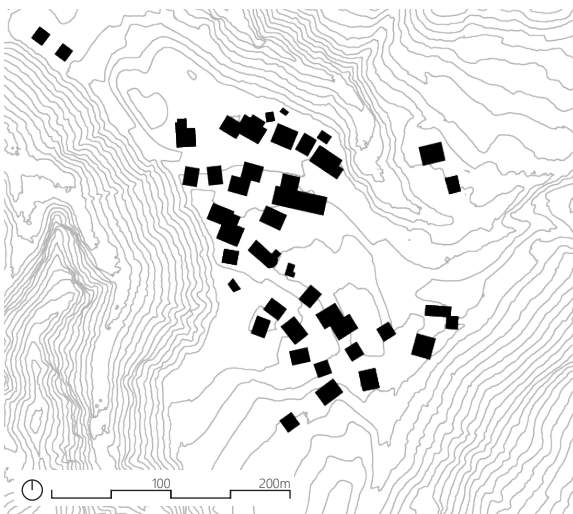


Abb. 163 Schwarzplan Begegnungs-Zone Schracken

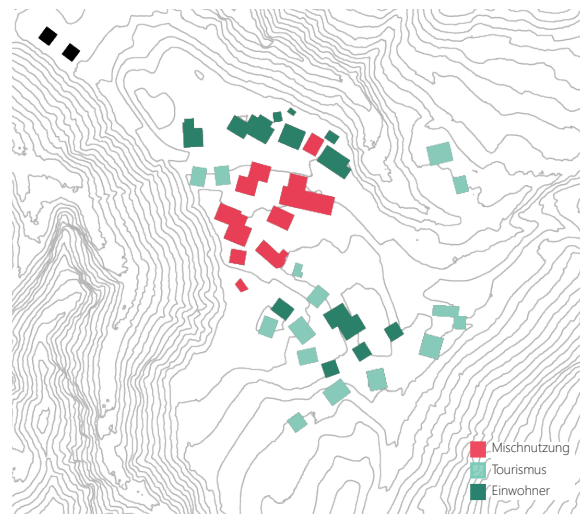


Abb. 164 Nutzungsdurchmischung Begegnungs-Zone Schracken

- 188 Stopfer: Begegnungszone versus Fußgängerzone.
- 189 Michel: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.
- 190 Es gibt drei Gebäudegrößen: 12x12m (Pfarramt), 14x19m (Gebäude Hotel Tannenhof) und 13,5x16,5m (Gemeindeamt)

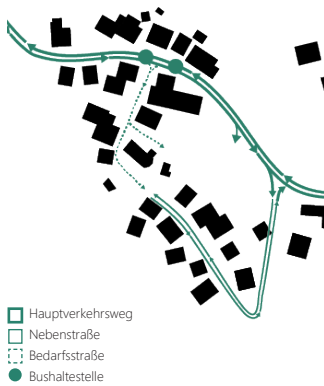


Abb. 166 Erschließung Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

Erschließung

Die Haupterschließung der Parzelle Dorf erfolgt weiterhin über die L200. Im Bereich der Begegnungs-Zone ist motorisierter Individualverkehr (MIV) jedoch nur noch eingeschränkt zulässig. Der ehemalige Parkplatz westlich vom alten Hotel Mohrenfluh entfällt, stattdessen entsteht (in Kombination mit dem Dorfbahngebäude) eine Tiefgarage mit 173 Stellplätzen. Sie wird über die L200 angesteuert. Der Abzweig Heimboden erschließt ebenfalls von dort das neue Wohnquartier, sowie das große Hotelprojekt.

Öffentliche Transportmittel (Bus, Dorfbahn, Piste, Wanderwege) schließen direkt an die Begegnungs-Zone an. Hier herrscht vorwiegend Fußverkehr. Den Auftakt zur Begegnungs-Zone bildet im Norden die neu gestaltete Zugangssituation. Hier befindet sich auch die Bushaltestelle, allerdings ist sie im Dorfbahngebäude integriert und folglich weniger dominant, aber trotzdem zentral. Von dort wird der Fußgänger mit Blick auf das Kirchportal entweder in den Kern geleitet oder er betritt das Dorfbahngebäude. Im Süden markiert die neue Bühne mit Auditorium den Beginn der Begegnungs-Zone.

Fast alle Neubauten im Bereich der Begegnungszone nehmen Funktionen im Alltag der Einwohner als auch der Touristen ein. Beide Gruppen treffen folglich regelmäßig aufeinander und durchmischen sich. Die direkt an die Begegnungs-Zone angrenzenden Erdgeschosszonen sind öffentlich genutzt. Der Zugang zu öffentlichen Nutzungen (und Hotels) erfolgt dabei stets vom Inneren der Zone aus. Private Wohnungen werden über seitliche Zugänge erschlossen. Der Öffentlichkeitsgrad der Zone sinkt nach außen.



Abb. 167 Vogelperspektive Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

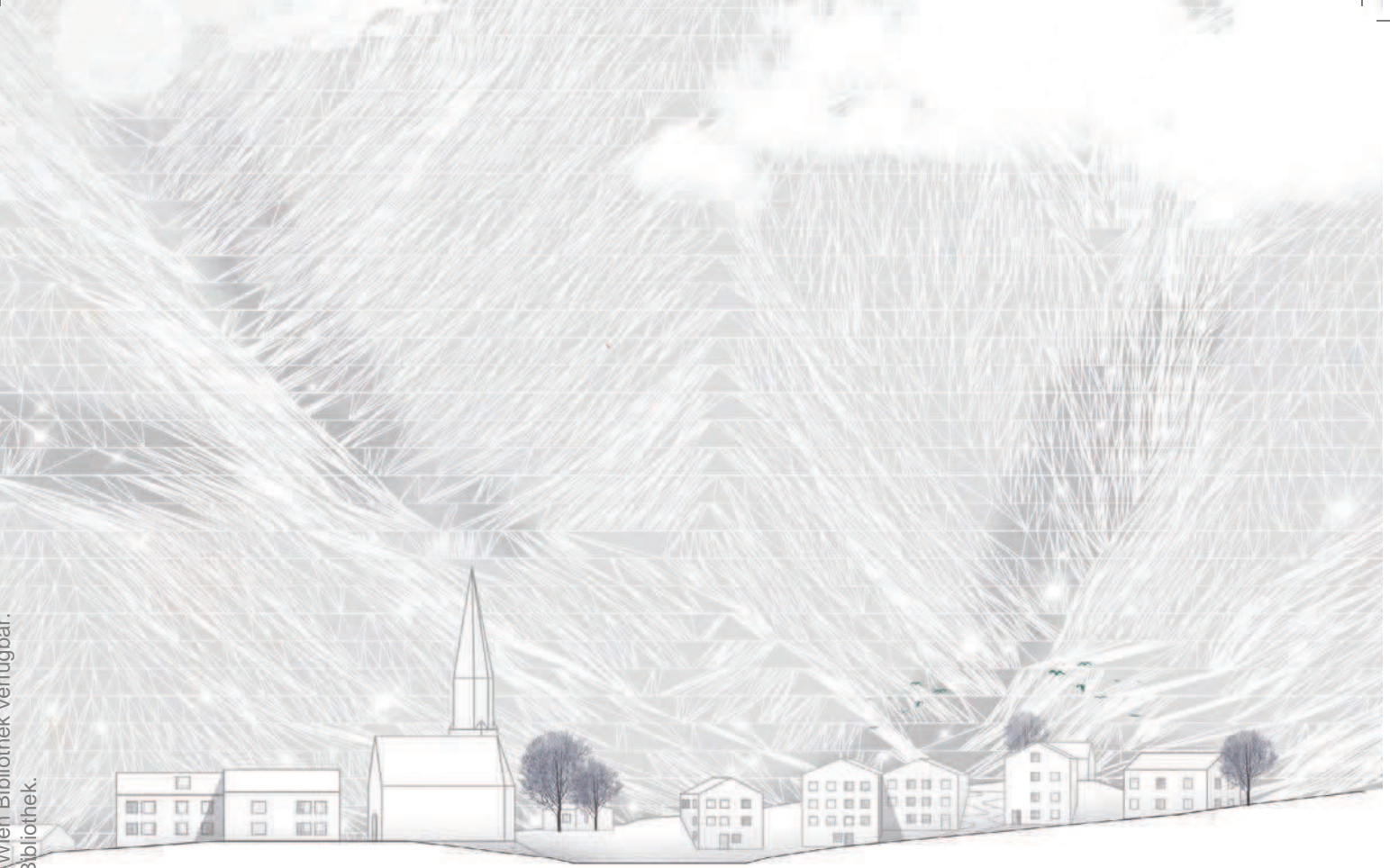


Abb. 168 Schnitt A-A Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebauliche Entwicklung

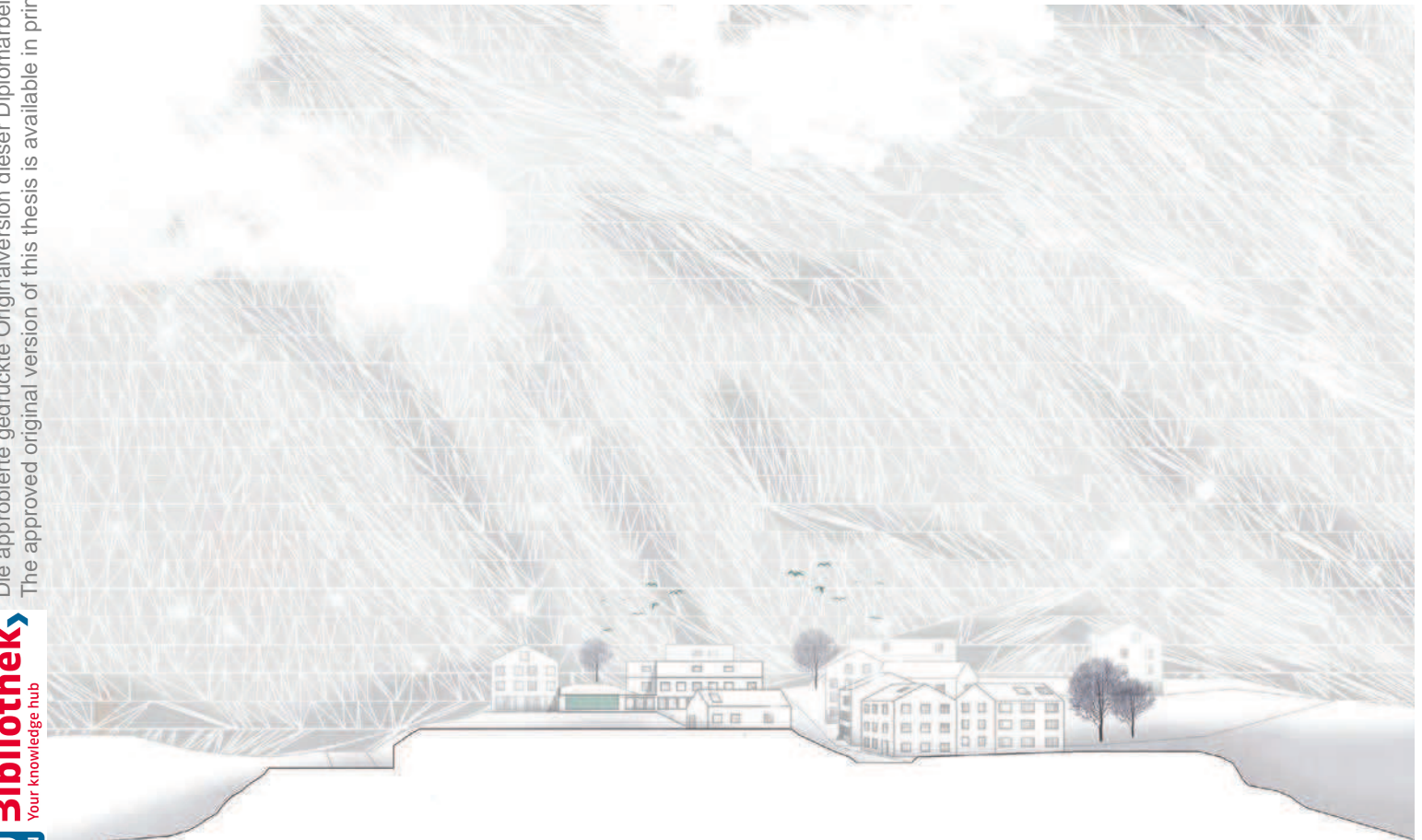
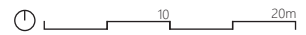
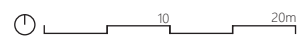


Abb. 169 Schnitt B-B Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebauliche Entwicklung



191 Warth-Schröcken Tourismus: Schröcken,
Informationstafel über die Geschichte der
Gemeinde.

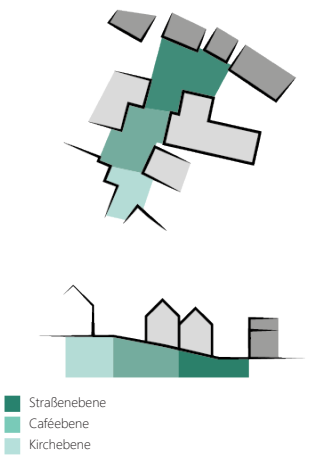


Abb. 170 Ebenen Begegnungs-Zone

Fokus Begegnungs-Zone

Die Begegnungs-Zone bildet das Zentrum der Gemeinde Schröcken und den Kern der Parzelle Dorf. Ihr angegliedert sind die wichtigsten Funktionen innerhalb der Gemeinde: Gemeindeamt, Kirche, Volksschule und Kindergarten, Supermarkt und Dorfbahn. Sie dient als Treffpunkt und Aufenthaltsbereich und schafft somit mehr Lebensqualität.

Aufgrund ihrer Topographie lässt sie sich in drei Ebenen teilen: am tiefsten liegt die Straßenebene, wo die L200 die Begegnungs-Zone kreuzt. Von hier kann auch das Dorfbahngebäude und der dort integrierte Supermarkt erschlossen werden. Auf mittlerer Höhe befindet sich der repräsentative Zugang zur Dorfbahn, der Brunnen und das Café. Ganz oben sind zuletzt Kirche, Gemeindeamt und Pfarramt verortet.

Die Dorfbahn bindet die Parzelle Neßlegg bewusst nicht an. Dies liegt an der damit verbundenen Stärkung der Parzelle Neßlegg innerhalb der Gemeinde – hier würde es zu einem weiteren Bauaufkommen kommen, wodurch der eigentliche Kern der Gemeinde (Parzelle Dorf) wiederum geschwächt werden würde. Durch die direkte Verbindung von der Parzelle Dorf zum Skigebiet wird eindeutig diese Parzelle gestärkt und ihre Zentrumsfunktion ausgebaut.

Gestalterisch wird die Begegnungs-Zone durch den einheitlichen Bodenbelag ersichtlich. Eine Pflasterung zieht sich durch den gesamten Bereich. Die Bedarfszufahrtstraße ist dabei vom Hauptbodenbelag durch eine Variation in der Farbgebung des Pflasters abgehoben.

Angelehnt an die bestehende Bebauung bestehen die neuen Gebäude vorwiegend aus Holz und verfügen über eine dunkle Dachdeckung. Auch die für Schröcken „übliche Schindelverkleidung“¹⁹¹ findet Anwendung. Bänke und Sitzstufen bestehen aus Sichtbeton und sind mit Holz Sitzflächen ausgestattet.

Der Brunnen mit umrahmender Sitzmöglichkeit kennzeichnet den Dorfmittelpunkt. Hier kann sich die Bevölkerung (Einwohner und Gäste) unter Bäumen aufhalten und verabreden. Dahinter, abgeschirmt durch die Bäume, ist der Schulhof der Volksschule erweitert worden. Verschiedene Angebote wie ein Hüpfspiel oder ein Sandkasten bieten Platz zum Spielen. Die Kleinsten (Kinder der Kindergartengruppe) haben aufgrund des fließenden Übergang zwischen Schulhof und Begegnungs-Zone ihren eigenen schattigen und umzäunten Aufenthalts- und Spielbereich hinter dem Schulgebäude. Dieser ist jedoch, im Gegensatz zum Schulhof, nur eingeschränkt zugänglich.



Abb. 171 Gestaltung Begegnungs-Zone

Grundriss Begegnungs-Zone auf Straßenebene - Zugang Supermarkt

Die Neubauten passen sich in ihrer Ausrichtung der Ebene der Begegnungszone an. So öffnet sich zum Beispiel das Dorfbahngebäude im Bereich der Straßenebene (UG) nach Norden hin, während es sich auf der Caféebene gen Westen orientiert. Sie vernetzen über halböffentliche bis öffentliche Nutzungen die jeweiligen Ebenen der Begegnungszone. Diese wirkt dadurch auch in die Gebäude hinein.

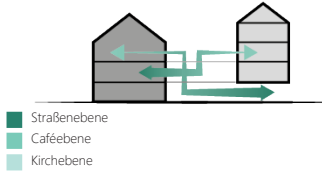


Abb. 172 Verwebung Gebäude

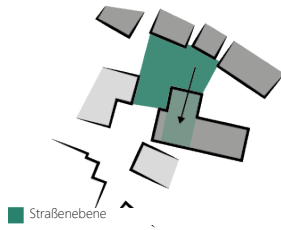


Abb. 173 Erweiterung Begegnungs-Zone auf Straßenebene

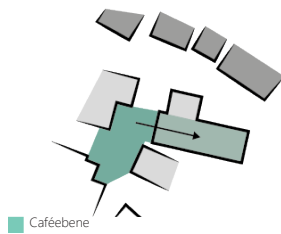


Abb. 174 Erweiterung Begegnungs-Zone Caféebene

Besonders klar erkennbar ist dieses Konzept im Dorfbahngebäude anhand des Supermarktes. Er ist sowohl im Norden der Begegnungs-Zone auf Busebene zu erreichen, als auch von Westen aus über eine Freitreppe, die von der Caféebene nach unten führt.

Die Begegnungs-Zone funktioniert also wie eine Drehscheibe.

Die bereits beschriebene Verwebung von Tourismus und Einheimischen spiegelt sich auch innerhalb der Gebäude wider. Alle sind im Schwerpunkt zwar einer Seite zugeordnet, verfügen jedoch stets über öffentliche Bereiche, die auch für die andere Seite zugänglich sind. Diese sind in ihrer Geschosshöhe auch höher als die privaten Bereiche.

Im nördlich gegenüberliegenden Neubau befindet sich im Erdgeschoss eine Bäckerei o.ä. mit Möglichkeit zum Aufenthalt.

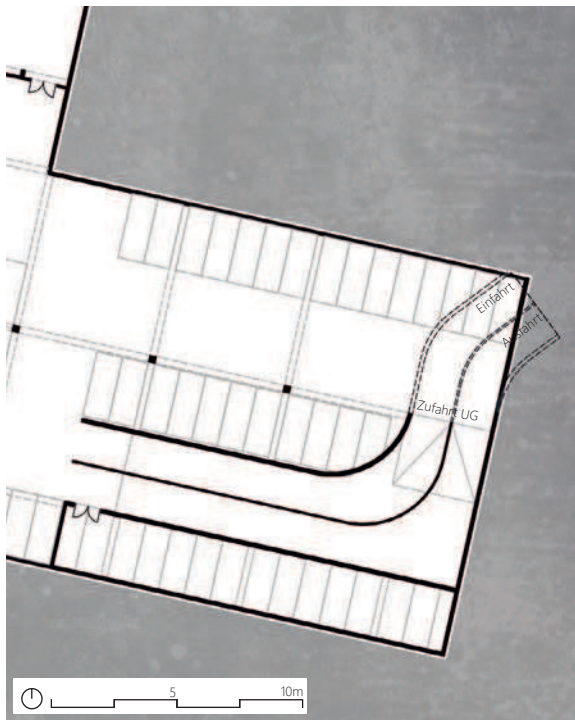


Abb. 175 Tiefgarage Straßenebene



Abb. 176 Zufahrt Tiefgarage Kirchebene



Abb. 177 Grundriss Begegnungs-Zone auf Straßenebene



192 Doppelmayr Seilbahnen GmbH: Wir.
Magazin für Kunden und Mitarbeiter, 172:3.

Grundriss Begegnungs-Zone auf Caféebene - Zugang Dorfbahn

Der Einstiegsbereich der Dorfbahn gilt als Erweiterung des Dorfplatzes. Durch die transparente Fassadengestaltung kann er von den gegenüberliegenden Sitzstufen eingesehen werden. Ein überdachter Vorderbereich vorm Zugang zu den Kabinen ermöglicht ein angenehmes Warten und schafft einen weichen Übergang zwischen Innen und Außen.

Die Garagierung der Kabinen erfolgt in den Stationen.¹⁹² Eine Station kann bis zu 18 Kabinen unterbringen. Zusammen mit der Bergstation können also 36 Kabinen 144 Personen befördern (4er Kabinen). Wartungsräume und Werkstätten liegen im nördlich liegenden Anbau. Bei Bedarf kann die Dorfbahn nach Betriebsende auch als Veranstaltungsort genutzt werden, da die öffentlichen Toiletten im UG auch separat zugeschaltet werden können.

Der nördliche Anbau bietet außerdem Platz für das Tourismusbüro, welches vom Gemeindeamt ins Gebäude der Dorfbahn verlegt wird. Ticketschalter und die öffentliche Tourismusinformation befinden sich im Untergeschoss des Gebäudes auf Straßenebene. Im Gemeindeamt kann dafür der Gemeindesaal ausgebaut werden, um den ortsansässigen Vereinen eine Möglichkeit zum Proben o.ä. zu geben.

Die zuvor beschriebene ebenen- und nutzungsübergreifende Vernetzung wird auch im westlich gegenüberliegenden Gebäude deutlich. Ein Café-Restaurant dient sowohl den Hotelgästen als Speiseraum, ist aber auch für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Lobby des Hotels befindet sich im unmittelbaren Zugangsbereich der Begegnungszone auf Straßenebene

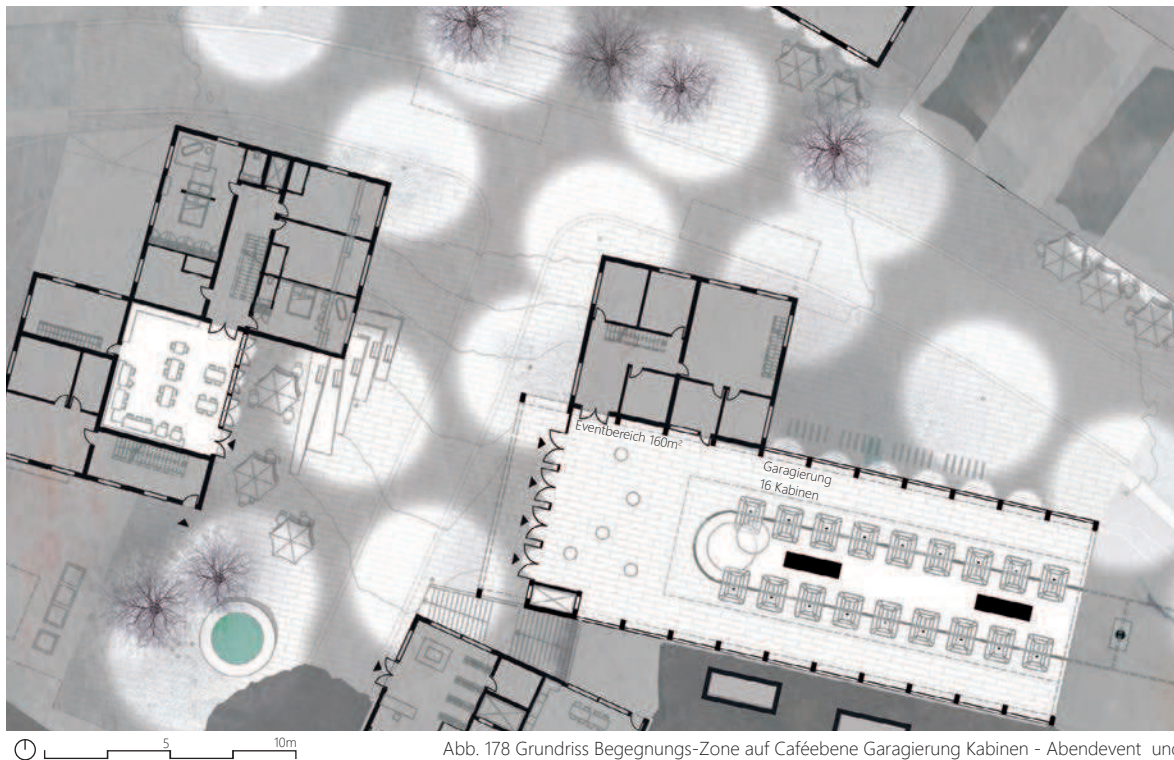
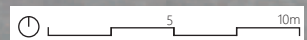


Abb. 178 Grundriss Begegnungs-Zone auf Caféebene Garagierung Kabinen - Abendevent und Beleuchtungskonzept



Abb. 179 Grundriss Begegnungs-Zone auf Caféebene



Grundriss Begegnungs-Zone auf Kirchebene - Zugang Sonderform Wohnen

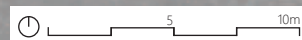
Das Gebäude Sonderform Wohnen eignet sich besonders für betreubares Wohnen für Ältere. Durch seine Positionierung und Erschließung ist es gut in das Gemeindeleben integriert. Der Zugang zum Gebäude erfolgt von außen aber vom „Trubel“ abgewandt.

Der Supermarkt und daran anschließend die Bushaltestelle ist barrierefrei und einfach über den Lift erreichbar. Gemeinschaftlich genutzte Bereiche bieten die Möglichkeit zum internen Austausch.

In den Obergeschossen der anderen Gebäude befinden sich ebenfalls Wohnungen bzw. Hotelzimmer.



Abb. 180 Grundriss Begegnungs-Zone auf Kirchebene



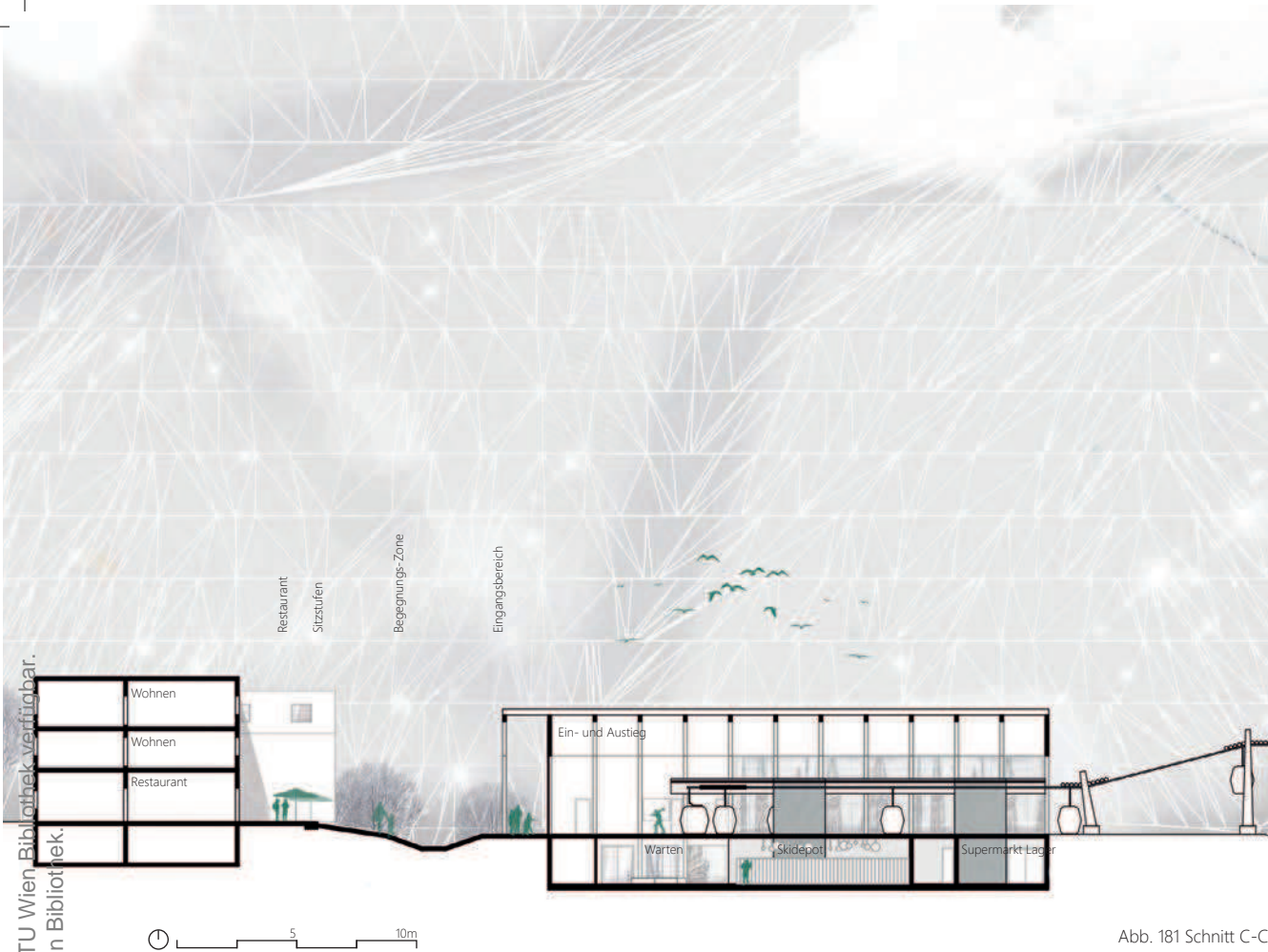


Abb. 181 Schnitt C-C

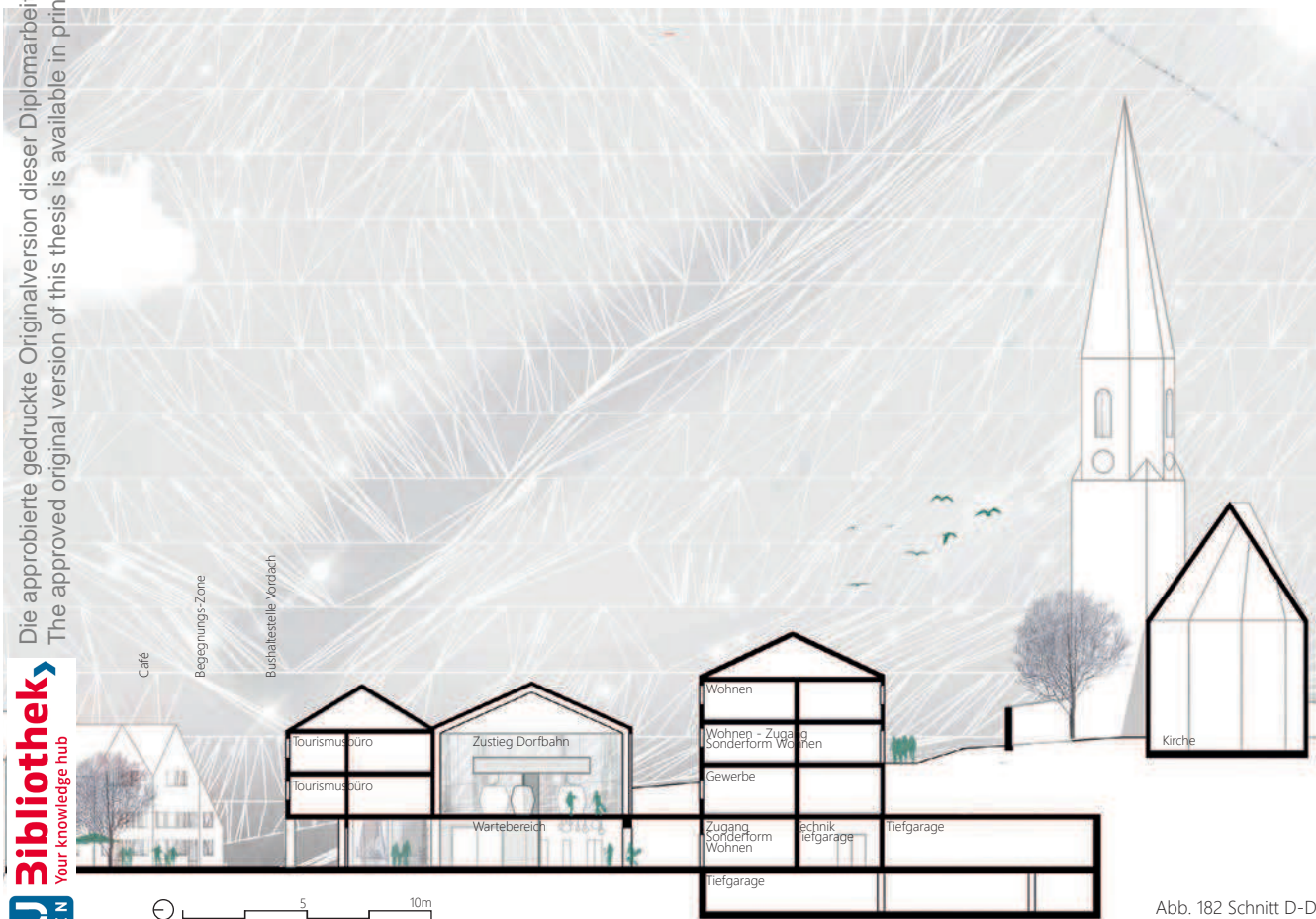


Abb. 182 Schnitt D-D



Abb. 183 Schnitt E-E

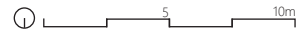


Abb. 184 Schnitt F-F

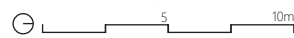




Abb. 185 Visualisierung Begegnungs-Zone Caféebene Winter

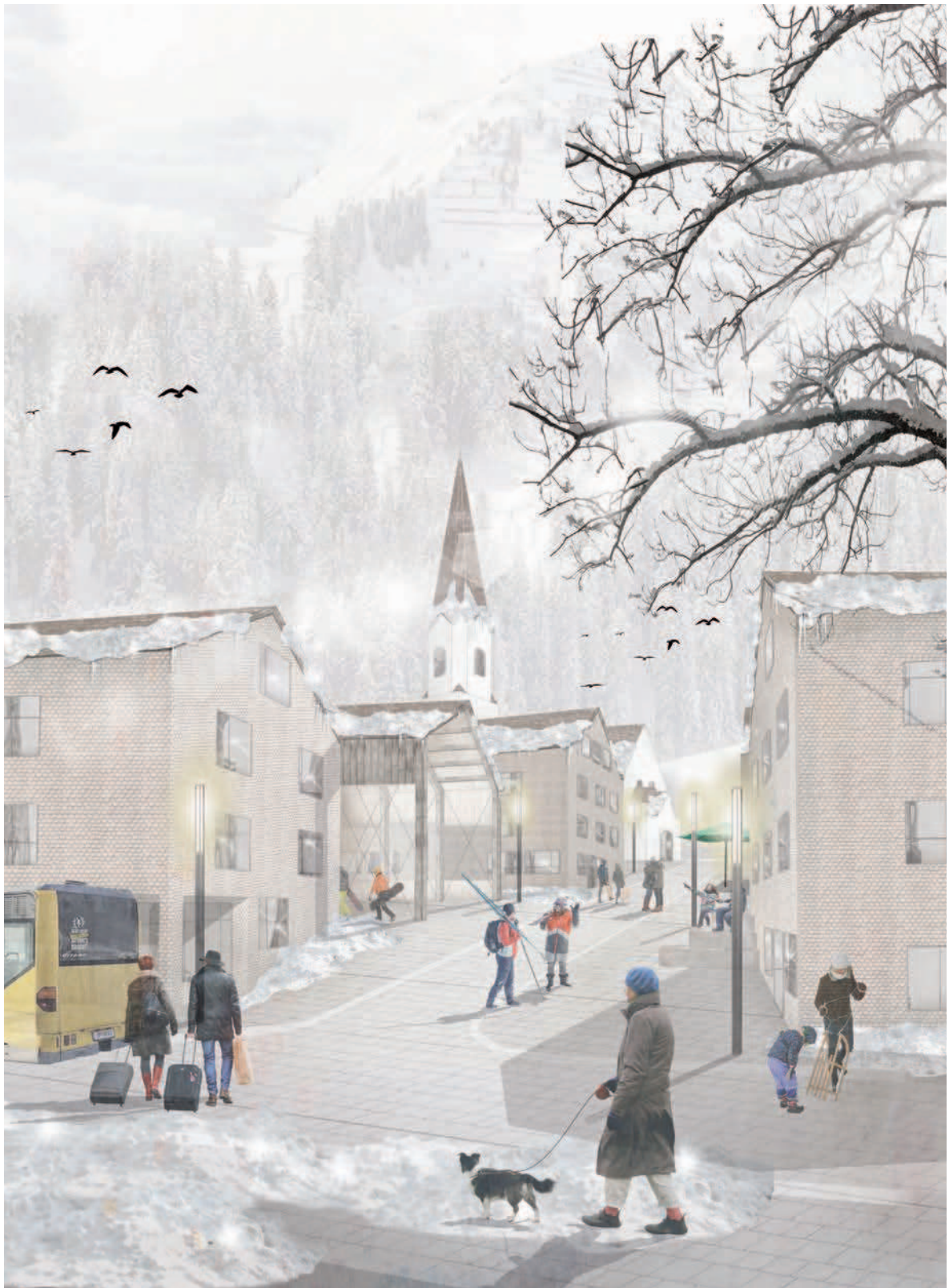


Abb. 186 Visualisierung Begegnungs-Zone Straßenebene Winter



Abb. 187 Visualisierung Begegnungs-Zone Caféebene Sommer

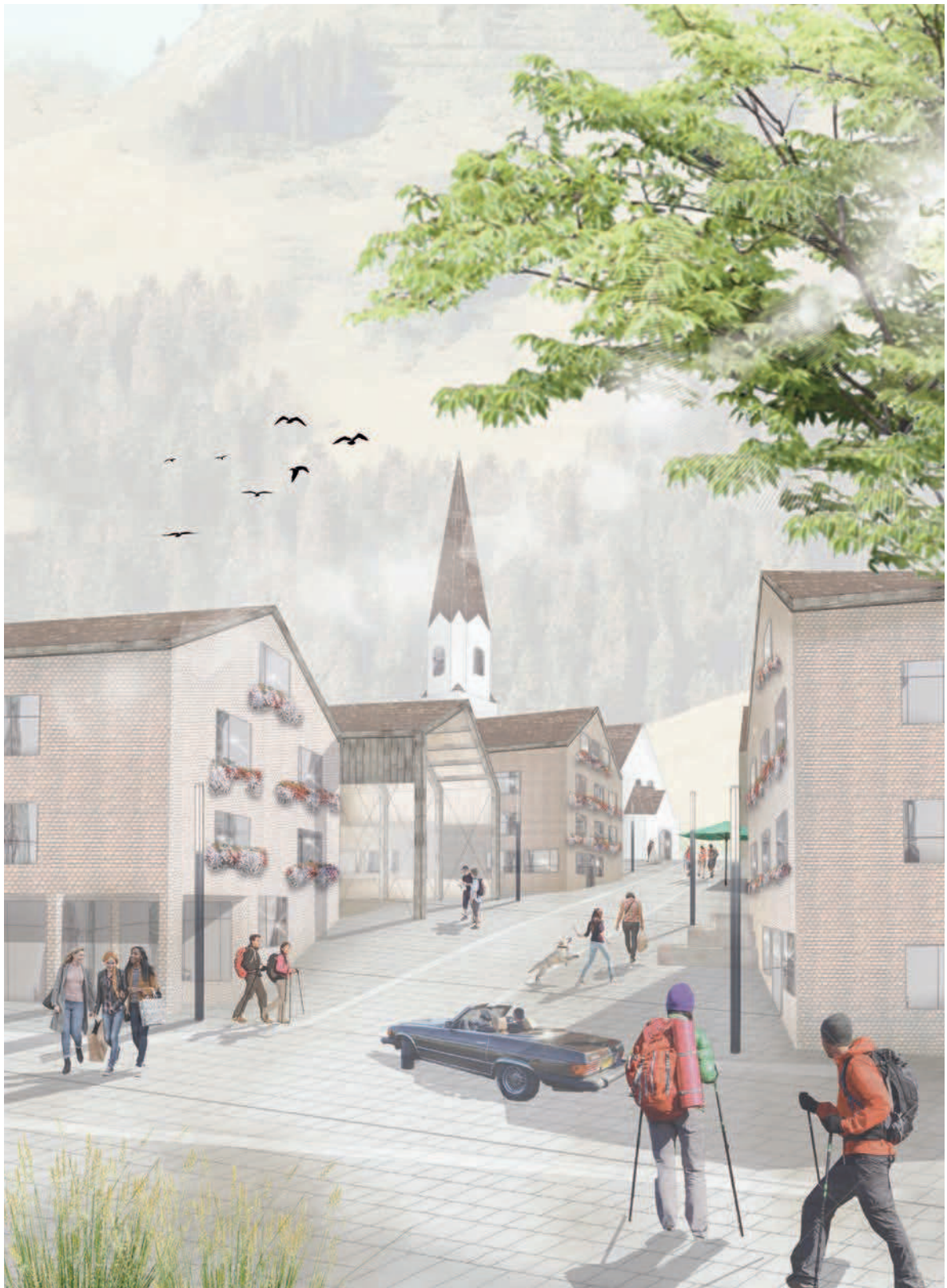


Abb. 188 Visualisierung Begegnungs-Zone Straßenebene Sommer

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

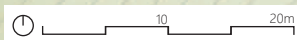


Abb. 189 Lageplan Begegnungs-Zone Schrücken mit städtebaulicher Entwicklung Sommer





Abb. 190 Lageplan Begegnungs-Zone Schrocken Sommer

7 FAZIT UND AUSBLICK

Im Rahmen dieser Diplomarbeit wurden die Einflüsse des Tourismus auf die Stadtentwicklung alpiner Resorts analysiert und die Potentiale einer integralen Planung zwischen Tourismus und Städtebau diskutiert. Exemplarisch aufgezeigt wurde eine solche Planung für die Gemeinde Schröcken am Arlberg.

Hier wurde deutlich, dass es möglich ist, die Interessen des Tourismus mit denen der Einheimischen in eine gemeinsame Planung zu übersetzen – insofern die Interessen der beiden Bereiche bekannt sind und ein übergreifendes Konzept entwickelt wird.

Die Dorfbahn ist als Teil der Stadtentwicklung der Parzelle Dorf konzipiert und fügt sich deswegen schlüssig in die geplante Bebauung ein. Der Charakter von Schröcken bleibt grundsätzlich erhalten, da auch große Bauvolumina durch die Nutzung der topographischen Gegebenheiten verdeckt eingefügt werden können. Durch die stete Verwebung von Einwohner- und Touristenwegen in der Nutzung und Erschließung der Gebäude kommt es zu einem Austausch und steten Kontakt der beiden Akteursgruppen.

Während der Auseinandersetzung mit diesen Thematiken zeigte sich, dass der Tourismus im Allgemeinen bzw. der Bau von Skiliftanlagen im Speziellen das Potential hat, als Instrument in der Stadtentwicklung etabliert zu werden. Durch eine gezielte Platzierung der touristischen Bauvorhaben kann auch die Stadtentwicklung gewinnbringend vorangetrieben werden.

Derzeit besteht jedoch keine oder nur wenig Kooperation zwischen den Bereichen Tourismus und Planung, wodurch es zur Verbauung der Alpenen Resorts nach touristischen Maßstäben kommt. Auch die Vorteile einer integralen Planung beider Materien sind wenig bekannt.

Gestützt auf die Erkenntnisse dieser Arbeit ließe sich die Forderung nach einer stärkeren Verwebung der beiden Materien insbesondere im alpinen Raum und mit Bezug auf Alpine Resorts aufstellen. Mögliche Schritte in diese Richtung wären zunächst ein umfassendes Informieren und die Förderung des gegenseitigen Austausches der beiden Bereiche.

So könnten zum Beispiel Expertinnen und Experten aus dem einen Fachbereich in den jeweils anderen entsandt werden und bei Entscheidungs- und Planungsprozessen mitwirken. Langfristiges Ziel könnte die Implementierung des Tourismus als eigenständige Fachmaterie in der Planung sein.

8 ANHANG

Interview mit der Geschäftsführerin Warth-Schröcken Tourismus Angela Schwarzmann und dem Bürgermeister der Gemeinde Schröcken, Herbert Schwarzmann, am 14.08.2020 im Gemeindeamt in Schröcken

Übersichtsplan der Lifte und Pisten der Skigebiete „Ski Arlberg“ und „SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental“

Abbildungsverzeichnis

Quellenverzeichnis

193 Mit „Arlberg Flocke“ ist das Icon der Ski Arlberg Region gemeint (eine Schneeflocke), welches sich in allen unter der Dachmarke „Ski Arlberg“ vereinten Orten im Symbol wiederfindet.

8.1 Interview in Schröcken 14.08.2020; 08:45 Uhr

zwischen

- Annika J. Michel (M),
- Herbert Schwarzmann (Bürgermeister der Gemeinde Schröcken) (B) und
- Angela Schwarzmann (Geschäftsführerin Tourismusbüro Warth-Schröcken) (T)

im Gemeindeamt.

Das Gespräch wurde mit dem Einverständnis aller Teilnehmer aufgezeichnet und nachfolgend verschriftlich. Zum besseren Lesefluss wurden verschiedene Anmerkungen im Wortlaut vorgenommen, inhaltlich wurden keine Veränderungen getätigt.

[Beginn des Gespräches um 08.45 Uhr am 14.08.2020 im Gemeindeamt Schröcken zwischen Annika Michel und Angela Schwarzmann. Bürgermeister Herbert Schwarzmann stößt ab 09.00 Uhr dazu]

[Begrüßung, Einleitung]

M: Warum ist die „Arlberg-Flocke“¹⁹³ nicht Teil des Symbols Warth-Schröcken?

T: Also da muss ich ein bisschen weiter ausholen. Der Tourismus in Vorarlberg ist jetzt schon seit 20 Jahren in Destinationen aufgeteilt. Warth-Schröcken gehört zur Tourismusdestination Bregenzerwald und nicht zur Destination [Ski] Arlberg. Diese hat für sich den angesprochenen Stern als Symbol. Und der darf natürlich auch nur von den [Orten] verwendet werden, die wirklich bei der Arlberg Destination dabei sind.

M: Aber interessanterweise gibt es innerhalb der Destination „Ski Arlberg“ ja auch wieder unterschiedliche Tourismusverbände. Zum Beispiel hat Stuben einen eigenen Verband, Lech und auch St. Anton.

T: Ja. Das Übergeordnete von den Verbänden dieser Orte ist dann die Dachmarke Arlberg. Bei uns ist das an und für sich dieselbe Situation für die Destination Bregenzerwald: wir haben ja auch Warth-Schröcken Tourismus, es gibt Schoppernau Tourismus, etc. Die ganzen einzelnen Tourismusbüros der Orte im Bregenzerwald stehen wiederum unter der Dachmarke Bregenzerwald.

Hier bei uns haben wir natürlich schon eine besondere Situation, weil wir uns eigentlich Jahrzehnte diese Skigebietsverbindung gewünscht haben und dann jetzt im Jahr 2013 auch gekriegt haben – mit sämtlichen Folgeprojekten. Es kamen Investoren, die Hotelbetten gebaut haben. Das ist schon fast zu viel geworden. Aber es war auch ein Impuls für die Jungen in Warth und Schröcken, die mit der Skiverbindung zum Arlberg eine Perspektive bekommen haben, um

hier sesshaft zu werden. So entstanden einige Klein- und Mittelbetriebe und Familien wurden gegründet, was für so kleine Dörfer essentiell wichtig ist.

Was die Destination anbelangt, sind wir aber nach wie vor Teil von Bregenzerwald Tourismus. Durch die Skigebietsverbindung dürfen wir jedoch auch das „Ski Arlberg“ Logo verwenden, wenn es um die Kommunikation im Kontext mit dem Skigebiet geht.

M: Und Teil von beidem werden geht nicht? Oder irgendwann zu sagen, wir kapseln uns vom Bregenzerwald ab? Denn Warth-Schröcken liegt schon weit von Bregenz entfernt und ist gerade durch die Skigebietsverbindung eben gen Arlberg orientiert. Dasselbe gilt für die Regios im Vorarlberg, wo Warth-Schröcken ja auch zum Bregenzerwald gehören.

T: Das ist genau der Knackpunkt. Denn wir haben zwischen Warth und Lech eine Wintersperre. Die beiden Gemeinden sind im Winter also nur über das Skigebiet verbunden. Nur im Sommer können wir über die Straße nach Lech fahren. Das heißt, wir werden der Regio hier im Bregenzerwald angehörig bleiben müssen, da über diese auch der ganze ÖPNV organisiert wird. Diese Diskussion führen wir aber eigentlich schon mindestens 20 Jahre lang und wahrscheinlich auch davor schon.

Dieses Thema haben wir in unserem letzten Zukunft Strategie Workshop¹⁹⁴ auch wieder thematisiert. Wir sind zu dem Schluss gekommen, dass wir uns hier in Warth-Schröcken ja eigentlich eh in einer Luxussituation befinden: wir können einerseits eine gewisse Position im Bregenzerwald einnehmen, aber andererseits auch am Arlberg. Und, was wir nicht zu vernachlässigen wissen: wir haben auch noch den Lechweg. Ein Weitwanderweg, der im Sommer inzwischen auch ein sehr, sehr wichtiges Leitprodukt geworden ist. Dieser stellt wiederum eine Verbindung ins Lechtal und sogar bis ins Allgäu hinaus her.

Wir sind also zwischen all diesen Regionen hier in Warth-Schröcken quasi eine Drehscheibe. Deswegen haben wir uns dafür ausgesprochen, eine Boutique-Destination zu sein und zu bleiben und uns in all diesen Bereichen im Bregenzerwald und am Arlberg zu positionieren. Ich denke, es wäre falsch, in eine Richtung „Türen zuzuschlagen“. Der Bregenzerwald ist vor allem im Sommer ein starker Partner. Den Arlberg brauchen wir im Winter einerseits wegen der Skiverbindung aber natürlich auch, weil es eine starke Wintermarke ist.

Wir haben uns aber in all den Jahren, seit das diskutiert wurde nicht einigen können, was das Beste wäre. Es gab eine Bevölkerungsbefragung im Zuge der Strategieentwicklung für Warth-Schröcken und da war die Mehrheit schon dafür, die Tourismusmarke Arlberg zu haben. Man muss bei diesen Entscheidungen jedoch alle Bereiche abwägen, es geht einerseits um die Vermarktung aber andererseits auch um die Zugehörigkeit der Regio und damit zusammenhängend auch dem ÖPNV.

Trotzdem haben wir festgestellt: eigentlich haben wir all die Jahre nicht

¹⁹⁴ Das Tourismusbüro Warth-Schröcken hat im Jahr 2019 eine neue Marketing-Strategie und Markenpositionierung vorgenommen.

wirklich ein Problem gehabt, mit der Position die wir haben. Herausfordernd wurde es immer dann, wenn wir uns auf gewissen Online-Portalen einer Region zuordnen müssen oder eben wenn genau diese Fragen auftauchen.

M: Sehr interessant! Ist denn geplant, die Position der „Drehscheibe“ noch stärker auszubauen und zu bewerben? Derzeit ist der Slogan von Warth-Schröcken ja „Atem der Berge“. Wie grenzt sich das von den anderen Destinationen, insbesondere am Arlberg, ab?

T: Also der Slogan „Atem der Berge“ ist im Zuge dieser Strategieentwicklung erarbeitet worden. Wir sagen, in Warth-Schröcken erlebt man diesen „Atem der Berge“. Wir begründen das folgendermaßen. Im Bregenzerwald, oder halt in unserer Sommerpositionierung, können wir sagen: wir sind hier einfach in der alpinen Lage, wir arbeiten auf hohem Niveau, es gibt viel Platz, viel Freiheit – und das auch vor Corona schon. Also passt es jetzt eh besser denn je. Hier bei uns ist eben Durchatmen möglich. Der Slogan beruht auf tatsächlichen Aussagen der Gäste hier, die während der sommerlichen Hitzewellen bei ihnen daheim herkamen und sagten: hier kann man mal so richtig durchatmen! Das müssen wir natürlich noch mit Leitprodukten ausbauen, dazu haben wir natürlich schon viele Ideen und Konzepte. Die hätten wir auch gerne schon gestartet, wenn wir [wegen Corona] nicht etwas ausgebremst worden wären, wie so viele andere auch.

Aber auch im Winter ist unserer Positionierung „Atem der Berge“ stimmig. Es ist ein Spiel mit dem Wetter: wir haben hier manchmal ganz extreme Wettergeschichten, wir haben diesen Tiefschnee, diese unberührten Hänge... hier kann man den „Atem der Berge“ spüren. Und wiederum gibt es auch im Winter nicht diese Massen und das Überlaufene.

Also können wir uns auch ganz klar von den anderen Orten vom Arlberg abgrenzen. In Lech schwingt ganz stark dieses Thema Luxus mit, in St Anton bisher das Après Ski Thema – wobei sich das jetzt [wegen Corona] vielleicht auch anders weiterentwickeln wird. Bei uns war Après Ski aber eh noch nie das Thema, wir waren schon immer dieser ruhigere Geheimtipp am Arlberg, wo man diesen Atem der Berge eben noch richtig spüren kann. Warth-Schröcken fügt sich also sehr gut in diese Arlberg-Destinationen ein und differenziert und positioniert sich.

M: Könnten sie sich vorstellen, dass auch Architektur und Planung etwas zu dieser Positionierung beitragen können? Also im Sinne eines Corporate Designs das sich bis in die Architektur durchzieht? Es gibt zum Beispiel das Konzept der Bergsteigerdörfer, die ---

[Kurze Unterbrechung durch Erscheinen Herbert Schwarzmanns.]

M: Wir haben gerade über das Corporate Design bzw. über

die Möglichkeit gesprochen, die Marke eines Dorfes, in die Stadtplanung zu übertragen. Jetzt würde mich natürlich interessieren, was Sie dazu sagen. Auch, wenn man das Projekt Dorfbahn miteinbezieht und die im REK angesprochene Zentrumsentwicklung. Könnte die Dorfbahn hier einen Impuls zur nachhaltigen Entwicklung setzen?

B: Ja, wenn man vom Zentrum ausgeht, da sind wir aufgrund der geringen vorhandenen Freifläche natürlich schon gefordert, die paar Quadratmeter die wir haben bestmöglich zu nutzen. Bestmöglich nicht in dem Sinne, möglichst viele Betten rauszubringen, sondern bestmöglich im Sinne eines passenden Dorferscheinungsbilds. Trotzdem wollen wir uns natürlich auch entsprechend touristisch weiterentwickeln.

Damit befassen wir uns schon relativ lang. Phase eins war eigentlich immer diese Dorfbahn, die schon seit 15 oder 20 Jahren diskutiert wird und in sieben oder acht Varianten geprüft und angeschaut wurde. Da kam mal eine neue dazu – oder neu unter Anführungszeichen, da eine ehemals verworfene Variante jetzt wieder hervorgeholt wurde – die wir jetzt prüfen. Dann soll es jetzt mal eine endgültige Entscheidung geben: gehen wir Richtung Dorfbahn oder nicht?

Die Grundsatzentscheidung vom Dorf ist schon da, man sagt, man will sie – jetzt sind wir an dem Punkt zur Wahl der Variante. Wir haben eigentlich immer einen Favoriten gehabt, das ist die direkte Verbindung zum Falkenkopfberg, zur bestehenden Skischaukel Falkenkopf, hoch. Jetzt ist man im Zuge von Bürgerdiskussionen draufgekommen, dass eine alte Variante, die man schonmal geprüft hat, die aber damals aus diversen Gründen nicht weiter diskutiert wurde, wieder aufgreift. Dabei handelt es sich um eine Dreiecksbahn, die vom Dorfzentrum Richtung Neßlegg geht und von Neßlegg dann ins Skigebiet.

M: Also mit einer Mittelstation in Neßlegg, dass man auch dort zusteigen kann?

B: Genau. Das hätte natürlich schon gewisse Vorteile. Vorteile insofern, als dass eigentlich die zwei Parzellen mit relativ viel Betten, Neßlegg und Heimboden, über eine Bahn verbunden werden. Man müsste halt schauen, dass man die beiden Bahnen auch getrennt voneinander betreiben kann.

Das hätte den Charme, dass die Gäste tagsüber rauf und runterfahren könnten, aber wenn jemand der Einheimischen einkaufen will, wäre es vielleicht eine Option, den Abendbetrieb zu verlängern. Außerdem hätte man die Möglichkeit, bei schlechter oder extremer Witterung auch nur Teilbereiche laufen zu lassen.

Nachteile sind natürlich die immensen Mehrkosten. Momentan prüfen wir gerade, ob es behördlich überhaupt umsetzbar ist. Das OK bekämen wir bis Ende Herbst¹⁹⁵ und dann wird's einmal eine Grundsatzentscheidung geben müssen, welche Variante. Und die nächste Entscheidung wird dann nicht nur

¹⁹⁵ zum Zeitpunkt der Abgabe der Diplomarbeit (Oktober 2020) gab es noch keine neuen Informationen

die Variante, sondern auch die Finanzierung werden.

Dazu muss man wissen, dass sich die Liftgesellschaften nicht gegen die Bahn verwehren, aber im Prinzip finanziell nicht die Hauptlast tragen wollen. Die Kosten müssen aufgeteilt werden und die Bergbahnen werden sich da mit einem kleineren Prozentsatz beteiligen. Der Rest muss vom Dorf oder von Investoren gestemmt werden.

M: Sagen dann die Investoren aber vielleicht, dass sie warten bis genügend Betten da sind?

B: Nein, dieser Kreislauf ist durchbrochen. Wir reden derzeit von zwei Investoren. Das ist einmal das Hotelprojekt The Heimat oben bei Neßlegg und dann noch ein weiteres hinter der Kirche, das Projekt „Mohnenfluh“, welches sich gerade in der Planung befindet. Dort sollen so um die 400 Betten kommen. Das wäre der zweite Investor. Beide bekennen sich auch zur Bahn und bringen auch namenhafte Beträge – die Frage ist nur, wie hoch die dann tatsächlich ausfallen werden und dann, wie sich das Dorf beteiligt. Das ist natürlich eine Voraussetzung. Prinzipiell sagen wir: alle, die aus der Dorfbahn einen touristischen Nutzen draus ziehen, müssen sich irgendwie beteiligen.

Es gilt für die Berechnung der Anteile noch einen passenden Schlüssel zu finden. Und dann kommt natürlich die spannende Frage, wie viele beim Anblick ihrer Beteiligungssumme überhaupt noch dafür sind. Das ist noch der Hasenfuß an der ganzen Geschichte.

Gut und damit zusammenhängenden haben wir hier das Dorfzentrum. Dazu haben wir eine sogenannte Quartiersentwicklung im letzten Jahr gemacht. Da wurden mit der Raumplanung Vorarlberg drei namenhafte Architekturbüros damit beauftragt, sich dieses Areal anzuschauen und herauszuarbeiten, was kann man sich da baulich vorstellen kann.

Die Architekten haben das aus zwei Gründen untersucht: zum einen, dass wir wirklich ein Konzept haben, wie sich das Areal baulich entwickeln kann, sodass da nicht lauter Einzelgeschichten entstehen. Natürlich werden die Projekte dann schon als Einzelprojekte realisiert, aber das Gesamte sollte irgendwie zusammenpassen. Der Vorschlag der Architekten wurde bei der Bevölkerung als eigentlich recht gut gelungen bewertet.

Der zweite Grund warum diese Studie gemacht wurde war, dass das ganze Areal vor der Kirche eigentlich als Freihaltefläche gewidmet war. Das heißt, dort ist eigentlich absolutes Bauverbot. Bisher gab es auch vom Land oder der Raumplanung kein Signal, dass sich das irgendwann einmal ändern wird. Aufgrund dieser Studie hat man aber entschieden, dass man dort sehr wohl etwas bauen darf – zwar eingeschränkt und nicht im gesamten Bereich, aber in einem Teil davon. Das soll sich dann nachher auch irgendwie bewähren mit der Dorfbahn und der Talstation. Dass das alles irgendwie zusammenpasst wird dann die nächste Herausforderung. So eine Talstation wird natürlich das Zentrum verändern, das ist keine Kleinigkeit. Aber ich habe die Hoffnung, dass man im Zuge dieser Talstation, wenn man das geschickt macht, auch andere

Infrastrukturen mit reinbringt.

M: Was würden Sie sich dafür vorstellen?

B: Zum Beispiel unserer Sparmarkt, der platzt aus allen Nähten. Wir betreiben ihn als Gemeinde. Der hat maximal 100m² und platzt aus allen Nähten. Den sollte man dringst vergrößern. Da würde sich ja so eine Möglichkeit wie die Dorfbahn anbieten, den Markt auch irgendwo dranzuhängen.

M: Also das eine Art Mischnutzung entsteht, sodass es eben nicht nur ein Zentrum mit Tourismusnutzung wird, sondern dass auch etwas für die Anwohner geboten wird.

B: Natürlich. In dem Zuge muss auch die Infrastruktur mitwachsen und das wären so Ansätze.

M: Soll denn auch neues Wohnen am Dorfzentrum entstehen?

B: Ja, das wurde zumindest im Konzept der Architekten so geplant. Die Frage ist für mich natürlich nur, weil ich das auch relativ nüchtern sehe, ob an diesem Standort überhaupt jemand von den Einheimischen wohnen will. Denn die Wohnqualität ist direkt an der L200 sicherlich nicht die allerbeste – für den Tourismus ja, Betten oder Geschäfte oder so, das passt. Es kommt auch auf die Gestaltung an. Vielleicht wäre auch eine Mischnutzung möglich. Man könnte auch schauen, wie das erste Projekt läuft und dann erst die nächsten entwickeln.

Ja und ansonsten weitere Infrastruktur. Das fängt hier an, im Gemeindehaus. Wir haben einen Mehrzwecksaal und so weiter, aber der wird auch langsam zu klein. Die Musikbühne soll vergrößert werden. Das alles gilt es jetzt in ein Gesamtkonzept einzubetten.

Gestalterisch haben wir natürlich schon so unsere Vorgaben. Wir wollen, dass wir irgendwo einheitlich in eine Richtung gehen. Wir haben also im Bebauungsplan zum Beispiel eine Satteldachverordnung drinnen. Ausnahmen gibt es natürlich im Gewerbebereich, wenn es denn Sinn macht. Ansonsten ist es vom Dorf so angedacht – und wenn ich vom Dorf rede, dann meine ich die Gesamtbevölkerung, also uns alle – dass der derzeitige Charakter des Dorfes nicht gravierend verändert wird. Es soll so bestehen bleiben und insbesondere das Familiäre, das Walserische, soll und muss künftig bleiben. Dies wurde auch in der Gemeindevertretung so beschlossen. Wir wollen absolut keinen Abklatsch von Lech oder so, denn das passt nicht zu uns. Das ist nicht unsere Identität, das entspricht nicht unserm derzeitigen Sein.

Hier kommt dann oft die Frage auf, wie sich dieser Ansatz mit solchen Großprojekten wie der Dorfbahn oder Hotels verträgt. Diese Großprojekte sind ein Kompromiss. Kompromiss deshalb, da unser Entwicklungskonzept eigentlich schon sagt, dass wir uns touristisch

weiterentwickeln wollen. Trotzdem hat sich schon seit Jahren oder Jahrzehnten an unseren 800 oder 850 Betten nicht viel getan. Wir kommen nicht richtig vom Fleck.

T: Eigentlich herrscht sogar ein leichter Rückgang. Zwei große Betriebe wurden geschlossen, und es kamen 2-3 Mittelbetriebe dazu.

B: Jetzt mit der Skigebietsverbindung hat sich natürlich schon eine gewisse Aufbruchsstimmung bemerkbar gemacht. Bei uns zwar in langsamen Schritten im Vergleich zu Warth, allerdings sind wir da eigentlich auch froh drum. Denn dann kann man sich ein bisschen mitentwickeln und vielleicht das eine oder andere überdenken.

Mit den Jahren hat sich zum Beispiel herausgestellt, dass wir ein oder zwei größere Projekte brauchen, um den touristischen Schritt nach vorne zu machen.

M: Im Entwicklungskonzept sind 1600 Betten als Ziel vermerkt, stimmt das?

B: Ja, 1600 wären jetzt erst einmal das Ziel. Ob das dann das Ende ist, kann man aus heutiger Sicht nicht sagen. Man wird ja auch nicht einfach alles abrupt Stoppen, sobald die 1600 erreicht sind. Aber was fix ist, ist, dass es ab da dann keine größeren Projekte mehr geben wird. Wobei ich ein Projekt mit 40, 50, 60 Betten jetzt nicht in die Größenordnung Großprojekt einordne. Das ist im normalen Bereich.

Das erste große Projekt hat sich jetzt halt irgendwie in Neßlegg entwickelt. Für uns ist das dort allerdings nicht nur ein großes, sondern ein riesiges Projekt. Das war immer viel diskutiert, doch ist am Ende einstimmig beschlossen worden – trotzdem gibt es jetzt auch noch kritische Stimmen, vor allem da die Größe jetzt erst so richtig sichtbar wird. Aber das Konzept, was dahintersteckt, ist eigentlich gut und es ist ja auch mit privatrechtlichen Verträgen, diesen sogenannten Projektsicherungsverträgen, alles abgesichert. Dort müssen also Vermietungen stattfinden und keine Zweitwohnsitze drin sein. Dieses Betreiberkonzept ist auf 20 Jahre mit dem Betreiber unkündbar unterschrieben. Natürlich kann in 20 Jahren auch wirtschaftlich viel passieren, das haben wir jetzt bei Corona gesehen. Aber wir haben das bestmöglich abgesichert und ich bin fest davon überzeugt, dass von diesem Projekt alle profitieren. Auch wenn jetzt der eine oder andere aufgrund der Größe Angst hat, denke ich, dass das eine absolute Win-Win Situation geben kann, geben wird. Wir bekommen auch zwei Restaurants dazu, denn das ist ja derzeit ein großes Minus bei uns.

Ja und ein zweites Projekt, das ist auch nicht mehr aufzuhalten, das entsteht hinter dem Mohnenfluh. Das wird sich auch irgendwo nah an der Größenordnung The Heimat befinden, aber natürlich nicht in so einem Gesamtkomplex, sondern eher aufgelockerte, wie der Städtebauer jetzt sagen würde [lacht].

Mit diesen zwei Projekten hätten wir eigentlich das Grundziel an Betten erreicht. Doch was wirtschaftlich der Gemeinde viel bringt, soll natürlich

auch den Einheimischen einen entsprechenden Schub nach vorne bringen. Das bedeutet allerdings auch, dass die Anforderungen an die Gemeinde entsprechend steigen werden. Aber ich denke, dass wir auf einem guten Weg sind.

Abseits von dem Tourismus gibt es natürlich auch noch die andere Seite. Natürlich gibt es zwischenzeitlich schon die eine oder andere kritische Stimme, die sagt, es dreht sich alles nur um den Tourismus und beim Tourismus machen wir alles, während es in anderen Bereichen weniger läuft.

Dem gebe ich teilweise sogar recht. Dies liegt aber auch daran, dass wir überwiegend vom Tourismus leben. Auch seitens der Gemeinde ist das unsere Haupteinnahmequelle, ohne den Tourismus spielt sich nichts. Speziell unser Spargeschäft: da haben wir jetzt drei fix Angestellte zu 100 Prozent. Ohne den Tourismus wären die nicht da. Und das sind alles Arbeitsplätze aus dem Dorf. Trotzdem wollen wir auch auf die anderen schauen, also die, die mit Tourismus weniger am Hut haben. Deshalb ist das Dorf von der Nutzung schon etwas aufgeteilt worden. So gibt es zum Beispiel in der Parzelle Oberboden entsprechende Areale, die nur für Einheimische reserviert sind.

M: Ist die Zu- bzw. Ablehnung eines Projektes eine Frage der Kommunikation?

B: Man muss die Bedenken der Nicht-Touristiker durchaus ernst nehmen und versuchen, ihnen die Angst zu nehmen. Das geht vielleicht auch ein bisschen in die Richtung von Durchmischung, gemischtes Wohnen beispielsweise, wenn es möglich ist. Und da ist die Frage, ob der eine oder andere Einheimische, selbst wenn man sagt, ihr habt da die Möglichkeit Wohnungen zu kaufen, das finanziell stemmen kann. Aber im Tourismus kalkulieren die Investoren da anders. Das ist überall, wo Bauträger unterwegs sind: Angebot und Nachfrage wachsen, und der Preis ist relativ hoch.

Darum versuchen wir zum Beispiel auch, Grünflächen als Gemeinde möglichst günstig zu kaufen und diese guten Preise eins zu eins an Interessenten aus der Gemeinde weiterzugeben. Aber wirklich nur an Einheimische, also Leute die hier wohnen.

M: Gibt es für Schröcken eine Regelung, eine bestimmte Anzahl an Jahren in der Gemeinde wohnen zu müssen, um hier Bauland zu kaufen?

B: Nein, das haben wird nicht. Ob jemand jetzt 10 Jahre da ist oder nicht, Einheimische ist der, dessen Hauptwohnsitz hier ist. Das bedeutet nicht, dass derjenige hier geboren und aufgewachsen sein muss. Es gibt einige Einwohner, die ich zu den Einheimischen zähle, die nicht von hier sind, sondern aus Kroatien oder Rumänien. Die gehören aber schon sieben bis zehn Jahre zum Inventar gewisser touristischer Unternehmen. Aber vielleicht kommt so eine Regelung einmal, sollte die Nachfrage an Bauland sich sehr erhöhen.

M: Ist denn der Tourismusverband in solche Planungen involviert?

T: Gemeinde und Tourismus arbeiten sehr eng zusammen. Ich persönlich bin auch hier vom Ort, wohne hier und bin natürlich an der Gemeindepolitik sehr interessiert. Auf jeden Fall läuft schon immer alles in Abstimmung miteinander. Seitens der Touristiker bestand da vor allem der Wunsch nach mehr Infrastruktur, mehr Betten, einfach, um wirtschaftlicher zu sein. Doch wenn die Betten dann kommen, sind es die gleichen Personen die sagen, dass geht doch nicht. Das ist halt so.

Aber nochmal zu dem Entwicklungskonzept der Architekten, was uns vorgestellt wurde. Was ich super finde, ist dass die geplanten Bauten den Charakter des Dorfkerns erhalten. Also diesen Walserdorfcharakter, mit Einheiten, die eben nicht nur von Investoren gemacht werden könnten, sondern tatsächlich auch von Einheimischen. Die hätten da eine Möglichkeit, Wohnraum aber eben auch einen Betrieb zu schaffen. Das gefällt mir besonders gut an dieser Quartiersentwicklung. Da habe ich mir schon gedacht, dass ist ein toller Ansatz, um Tourismus und Einheimische Aspekte stärker zusammen zu bringen. Denn an vielen Orten driften die beiden Bereiche teilweise wirklich auseinander.

B: Haben Sie übrigens das Modell zu der Studie schon gesehen?

M: Nein, darf ich das kurz einmal anschauen?

[Alle gehen zum Modell].

M: Aha, also das für Heimboden neu geplante Projekt Mohnenfluh wäre hier geplant? [zeigt auf den Bereich hinter der Kirche mit dem Bestand Hotel Mohnenfluh]

B: Ja. Das Bestandsgebäude wird auf jeden Fall abgerissen.

T: Das steht auch schon seit Jahren leer.

M: Aber die Studie hat auf diesen Bereich des Dorfes beschränkt und auch noch nicht das Projekt Dorfbahn miteinbezogen?

B: Nein, denn das wird derzeit als Einzelprojekt beurteilt. Da sind jetzt die ersten Vorpläne da, dann haben wir uns mit den Raumplanern zu besprechen und zu schauen, ob das wirklich in die Richtung gehen kann oder nicht. Das Areal war halt bislang als Freihaltefläche komplett gesperrt. In der Studie wurde dieser Bereich als Sichtachse durch das Areal freigehalten. Das ist aus planerischer Sicht okay, wobei natürlich viele Einheimische sagen, dass es ihnen nichts bringt, diese Sicht auf die Kirche. Es gibt viele Dörfer, wo die Kirche mitten im Zentrum steht und von vielen Häusern umringt ist. Deswegen war

dieser Ansatz für die Einheimischen eigentlich nicht nachvollziehbar. Was wir aber alle gesehen haben, ist dass wir da wirklich etwas machen können. Man braucht halt die entsprechenden Investoren dazu. Allerdings handelt es sich jetzt hier um Projektgrößen, an denen sich auch Einheimische finanziell beteiligen könnten.

M: Vor dem Hintergrund Ihrer beruflichen Standpunkte, aber auch vom Hintergrund des Einwohner-Seins: was würden Sie beide sich für die Stadtentwicklung oder eben die Zentrumsentwicklung wünschen?

B: Ja gut, wenn ich das jetzt zuerst einmal als Bürgermeister betrachte, ist mir in erster Linie das gute Miteinander hier wichtig. Sowohl den Tourismus, als auch die Nicht-Touristiker zu fördern. Dass sich alle hier wohlfühlen, aber irgendwo schon auch akzeptieren, dass der Tourismus unsere Haupteinnahmequelle ist. Auch auf Seiten der Gemeinde. Vieles wäre nicht möglich, wenn wir den Tourismus nicht hätten. Das ist mir ein ganz ein wichtiger Punkt. Dazu gehört auch die Förderung der Jungen, sprich Kindergartenkindern, Volksschülern. Wir haben ja nach wie vor diese Institutionen im Dorf, hoffentlich noch lange.

M: Wenn ich da kurz einhaken darf: wo befinden sich denn die weiterführenden Schulen?

B: Das ist dann in Au, dort ist eine Mittelschule. Ein Gymnasium wäre in Egg und in Bezau haben wir noch eine sehr gute Tourismusfachschule und auch Handelsakademie.

M: Alles eher Richtung Bregenzerwald.

B: Ja, bei uns ist alles Richtung Bregenzerwald und Richtung Bregenz ausgerichtet, wenn es um die technischen und höheren Schulen geht. Also es geht mir darum, auch der Jugend das Positive vom Tourismus zu vermitteln. Um zu verhindern, dass die Jungen die im Tourismus aufwachsen später mit Bezug auf ihre berufliche Wahl dann sagen, der Tourismus ist nichts für sie. Und dann stirbt ein Betrieb, da es keinen Nachfolger gibt. Das ist in der Vergangenheit vielleicht nicht unbedingt bei uns, aber in vielen anderen Dörfern so passiert. Mir ist es also wichtig, dass die Jugend auch ein bisschen eine positive Einstellung zu der Thematik mitbekommen. Da versuchen wir auch als Gemeinde, in alle Richtungen ein bisschen tätig zu sein und das Ursprüngliche, also dieses Walsertum, mit reinzubringen.

Denn ich finde, wir sollten diesen Schwung, den wir momentan haben, mitnehmen, ohne dass wir, wie wir schon gesagt haben, unsere Gesamtstruktur und Charakter verlieren.

M: Was würden Sie sich als Einheimischer an Angeboten wünschen?

B: Da gibt es eigentlich viele Wünsche. Ein Wunsch ist die Erhaltung des Supermarktes. Das ist schwer genug, denn diese Kleinläden sterben überall weg. Unserer hält sich auch nur mit Unterstützung der Gemeinde. Denn wir haben fix beschlossen, dass ein gewisses Minus für die Gemeinde zum Erhalt dieser Qualität tragbar ist. Denn der sozialer Wert, den der Laden hat, ist größer als die Euros, die wir drauflegen.

Auch für die Kinder soll ein entsprechendes Angebot geschaffen werden. Wir hätten gerne einen Spielplatz oder einen kleinen Sportplatz. Auch Angebote auf Vereinsebene. Gerade die Vereinsarbeit zeichnet unser Dorf auch aus. Wir haben nach meiner Ansicht mit neun Vereinen eine relativ hohe Anzahl an gut funktionierenden Vereinen für unsere 220 Einwohner. Und die funktionieren auch ausgezeichnet. Das ist auch ein weiterer Ansatz, die Jugend und die jungen Leute auch in Richtung dieser Vereine zu bringen. Unser Musikverein zum Beispiel hat über 30 aktive Mitglieder bei 220 Einwohner. Das macht uns schon stolz. Dann gibt es noch die Feuerwehr, die Bergrettung, Skiverein, Trachtenverein, große Kindertrachtengruppe... es ist mir schon ein großes Anliegen, dass die weiter funktioniert. Es wird zwar immer schwieriger mit den ehrenamtlichen Tätigkeiten, aber bei uns als Kleingemeinde funktioniert das noch sehr gut.

Die Dorfbahn ist bei mir jetzt nicht an erster Stelle gekommen, bei diesen Aussagen. Vor 10 Jahren hatte ich da noch eine andere Meinung, da haben wir gesagt: die muss kommen, um jeden Preis. Inzwischen bin ich da etwas ruhiger geworden. Wenn das Projekt machbar ist, ja, wenn nicht, nein. Dann müssen wir andere Möglichkeiten suchen. Das Leben wird weitergehen und wir werden andere Möglichkeiten finden. Es hat auch viele andere positive Seiten, wenn sie nicht ist. Aber das müssten wir vielleicht auch einmal mehr herausarbeiten. Aber zu der Situation kommen wir vielleicht noch [lacht].

Als Einwohner von Schröcken, da finde ich sollte es in etwa so bleiben wie es ist, trotz aller Projekte. Wir müssen einfach aufpassen, dass wir den fahrenden Zug nicht verlieren. Trotz dieser Arlberg Geschichte sind wir da schon langsam auch in der Situation, dass wir selber gefordert sind. Denn dieser Hype über die Verbindungsbahn ist vorbei. Jetzt ist es für viele Gäste, auch für unsere Gäste, selbstverständlich, dass sie da ist.

Weiters ist mir das nach wie vor gute Zusammenleben das wir haben, diese internen Kontakte, wichtig. Wir haben relativ wenig interne Konflikte. Wenn, liegt das halt im Walsertum: denen wird ja nachgesagt, dass sie stur sind. Dann wird das halt einmal ausdiskutiert und im Normalfall, wenn die Diskussion zu Ende ist, sitzt man wieder zusammen an einem Tisch.

Es wäre gut, den Verkehr zu reduzieren, wobei das natürlich ein zweischneidiges Schwert ist. Es dient dem Erhalt des Geschäfts, speziell der Motorradverkehr wird aber langsam ein bisschen mühsam und lästig – obwohl ich viele Jahre

selber Motorrad gefahren bin. Aber das wird langsam zu einer Plage. Aber das liegt irgendwo auf politischer Ebene, ob es denn dafür irgendwann einmal eine Lösung gibt oder nicht, kann ich nicht beurteilen. Ansonsten bin ich eigentlich mit dem Leben in Schröcken sehr zufrieden als Einheimischer. Was ich mir auch noch wünsche ist einen guten Nachfolger [lacht]. Und der Rest denke ich funktioniert.

M: Ja wie würden Sie das denn sehen, Frau Schwarzmann?

T: Ja wie würde ich das sehen. Ich denke, wichtig ist im Ort, dass wir eine Infrastruktur herkriegten. Wir brauchen Restaurantplätze. Denn im Vergleich zu den Gästezahlen, die wir haben, gibt es da derzeit zu wenig Angebote. Wichtig ist natürlich, dass diese touristischen Entwicklungen genauso für die Einheimischen passen. Wir brauchen hier im Ort Möglichkeiten für Treffpunkte. Das ist, was mir im Zuge dieser Quartiersplanung ganz gut gefällt: da soll es auch so kleine Dorfplatzmöglichkeiten geben, wo man Treffpunktmöglichkeiten hat und wo auch die Vereine die Möglichkeit haben, sich zu präsentieren, zu zeigen. Natürlich hoffe ich, dass nach Corona wieder die Möglichkeit besteht, dass Gäste und Einheimische, überhaupt Menschenmassen, wieder zusammenkommen dürfen und dass man in die Richtung weiterdenken darf. Denn mit allen diesen derzeitigen Einschränkungen wäre das alles komplett anders. Dann müsste man alles ganz anders betrachten. Aber ich gehe jetzt mal davon aus, dass wir wieder so denken dürfen, wie vor Corona.

Persönlich und auch aus touristischer Sicht denke ich mir, dass wir ein riesen Potential haben hier in Schröcken, durch unser kleines Dorf und unsere Ursprünglichkeit. Das hören wir auch von Gästen immer wieder. Und mit dem sollen wir halt auch verantwortungsvoll umgehen. Die Großprojekte, die der Herbert schon angesprochen hat, die jetzt auch auf Schiene sind, die sind sicherlich verträglich. Aber dann sollte es auch wirklich kleinstrukturiert weitergehen. Das passt halt besser zu uns.

Das Thema mit der Bahn, diese Dreiecksgeschichte, hat für mich vor allem auch noch den Vorteil, dass man da in Richtung Nachhaltigkeit ein bisschen was machen kann. Man schafft halt hier eine Verbindung der Parzellen, die sozusagen autofrei funktioniert. Darin würde ich jetzt eine große Chance sehen.

Dann hoffe ich natürlich schwer, dass es auch Einheimische gibt, die sich trauen, etwas zu eröffnen und zu machen, sodass wir nicht nur von Externen belebt werden sozusagen. Das, denke ich, sind so die wesentlichen Punkte, die ganz wichtig sind für die Zukunft.

Es sind jetzt momentan einfach auch so Dinge die dringend erneuert gehören, die auf der Strecke geblieben sind. Auch wieder ein schönes Dorfzentrum.

M: Eine letzte Frage habe ich noch. Wie ist denn die Kooperation zwischen Gemeindeplanung und Tourismus? Wie arbeiten Sie zusammen?

B: Ja eigentlich Hand in Hand. Das funktioniert gut, da der Tourismus ja ein Teil der Gemeinde ist. Es ist ja kein eigenständiger Verein oder eine eigenständige Gesellschaft, sondern ist eigentlich eine Abteilung der Gemeinde.

T: Genau, dieser Bereich ist eigentlich komplett bei der Gemeinde angesiedelt. Diese neue Strategie zum Beispiel, die haben wir zusammen ausgearbeitet. Aber der Bereich der Ortsgestaltung, Ortsplanung, Infrastrukturerstellung, ist eigentlich alles bei den Gemeinden angesiedelt. Unsere Bereiche sind eben Marketing, Gästebetreuung, Angebotsentwicklung und mehr diese Sachen. Das bauliche, planerische kann man sagen, ist eigentlich bei den Gemeinden angesiedelt. Aber trotzdem läuft es irgendwie zusammen.

M: Dadurch, dass Sie im selben Haus sitzen, bekommt man bestimmt auch einiges mit.

T: Genau.

B: Das sowieso. Und sonst kommen Berichte, dass es was Neues gibt.

T: Es ist sehr überschaubar, sag ich jetzt mal. Wenn die Größe so ist, wie beispielsweise in Lech, wo der Tourismus wirklich eine eigene Gesellschaft bzw. GmbH ist, ist es natürlich ganz eine andere Situation. Wir haben ja die zwei Informationsbüros in Warth und in Schröcken und sind insgesamt fünf Leute, also natürlich ist da ein Kontakt da, zu den Bürgermeistern und den Gemeinden. Also das läuft wirklich alles Hand in Hand.

P: Vielleicht noch ein Satz gemeindeseits zu diesem Projekt Dorfbahn und so weiter. Das ist natürlich für uns auch alles eine wirtschaftliche Angelegenheit, auch für die Gemeinde. Das Ganze machen wir auch, damit wir entsprechende Mehreinnahmen haben. Damit wir auch einmal sagen könne, die Gemeinde kann sich ein bisschen was leisten, ohne dass wir vom Land die Rückendeckung abholen müssen und Förderungen ansuchen müssen. Das war mal und ist auch noch immer der Fall und künftig sollte sich das eben durch diese Geschichten ein bisschen ins positive Entwickeln.

M: Ich verstehe. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben!

B: Gerne. Ich wünsche viel Erfolg bei der Projektarbeit und ich denke die werden wir dann einmal sehen?

M: Natürlich, die lasse ich Ihnen sehr gerne zukommen!

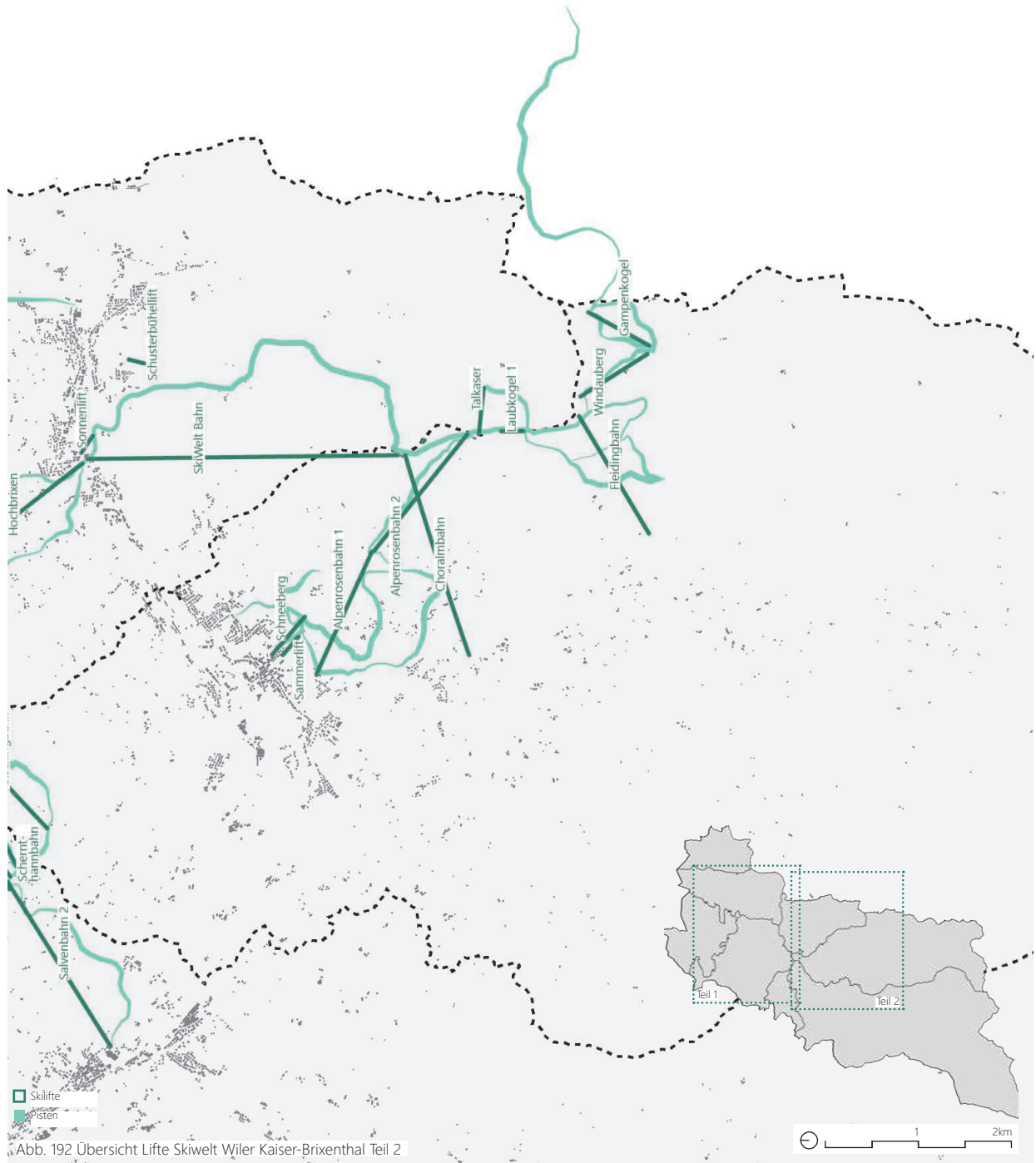


Abb. 192 Übersicht Lifte Skiwelt Wiler Kaiser-Brixental Teil 2

8.3 „Ski Arlberg“: Lifte und ursprüngliches Baujahr*

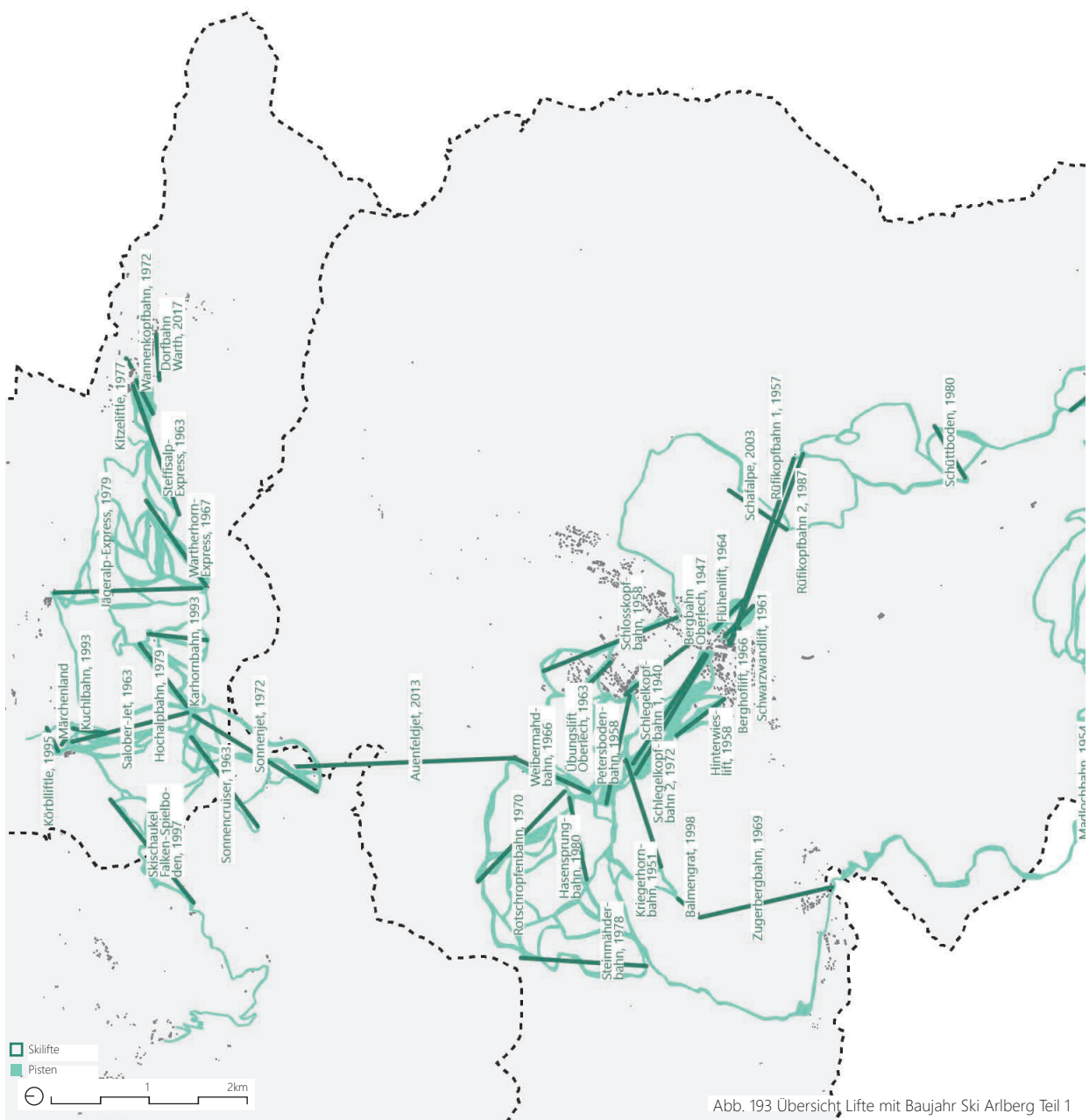


Abb. 193 Übersicht Lifte mit Baujahr Ski Arlberg Teil 1

*Die genannten Jahreszahlen entsprechen den ursprünglichen Baujahren der Lifte. Das heißt, Umbauten o.ä. werden nicht genannt. Dargestellt sind die Lifte in ihrem heutigen Verlauf, in der Vergangenheit oder vor Umbauten können die Trassenverläufe deswegen abweichen.

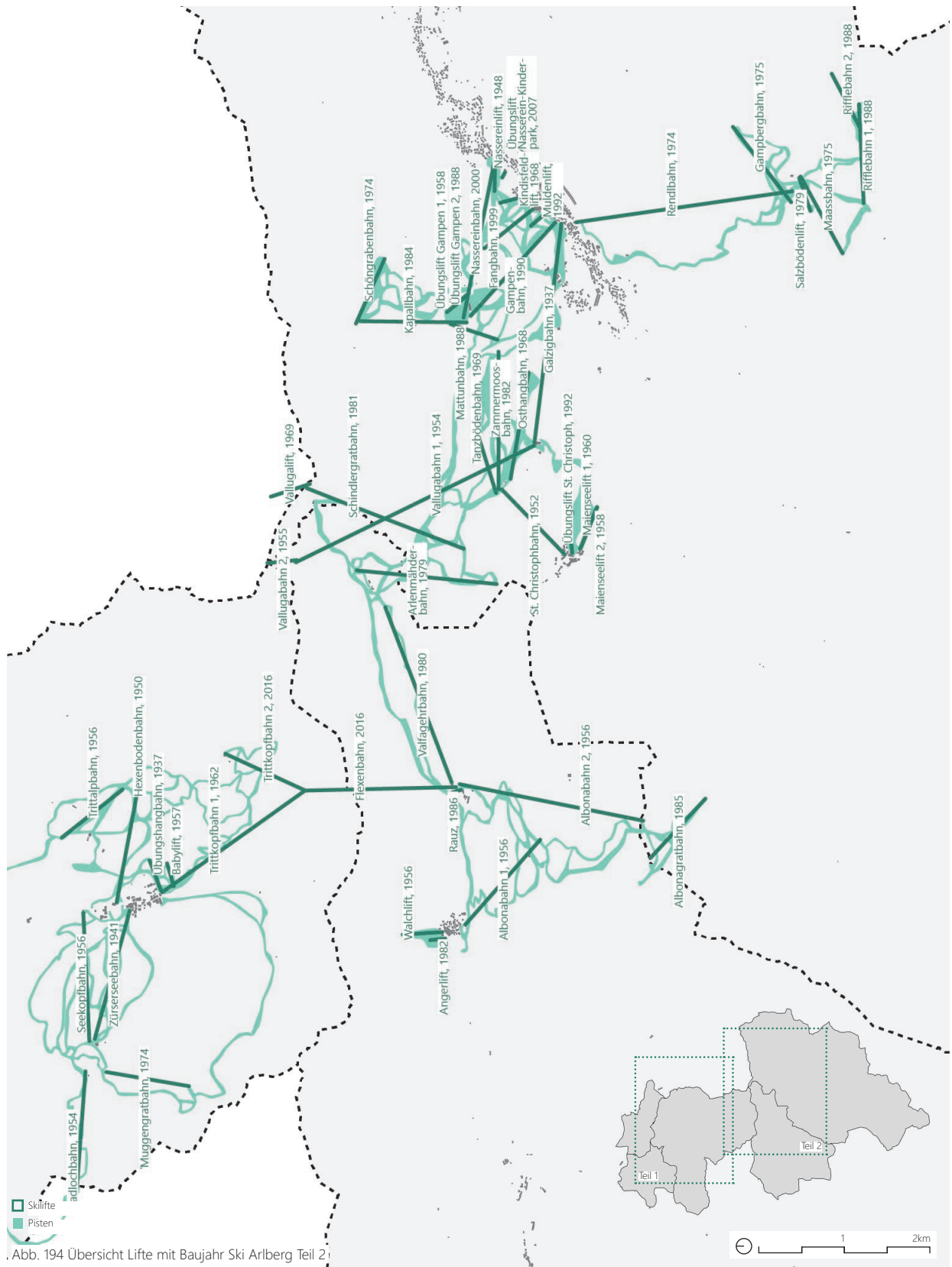


Abb. 194 Übersicht Lifts mit Baujahr Ski Arlberg Teil 2

8.4 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Fläche Wien und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <http://www.gemeinden.at/gemeinden/namen/Agemeinf%C3%A4che> (Wien, Schröcken, Warth, Lech, Klösterle, St. Anton am Arlberg; gerundet) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie dem Geografischen Informationssystem der Stadt Wien (ViennaGIS)

Abb 2. Hochleistungstransportmittel in Wien (U-Bahn) und Ski Arlberg (Skilifte)

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <https://homepage.univie.ac.at/horst.prillinger/ubahn/deutsch/zahlen.html> (Streckennetz Wien), https://www.wienerlinien.at/media/files/2018/betriebsangaben_2017_243485.pdf (Beförderungskapazität U-Bahn Wien zwischen 7 und 8 Uhr morgens bei 90 Zügen. Ein Zug fasst ca. 840 Personen) und <https://www.skiresort.at/skigebiet/st-antonst-christophstubenlechzuerswarthschroacken-ski-arlberg/liftebahnen/> (Streckennetz und Beförderungskapazität Arlberg) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie dem Geografischen Informationssystem der Stadt Wien (ViennaGIS)

Abb 3. Prozentuelle Nächtigungsanteile nach Herkunftsländern in Wien und St. Anton am Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <https://www.wien.gv.at/statistik/wirtschaft/tabellen/ankuenfte-laender-zr.html> (Nächtigungen Wien; Anteilig berechnet) und Tourismusverband St. Anton am Arlberg. Statistiken Winter 2016/2017 und Sommer 2017. (Nächtigungen St. Anton a.A. Anteilig berechnet)

Abb. 4 Einwohner- und Gästebettenzahl Wien nach Bezirken und Ski Arlberg nach Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Schröcken, Warth, Lech, Klösterle, St. Anton am Arlberg; Einwohner und Gästebetten Ski Arlberg) und <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-bez-zr.html> (Einwohner Wien) sowie Wien Tourismus, Bestandsstatistik Gästebetten Wien 2019 (Gästebetten Wien) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie dem Geografischen Informationssystem der Stadt Wien (ViennaGIS)

Abb. 5 Bebauter Raum in Wien und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Schröcken, Warth, Lech, Klösterle, St. Anton am Arlberg; Dauersiedlungsraum Arlberg) sowie <http://wko.at/statistik/bundesland/Fl%C3%A4cheBen.pdf> (Dauersiedlungsraum Wien) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie dem Geografischen Informationssystem der Stadt Wien (ViennaGIS)

Abb.6 Viel befahrene Transportwege in Wien und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/fakten.html> (Straßennetz Wien) und <https://www.google.at/maps> (Straßennetz Arlberg) sowie <https://www.skiarlberg.at/de> (Pistenkilometer Arlberg) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie dem Geografischen Informationssystem der Stadt Wien (ViennaGIS)

Abb. 7 Zyklische und permanente Abhängigkeiten Alpiner Resorts vom Tourismus

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 8 Ski Arlberg Einwohner

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <http://bevoelkerung.at/ort/st-anton-am-arlberg> (St. Anton) <http://bevoelkerung.at/ort/lech> (Lech), <https://www.arlberginsider.com/orte/zug-am-arlberg/> (Zug), <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> (Zürs), <http://bevoelkerung.at/ort/warth2> (Warth), <http://bevoelkerung.at/ort/schroecken> (Schröcken), <https://de.wikivoyage.org/wiki/>

St_Christoph_am_Arlberg (St. Christoph), <http://bevoelkerung.at/ort/stuben3> (Stuben) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 9 St. Anton am Arlberg Karl-Schranz-Zielstadion, Nebensaison

<https://www.google.at/maps>, Screenshot von Guno C (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 10 Ski Arlberg Einwohner mit Gästebetten bei 100%-iger Bettenauslastung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <http://bevoelkerung.at/ort/st-anton-am-arlberg> und <https://www.stantonamarlberg.com/de/die-region-st-anton-am-arlberg/st-anton/st-anton-im-winter> (St. Anton) <http://bevoelkerung.at/ort/lech> und <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> (Lech), <https://www.arlberginsider.com/orte/zug-am-arlberg/> und <https://www.lechzuers.com/buchen/#/unterkuenfte> (Zug), <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> und <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> (Zürs), <http://bevoelkerung.at/ort/warth2> und Tourismusverband Warth-Schröcken Nächtigungsstatistik 2019 (Warth), <http://bevoelkerung.at/ort/schroecken> und Tourismusverband Warth-Schröcken Nächtigungsstatistik 2019 (Schröcken), https://de.wikivoyage.org/wiki/St_Christoph_am_Arlberg und <https://www.bergfex.at/sommer/st-christoph-am-arlberg/> (St. Christoph), <http://bevoelkerung.at/ort/stuben3> und <https://www.stuben-arlberg.at/ort/stuben-am-arlberg/> (Stuben) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Einwohner gesamt Ski Arlberg: 4311

St. Anton: 1763

Lech: 1568

Zug: 300

Zürs: 154

Warth: 148

Schröcken: 224

St. Christoph: 40

Stuben: 92

Alpe Rauz: 22

Gästebetten Gesamt Ski Arlberg: 24.207

St. Anton: 11672

Lech: 6987

Zug: 400

Zürs: 1503

Warth: 1413

Schröcken: 899

St. Christoph: 700

Stuben: 700

Alpe Rauz: keine Angaben

Abb. 11 St. Anton am Arlberg Karl-Schranz-Zielstadion, FIS World Cup Ladies 2019

<https://presse.tirol.at/de/audi-fis-ski-world-cup-ladies-in-st-anton-am-arlberg/i1138795> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 12 St. Anton am Arlberg, Rendlbahn Talstation Sommer

<https://www.google.at/maps>, Screenshot von Multimediafabrik 360ty World (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 13 Ski Arlberg Infrastrukturverbindungen Sommer (Straßen und Bahn)

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 14 St. Anton am Arlberg, Rendlbahn Talstation Winter

<https://www.google.at/maps>, Screenshot von Multimediafabrik 360ty World (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 15 Ski Arlberg Infrastrukturverbindungen Winter (Straßen, Bahn, Pisten und Skilifte)

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 16 Ski Arlberg Busse Sommersaison

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von <https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vv-liniennetz> und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 17 Parkplatz Saloberjet Warth, Sommer

<https://www.komoot.de/smarttour/564638> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 18 Ski Arlberg Busse Wintersaison

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von <https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vv-liniennetz> und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 19 Parkplatz Saloberjet Warth, Winter

<https://www.skiresort.de/skigebiet/st-antonst-christophstubenlechzuerswarthschroecken-ski-arlberg/bewertung/anfahrt/> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 20 Bestand St. Christoph am Arlberg 2020

<https://www.google.at/maps>, Screenshot von Multimediatechnik 360ty World (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 21 Ski Arlberg Gebäudesubstanz 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 22 Gedankenspiel: St. Christoph am Arlberg ohne Tourismus

<https://www.stuben-arlberg.at/ort/sichtbar/> (Original Foto von Eugen Heimhuber, St Christoph 1903)
(bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 23 Ski Arlberg Gebäudesubstanz ohne Tourismus

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 24 Ski Arlberg prototypische Ansicht eines lokalen Bauernhauses

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 25 Denkmalgeschützte „Huber Hus“ (Gebäude des Lech Museums)

<https://www.lechmuseum.at/ausstellungen/huber-hus/> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 26 Ski Arlberg prototypische Ansicht eines Hotelbaus

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 27 Lech am Arlberg

<https://www.falstaff.ch/tg/haute-cuisine-im-schnee-arlberg/> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 28 Möglicher Waldbestand Mayrhofen (Tirol) ohne den Tourismus

<https://www.tt.com/artikel/15832672/schwendau-bekommt-2021-eine-halbe-talabfahrt> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 29 Ski Arlberg möglicher Waldbestand ohne den Tourismus

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 30 Trassenverlauf Seilbahn Mayrhofen – Dezimierung des Waldbestandes

<https://www.tt.com/artikel/15832672/schwendau-bekommt-2021-eine-halbe-talabfahrt> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 31 Ski Arlberg Waldbestand 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 32 Ski Arlberg Beschäftigte ohne Beherbergung und Gastronomie

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/index>

Schröcken 86 Arbeitsstätten (16 in Beherbergung und Gastronomie),

Warth 126 (79),

Lech 1133 (429),

Klösterle 368 (64),

St. Anton am Arlberg 1124 (381)

Ski Arlberg gesamt 2837 (969)

Und nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 33 Eine Frage der Perspektive: St. Anton am Arlberg, Gastigweg

<https://www.google.at/maps>, Screenshot Streetview Gastigweg (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 34 Ski Arlberg Beschäftigte mit Beherbergung und Gastronomie

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/index>

Schröcken 86 Arbeitsstätten (16 in Beherbergung und Gastronomie),

Warth 126 (79),

Lech 1133 (429),

Klösterle 368 (64),

St. Anton am Arlberg 1124 (381)

Ski Arlberg gesamt 2837 (969)

Und nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 35 Eine Frage der Perspektive: St. Anton am Arlberg Blick auf den Gastigweg

<https://www.google.at/maps>, Screenshot von Multimedialfabrik 360ty World (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 36 Jauche am Berg

Lois Hechenblaikner: Hinter den Bergen (Göttingen 2018); (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 37 Ski Arlberg geplante Events Sommersaison 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von <https://www.stantonamarlberg.com/de/events> (St. Anton), <https://www.lechzuers.com/events/> (Lech) und <https://www.warth-schroecken.at/de/veranstaltungen-events/veranstaltungen-events.html> (Warth-Schröcken) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 38 Schneekanone am Berg

Lois Hechenblaikner: Hinter den Bergen (Göttingen 2018); (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 39 Ski Arlberg geplante Events Wintersaison 2020/21

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von <https://www.stantonamarlberg.com/de/events> (St. Anton), <https://www.lechzuers.com/events/> (Lech) und <https://www.warth-schroecken.at/de/veranstaltungen-events/veranstaltungen-events.html> (Warth-Schröcken) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 40 Lage der Alpen in Europa

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020)

Abb. 41 Nächtigungen und Bettenanzahl absolut in 1000 in Österreich 2017/ 2018

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Verändert nach Statistik Austria: Tourismus in Zahlen 2018 (Wien 2019), S. 4

Abb. 42 Skigebiete Vorarlberg, Tirol und Salzburg 1957 und 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von Peck 2005 (Skigebiete 1957) und <https://www.skiresort.at/skigebiete/oesterreich/> (Skigebiete 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS)

Abb. 43 Skigebiete in Vorarlberg, Tirol und Salzburg unter Einfluss des Klimawandels

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
nach Daten von <https://www.skiresort.at/skigebiete/oesterreich/> (Skigebiete 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS)

Abb. 44 Meilensteine am Arlberg: Einwohner, Gästebetten und Zubringerlifte von 1937 bis 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Zusammenschlüsse nach Daten vom Tourismusverband St. Anton am Arlberg: Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg (St. Anton am Arlberg 2019/2020) (Anschluss Warth-Schröcken an Lech 2014) https://de.wikipedia.org/wiki/Albonabahn_1 und <https://www.skiresort.de/skigebiet/st-antonst-christophstubenlechzuerswarthschroecken-ski-arlberg/neuerungen/> (Stuben 1983), Christof Thöny, Günter Denoth (Hg.): 125 Jahre Arlbergbahn (Erfurt 2009, S. 113) (St. Christoph am Arlberg und Rendl Skigebiet), <https://www.stantonamarlberg.com/de/winter/skigebiet-und-skipasspreise/der-kreis-ist-geschlossen> (Lech-Warth-Schröcken an St. Anton), <https://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrs> (Zürs an Lech und Zug an Lech), Ski Arlberg, Pool West: Daten und Fakten zum Skigebiet 2012/ 2013 (Alpe Rauz an St. Anton und Stuben an Alpe Rauz), https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Ski-Schaukel_Falken_%28K%C3%B6rbersee%29 und <https://www.warth-schroecken.at/de/winter/ski-in-ski-out.html> (Schröcken an Warth)

Erste Skilifte nach Daten von <https://www.stantonamarlberg.com/de/die-region-st-anton-am-arlberg/geschichte-museum/geschichte-des-skilaufs-in-stanton/die-geschichte-von-st-anton-am-arlberg> (St. Anton), <https://www.arlberginsider.com/infos/geschichte/> und Ski Arlberg, Pool West: Daten und Fakten zum Skigebiet 2012/ 2013 (Lech, St. Christoph, Rendl), <https://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrs> (Zürs), https://de.wikipedia.org/wiki/Albonabahn_1#cite_note-1 (Stuben), https://issuu.com/warth_schroecken/docs/swa_magazin_50-jahre-warth_205x280_ (Warth), <https://www.warth-schroecken.at/de/rejon->

arlberg/orte/schroecken.html (Schröcken)

Bevölkerungsentwicklung nach Daten von
<https://www.statistik.at/blickgem/index> (St. Anton am Arlberg, Lech, Warth, Klösterle, Schröcken)

Gästebettenentwicklung nach Daten von
https://de.wikipedia.org/wiki/St._Anton_am_Arlberg (St. Anton), <https://vorarlberg.orf.at/v2/news/stories/2683094/> und Eva Burger: Destinationsentwicklung der Gemeinde Lech am Arlberg von einer agrarisch geprägten Region hin zu einer dienstleistungsorientierten Wintersportdestination (Kempten 2010, S. 70) (Lech), <https://www.zuersamarlberg.at/de/geschichte> (Zürs), <https://docplayer.org/35919042-Optimierung-des-schigebietes-warth-schroecken.html> und https://issuu.com/warth_schroecken/docs/swa_magazin_50-jahre-warth_205x280_ (Warth), Josef Feuerstein, Herbert Sauerwein, Pius Bischof: Schröcken – Ein Walserdorf im Wandel der Zeit (1971 bzw. 1991) S. 11 und <https://docplayer.org/35919042-Optimierung-des-schigebietes-warth-schroecken.html> (Schröcken)

Abb. 45 Skiliftentwicklung Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von Ski Arlberg, Pool West, „Die Geschichte des Arlbergs“, Tourismusverband St. Anton am Arlberg, „Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg“, Anna Maria Egler, Der Rechtsstreit rund um die NS Enteignung der Skilifte Zürs und Lech (Lech 2018), Michael Dahms, „Liftdatenbank - Lifte in der Welt. Ski Arlberg, Skilifte Warth GmbH & Co KG, 50 Jahre Skilifte Warth. Rückblicke und Ausblicke.; Warth-Schröcken Tourismus, „Schröcken.“ und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 46 Destinationslebenszyklus nach Butler

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 47 (Idealer) Lebenszyklus von Destinationen?

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 48 Auswahl der Analysegebiete

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS), dem Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS)

Abb. 49 Übersichtskarte des Skigebiets Silvretta Montafon und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und <https://de.wikipedia.org/wiki/Schruns>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Silbirtal>, https://de.wikipedia.org/wiki/St._Gallenkirch, <https://de.wikipedia.org/wiki/Gaschurn> (Flächen und Einwohner), <https://www.skiinfo.de/vorarlberg/silvretta-montafon/skigebiet.html> (Pistenfläche), <https://www.silvretta-montafon.at/de/winter/pistenplan> (Pistenkilometer und Lifтанlagen), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Schruns, Silbirtal, St. Gallenkirch, Gaschurn; Gästebetten)

Abb. 50 Übersichtskarte des Skigebiets Ski- und Gletscherwelt Zillertal 300 und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und <https://de.wikipedia.org/wiki/Hippach>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Mayrhofen>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Schwendau>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Finkenberg>, [https://de.wikipedia.org/wiki/Tux_\(Tirol\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Tux_(Tirol)) (Flächen und Einwohner), <https://www.hintertuxergletscher.at/de/specials/zillertal3000/> (Pistenfläche, Pistenkilometer, Lifte), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Hippach, Mayrhofen, Schwendau, Finkenberg, Tux; Gästebetten)

Abb. 51 Übersichtskarte des Skigebiets Serfaus-Fiss-Ladis und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und <https://de.wikipedia.org/wiki/Serfaus>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Fiss>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Ladis> (Fläche und Einwohner), <https://www.serfaus-fiss-ladis.at/de/Winterurlaub/Skigebiet> (Pistenfläche, Lifte, Pistenkilometer), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Serfaus, Fiss, Ladis; Gästebetten)

Abb. 52 Übersichtskarte des Skigebiets Silvretta Arena Ischgl-Samnaun und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und <https://de.wikipedia.org/wiki/Ischgl>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Samnaun> (Fläche und Einwohner), <https://www.schlosshotel-ischgl.com/winter-aktiv/skigebiet.html> (Pistenfläche, Pistenkilometer, Lifte), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Ischgl, Gästebetten) <https://www.skiresort.at/skigebiet/ischglsamnaun-silvretta-arena/bewertung/unterkunsangebote/> (Samnaun Gästebetten)

Abb. 53 Übersichtskarte des Skigebiets Skicircus Saalbach-Hinterglemm-Fieberbrunn und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS) und <https://de.wikipedia.org/wiki/Saalbach-Hinterglemm>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Leogang>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Fieberbrunn> (Einwohner und Fläche), <https://www.tirol.at/reisefuehrer/sport/skifahren/skigebiete/a-skicircus-saalbach-hinterglemm-leogang-fieberbrunn> (Pistenkilometer, Pistenfläche, Lifte), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Saalbach-Hinterglemm, Leogang, Fieberbrunn, Gästebetten)

Abb. 54 Übersichtskarte des Skigebiets Kitz Ski und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS) und https://de.wikipedia.org/wiki/Reith_bei_Kitzb%C3%BChel, <https://de.wikipedia.org/wiki/Kitzb%C3%BChel>, https://de.wikipedia.org/wiki/Kirchberg_in_Tirol, https://de.wikipedia.org/wiki/Aurach_bei_Kitzb%C3%BChel, [https://de.wikipedia.org/wiki/Jochberg_\(Tirol\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Jochberg_(Tirol)), <https://de.wikipedia.org/wiki/Mittersill>, https://de.wikipedia.org/wiki/Hollersbach_im_Pinzgau (Einwohner und Fläche), <https://www.kitzski.at/de/unternehmensinfo/fakten-skigebiet.html> (Pistenfläche, Pistenkilometer), <https://www.kitzski.at/de/service-info/iski-tracker-for-real-skiers.html> (Lifte), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Reith, Kitzbühel, Kirchberg, Aurach, Jochberg, Mittersill, Hollersbach; Gästebetten)

Abb. 55 Übersichtskarte des Skigebiets SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS) und https://de.wikipedia.org/wiki/Hopfgarten_im_Brixental, [https://de.wikipedia.org/wiki/Itter_\(Tirol\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Itter_(Tirol)), [https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%B6ll_\(Tirol\)](https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%B6ll_(Tirol)), <https://de.wikipedia.org/wiki/Ellmau>, https://de.wikipedia.org/wiki/Brixen_im_Thale, [https://de.wikipedia.org/wiki/Westendorf_\(Tirol\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Westendorf_(Tirol)), https://de.wikipedia.org/wiki/Going_am_Wilden_Kaiser, https://de.wikipedia.org/wiki/Scheffau_am_Wilden_Kaiser (Einwohner und Fläche), <https://www.tirol.at/reisefuehrer/sport/skifahren/skigebiete/a-skiwelt-wilder-kaiser-brixental> (Pistenfläche, Pistenkilometer, Lifte), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Hopfgarten, Itter, Söll, Scheffau, Ellmau, Brixen, Westendorf, Going; Gästebetten)

Abb. 56 Übersichtskarte des Skigebiets Ski Arlberg und seinen Gemeinden

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und nach Daten von <http://bevoelkerung.at/ort/st-anton-am-arlberg> und <https://www.stantonamarlberg.com/de/die-region-st-anton-am-arlberg/st-anton/st-anton-im-winter> (St. Anton), <http://bevoelkerung.at/ort/lech> und <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> (Lech), <https://www.arlberginsider.com/orte/zug-am-arlberg/> und <https://www.lechzuers.com/>

buchen/#/unterkuenfte (Zug), <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> und <http://cdn1.vol.at/2004/09/Lech-in-Zahlen-und-Fakten.pdf> (Zürs), <http://bevoelkerung.at/ort/warth2> und Tourismusverband Warth-Schröcken Nächtigungsstatistik 2019 (Warth), <http://bevoelkerung.at/ort/schroecken> und Tourismusverband Warth-Schröcken Nächtigungsstatistik 2019 (Schröcken), https://de.wikivoyage.org/wiki/St_Christoph_am_Arlberg und <https://www.bergfex.at/sommer/st-christoph-am-arlberg/> (St. Christoph), <http://bevoelkerung.at/ort/stuben3> und <https://www.stuben-arlberg.at/ort/stuben-am-arlberg/> (Stuben) (Einwohner), [https://de.wikipedia.org/wiki/Warth_\(Vorarlberg\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Warth_(Vorarlberg)), <https://de.wikipedia.org/wiki/Schr%C3%B6cken>, [https://de.wikipedia.org/wiki/Lech_\(Vorarlberg\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Lech_(Vorarlberg)), <https://de.wikipedia.org/wiki/Kl%C3%B6sterle>, [https://de.wikipedia.org/wiki/St._Anton_am_Arlberg_\(Fläche\)](https://de.wikipedia.org/wiki/St._Anton_am_Arlberg_(Fläche)), <https://www.skiarlberg.at/de> (Lifte), <https://www.tirol.at/reisefuehrer/sport/skifahren/skigebiete/a-skigebiet-st-anton-am-arlberg> (Pistenfläche, Pistenkilometer), <https://www.statistik.at/blickgem/index> (Warth, Schröcken, Lech, Klösterle, St. Anton a.A.; Gästebetten)

Abb. 57 Skigebietsabdrücke, sortiert aufsteigend nach Pistenkilometern von oben Links nach unten Rechts

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 58 Anteile Pistenfläche an Gemeindefläche

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 59 Anteil Dauersiedlungsraum an Gemeindefläche

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Daten von Statistik Austria <https://www.statistik.at/blickgem/index>

Abb. 60 Gästebetten pro Einwohner

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 61 Anteil Pistenkilometer pro Lift

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 62 Skigebietskategorien nach räumlicher Zusammensetzung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 63 Zuordnung der Analysegebiete zu den erarbeiteten Kategorien

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 64 Skigebiete Wilder Kaiser-Brixenthal und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 65 Siedlungsstruktur innerhalb der SkiWelt Wilder Kaiser bzw. Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 66 Aus- bzw. Binnenpendler Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) sowie <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>

Abb. 67 Überregionaler und lokaler ÖPNV innerhalb der SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental bzw. Ski Arlberg im Sommer

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) sowie [https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vvv-lieniennetz\(Arlberg\)](https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vvv-lieniennetz(Arlberg)), <https://fahrplan.vvt.at/#!Sjst%20johann!Zj%3%B6ll!date|15.07.20!time|11:36> (Wilder Kaiser), <https://www.skiwelt.at/de/kostenloser-skibusfahrplaene-skiwelt-wilder-kaiser-brixental-tirol.html> (Wilder Kaiser), <https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=fahrplan/lienenverzeichnis> (Wilder Kaiser)

Abb. 68 Überregionaler und lokaler ÖPNV innerhalb der SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental bzw. Ski Arlberg im Winter

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) sowie [https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vvv-lieniennetz\(Arlberg\)](https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vvv-lieniennetz(Arlberg)), <https://fahrplan.vvt.at/#!Sjst%20johann!Zj%3%B6ll!date|15.07.20!time|11:36> (Wilder Kaiser), <https://www.skiwelt.at/de/kostenloser-skibusfahrplaene-skiwelt-wilder-kaiser-brixental-tirol.html> (Wilder Kaiser), <https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=fahrplan/lienenverzeichnis> (Wilder Kaiser)

Abb. 69 Bildungsangebote SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 70 Planungsverbände im Skigebiet Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) sowie <https://www.tirol.gv.at/landesentwicklung/raumordnung/ueberoertliche-raumordnung/regionale-raumordnung/planungsverbaende/>, <https://www.regio-v.at/gebiet>

Abb. 71 Tourismusverbände im Skigebiet Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) sowie <https://www.tirolwerbung.at/tiroler-tourismus/tourismusverbaende/>, <https://www.tourismusverbaende.at/vorarlberg/>

Abb. 72 Denkanstoß: mögliche Planungs- sowie Tourismusverbände im Skigebiet Wilder Kaiser-Brixental und Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 73 Schema Skigebietserweiterung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 74 Schema Skigebietszubringer

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 75 Ladis um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol), <https://hik.tirol.gv.at/?basemap=bm0> (Franziszischer Katatser 1855-1857)

Abb. 76 Ladis 1974

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 77 Serfaus-Fiss-Ladis

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 78 Ladis 1990

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 79 Ladis 2020, Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 80 Einwohner Ladis

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70613>

Abb. 81 Brixen im Thale um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol), <https://hik.tirol.gv.at/?basemap=bm0> (Dritte Landesaufnahme (SW-Ausgabe Spezial) 1870-1887)

Abb. 82 Brixen im Thale 1974

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 83 Wilder Kaiser-Brixental

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS)

Abb. 84 Brixen im Thale 1990

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 85 Brixen im Thale 2020, Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 86 Einwohner Brixen im Thale

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70402>

Abb. 87 St. Gallenkrich um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben

der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 88 St. Gallenkirch 2009

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 89 Silvretta Montafon

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 90 St. Gallenkirch 2018

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 91 St. Gallenkirch 2020, Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und Forsttechnischer Dienst für Wildbach- und Lawinenverbauung, Vorarlberg

Abb. 92 Einwohner St. Gallenkirch

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=80120>

Abb. 93 Vorderlanersbach um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol), <https://hik.tirol.gv.at/?basemap=bm0> (Kulturskelettkarte Tirol und Vorarlberg 1875)

Abb. 94 Vorderlanersbach 1990

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 95 Zillertal 3000

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 96 Vorderlanersbach 2015

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 97 Vorderlanersbach 2020, Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 98 Einwohner Tux

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70934>

Abb. 99 Jochberg um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol), <https://hik.tirol.gv.at/?basemap=bm0> (Kulturskelettkarte Tirol und Vorarlberg 1875)

Abb. 100 Jochberg 2004

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 101 Kitz Ski

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und dem Salzburger Geografischen Informationssystem (SAGIS)

Abb. 102 Jochberg 2015

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 103 Jochberg 2020, Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 104 Einwohner Jochberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70408>

Abb. 105 Warth um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 106 Warth 2012

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 107 Ski Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) und Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 108 Warth 2018

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 109 Warth 2020, Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und Forsttechnischer Dienst für Wildbach- und Lawinerverbauung, Vorarlberg

Abb. 110 Einwohner Warth

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=80239>

Abb. 111 Ladis Nutzungen 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 112 Brixen im Thale Nutzungen 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 113 St. Gallenkirch Nutzungen 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 114 Vorderlanersbach Nutzungen 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 115 Jochberg Nutzungen 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) (Höhenlinien 5m © Land Tirol)

Abb. 116 Warth Nutzungen 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 117 Gegenüberstellung von Planung und Tourismus am Beispiel Ski Arlberg bzw. Tirol und Vorarlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Verändert nach Heiner Haass: Grundwissen Tourismusarchitektur (Konstanz 2017), S. 32

Abb. 118 Lanzarote und Umgebung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020)

Abb. 119 Verortung einiger bedeutende Bauwerke Manriques auf Lanzarote

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und verändert nach Valerie Rihm: Der Einfluss César Manriques auf den Tourismus der Insel Lanzarote. Konzepte, Realisierungen, Bewertungen (Saarbrücken 2014), S. 45

Abb. 120 Übersicht Bergsteigerdörfer

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und <https://www.bergsteigerdoerfer.org/>

Abb. 121 Shortlist Information Bergsteigerdörfer

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.bergsteigerdoerfer.org/>

Abb. 122 Orthofoto Gemeinde Schröcken 2018 mit Hochkrumbach bei Warth

Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 123 Übersichtsplan Gemeinde Schröcken mit dem Skigebiet

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 124 Luftbild der Gemeinde Schröcken, Fokus Parzelle Dorf

Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 125 Verortung Schröcken

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 126 Perlenschnur Schröcken

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 127 Blick auf Schröcken von der L200 Richtung Dorf

© Annika J. Michel

Abb. 128 Blick auf Schröcken Dorf von Oberboden aus

<https://de.wikipedia.org/wiki/Schr%C3%B6cken#/media/Datei:Schr%C3%B6cken1.JPG> (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 129 Lageplan mit Nutzungen der Parzelle Dorf (Bestand 2020)

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 130 Schröcken Dorf gen Norden

https://youtube.com/watch?v=u8agRjkcB_k (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 131 Schröcken Dorf gen Osten

https://youtube.com/watch?v=u8agRjkcB_k (bearbeitet von Annika J. Michel)

Abb. 132 Schröcken Dorf L200 gen Westen

© Annika J. Michel

Abb. 133 Schröcken Dorf L200 gen Osten

© Annika J. Michel

Abb. 134 Schröcken Dorf Blick gen Oberboden

© Annika J. Michel

Abb. 135 Schröcken Dorf Blick gen NeBlegg

© Annika J. Michel

Abb. 136 Schröcken Dorf gen Westen

© Annika J. Michel

Abb. 137 Schindelvariation in Schröcken

© Annika J. Michel

Abb. 138 Schröcken um 1850

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 139 Veränderungen Bausubstanz nach Parzellen 2014-2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 140 Veränderungen Gästebetten und Auslastung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von Warth-Schröcken Tourismus: Nächtigungsstatistik Warth-Schröcken, Winter 2012-2019

Abb. 141 Schröcken 2009

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 142 Schröcken 2020

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 143 Einwohner Schröcken

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=80234>

Abb. 144 Schröcken 2020 Gefahrenzonenplan

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und Forsttechnischer Dienst für Wildbach- und Lawinerverbauung, Vorarlberg

Abb. 145 Variante 1 und 2 zum Verlauf der Dorfbahn in Schröcken

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

nach Aussagen aus dem Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken

Abb. 146 REK Parzelle Dorf

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Verändert nach stadtland Dipl.-Ing. Alfred Eichberger GmbH: Räumliches Entwicklungskonzept Schröcken (Bregenz 2010, S. 11)

Abb. 147 Öffentlicher vs. Privater Raum Parzelle Dorf

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020)

Abb. 148 Bushaltestelle Dorf

© Annika J. Michel

Abb. 149 Trennung Parzelle Dorf durch L200

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020)

Abb. 150 Nutzungen Parzelle Dorf

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 151 Erschließung Parzelle Dorf

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 152 Flächenwidmungsplan Parzelle Dorf

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 153 Slogans am Arlberg

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von <https://www.warth-schroecken.at/de/ein-traum-wird-wahr/>, <https://www.skiarlberg.at/de>, <https://www.mylechcard.at/>, <https://www.stuben-arlberg.at/services/stuben-zeit/>

Abb. 154 Anforderungen an die Planung seitens Tourismus, Einwohner und Planung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten der Örtlichen Planung, eigenen Analysen und Aussagen aus dem Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken

Abb. 155 Altersstruktur der Einheimischen (Frauen-Männer)

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten der Statistik Austria: Bevölkerungsstand- und -struktur der Gemeinde Schröcken 2019

Abb. 156 Konzept Tourismusplanung: Ausgewogenheit zwischen Einwohnern und Touristen

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 157 Konzept räumliche Bezüge: Verwebung über die L200 hinaus

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 158 Konzept „Drehscheibe“

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 159 Potentielle Zentren - Konzept

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 160 Zonierung Begegnungs-Zone

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 161 Gebäude Abriss

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 162 Öffentlicher vs. privater Raum Begegnungs-Zone Parzelle Dorf

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 163 Schwarzplan Entwurf Begegnungs-Zone Schröcken

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 164 Nutzungsdurchmischung Begegnungs-Zone Schröcken

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 165 Lageplan Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 166 Erschließung Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 167 Vogelperspektive Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 168 Schnitt A-A Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 169 Schnitt B-B Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 170 Ebenen Begegnungs-Zone

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 171 Gestaltung Begegnungs-Zone

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 172 Verwebung Gebäude

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 173 Erweiterung Begegnungs-Zone auf Straßenebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 174 Erweiterung Begegnungs-Zone auf Caféebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 175 Tiefgarage Straßenebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 176 Zufahrt Tiefgarage Kirchebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 177 Grundriss Begegnungs-Zone auf Straßenebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 178 Grundriss Begegnungs-Zone auf Caféebene Garagierung der Kabinen – Abendevent und Beleuchtungskonzept

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 179 Grundriss Begegnungs-Zone auf Caféebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 180 Grundriss Begegnungs-Zone auf Kirchebene

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 181 Schnitt C-C

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 182 Schnitt D-D

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 183 Schnitt E-E

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 184 Schnitt F-F

Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 185 Visualisierung Begegnungs-Zone Caféebene Winter
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 186 Visualisierung Begegnungs-Zone Straßenebene Winter
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 187 Visualisierung Begegnungs-Zone Caféebene Sommer
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 188 Visualisierung Begegnungs-Zone Straßenebene Sommer
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)

Abb. 189 Lageplan Begegnungs-Zone Schröcken mit städtebaulicher Entwicklung Sommer
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 190 Lageplan Begegnungs-Zone Schröcken
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben der Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS)

Abb. 191 Übersicht Lifte Skiwelt Wilder Kaiser-Brixenthal Teil 1
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 192 Übersicht Lifte Skiwelt Wilder Kaiser-Brixenthal Teil 2
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS)

Abb. 193 Übersicht Lifte und Baujahr Ski Arlberg Teil 1
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und <https://www.stantonamarlberg.com/de/die-region-st-anton-am-arlberg/geschichte-museum/geschichte-des-skilaufs-in-stanton/die-geschichte-von-st-anton-am-arlberg> (St. Anton), <https://www.arlberginsider.com/infos/geschichte/> und Ski Arlberg, Pool West: Daten und Fakten zum Skigebiet 2012/ 2013 (Lech, St. Christoph, Rendl), <https://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrs> (Zürs), https://de.wikipedia.org/wiki/Albonabahn_1#cite_note-1 (Stuben), https://issuu.com/warth_schroecken/docs/swa_magazin_50-jahre-warth_205x280_ (Warth), <https://www.warth-schroecken.at/de/region-arlberg/orte/schroecken.html> (Schröcken)

Abb. 194 Übersicht Lifte und Baujahr Ski Arlberg Teil 2
Eigene Darstellung (© Annika J. Michel)
Nach Daten von © OpenStreetMap contributors (Bearbeitung Annika J. Michel 2020) und Angaben des Geografischen Informationssystem des Landes Tirol (TIRIS) sowie Geodaten des Landes Vorarlberg (VOGIS) und <https://www.stantonamarlberg.com/de/die-region-st-anton-am-arlberg/geschichte-museum/geschichte-des-skilaufs-in-stanton/die-geschichte-von-st-anton-am-arlberg> (St. Anton), <https://www.arlberginsider.com/infos/geschichte/> und Ski Arlberg, Pool West: Daten und Fakten zum Skigebiet 2012/ 2013 (Lech, St. Christoph, Rendl), <https://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrs> (Zürs), https://de.wikipedia.org/wiki/Albonabahn_1#cite_note-1 (Stuben), https://issuu.com/warth_schroecken/docs/swa_magazin_50-jahre-warth_205x280_ (Warth), <https://www.warth-schroecken.at/de/region-arlberg/orte/schroecken.html> (Schröcken)

8.5 Quellenverzeichnis

Amt der Tiroler Landesregierung: „Planungsverbände“. Land Tirol.

Zugegriffen 6. Juli 2020. <https://www.tirol.gv.at/>.

———. **„Tourismusverbände“.** Land Tirol.

Zugegriffen 22. August 2020. <https://www.tirol.gv.at/>.

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Raumplanung und Baurecht: Raumbild Vorarlberg 2030. Zukunft Raum geben.

Bregenz, 2018.

Andexlinger, Wolfgang, Stefan Obkircher, und Karin Sauerwein, Hrsg: Dokonara 2009. 2. Int. DoktorandInnenkolleg Nachhaltige Raumentwicklung.

Innsbruck, 2008.

Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer ARGE ALP, Hrsg: Alpine Siedlungsmodelle | Städtebauliche Leitprojekte | Exemplarische Einzelqualitäten.

Bozen, 2007.

AustriaWiki im Austria-Forum: „Ski-Schaukel Falken (Körbersee)“.

Zugegriffen 11. August 2020. https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Ski-Schaukel_Falken_%28K%C3%B6rbersee%29.

Autostadt GmbH: „Erlebnisabholung. Den Neuwagen in der Autostadt in Empfang nehmen.“

Zugegriffen 22. September 2020. <https://www.autostadt.de/fahrzeug-abholen/erlebnisabholung>.

Bätzing, Werner: „Die räumliche Konzentration des Tourismus in den österreichischen Alpen“. In Innsbrucker Geographische Studien, Bd. 40: Die Welt verstehen-eine geographische Herausforderung.

Innsbruck, 2016.

Bergbahn Aktiengesellschaft Kitzbühel: „Chronik Bergbahn AG Kitzbühel“.

Zugegriffen 3. Juli 2020. <https://www.kitzski.at/de/unternehmensinfo/chronik.html>.

———. **„Daten & Fakten zum Skigebiet Kitzbühel | Kirchberg“.**

Zugegriffen 3. Juli 2020. <https://www.kitzski.at/de/unternehmensinfo/daten-fakten.html>.

Borsdorf, Axel: „Land-Stadt Entwicklung in den Alpen. Dorf oder Metropolis?“ In Die Alpen im Jahr 2020.

Innsbruck, 2007.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE: „Region“.

Zugegriffen 7. Juli 2020. <https://www.aren.admin.ch/aren/de/home/glossar/region.html>.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Hrsg: Regionale Baukultur und Tourismus.

Bonn, 2015.

Diener, Roger, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron, und Christian Schmid: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Materialien. Bd. 3. 4 Bde. Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait.

Basel, 2006.

Doppelmayr Seilbahnen GmbH, Hrsg: Wir. Magazin für Kunden und Mitarbeiter. Bd. 172. 32.

Wolfurt, 2007.

Ebner, Hans: „Bergsteigerdörfer feiern 10-jähriges Jubiläum“. meinbezirk.at.
Zugegriffen 23. September 2020. https://www.meinbezirk.at/osttirol/c-lokales/bergsteigerdoerfer-feiern-10-jaehriges-jubilaeum_a2613530.

Eggler, Anna Maria: Der Rechtsstreit rund um die NS Enteignung der Skilifte Zürs und Lech.
Herausgegeben von **Birgit Heinrich.**
Lech, 2018.

Falch Ziviltechniker GmbH: Teilräumliches Entwicklungskonzept Heimboden Gemeinde Schröcken.
Landeck, 2013.

Feuerstein, Josef, Herbert Sauerwein, und Pius Bischof: Schröcken - Ein Walserdorf im Wandel der Zeit.
1971.

Gasser, Florian: „Tourismus in den Alpen: Nie wieder Alpenglühlen“.
Die Zeit. 4. März 2018, Abschn. Wirtschaft. <https://www.zeit.de/2018/10/tourismus-alpen-folgen-bevoelkerung-umwelt>.

Gemeinde Schröcken, Hrsg: Wohnsitzstatistik/ Größenverteilung Schröcken (Auszug 2010 bis 2019).
Schröcken, 2020.

Gratl, Martina, Peter Haimayer, und Ulrike Mast-Attlmayr: Evaluierung der Bregenzerwaldstudie. Reflexion der Ausarbeitung und Umsetzung eines regionalen Entwicklungsprojektes.
2008.

Gruber Locher Architekten ZT GmbH, Hermann Kaufmann + Partner ZT GmbH, und Innauer Matt Architekten ZT GmbH: Quartiersentwicklung Heimboden Schröcken.
2020.

Haass, Heiner: Grundwissen Tourismusarchitektur.
Konstanz, 2017.

Heissenberger, Mag Angela: „Harte Winter“.
Zugegriffen 8. September 2020. <https://www.report.at/index.php/telekom/leben/item/81358-harte-winter>.

Hentrei, Marcus: „Wettbewerbsfähigkeit von Tourismusdestinationen. Bürgerbeteiligung als Erfolgsfaktor?“
2013.

Institut Stadt der Gegenwart, Hrsg: Die Schweiz - ein städtebauliches Portrait.
Basel, o. J.

Internationale Alpenschutzkommission CIPRA: „Die Alpen werden unruhig“.
Zugegriffen 12. August 2020. <https://www.cipra.org/de/news/1623>.

Jelinek, Rainer: Tourismus und Architektur. Herausgegeben von Oberösterreich Tourismus,
2008.

Land Tirol, Hrsg: Tiroler Seilbahn- und Schigebietsprogramm 2018.
2018.

Land Vorarlberg, Abteilung Raumplanung und Baurecht, Hrsg: „Optimierung des Schigebietes Warth-Schröcken“.
In Regionale Entwicklungsstudie Bregenzerwald, 2003.

———. **Regionale Entwicklungsstudie Bregenzerwald, 2003.**

Landespressestelle Vorarlberg, Hrsg: Landesregierung stellt Weichen für Neuordnung der Raumplanung und des Grundverkehrs.
Bregenz, 2018.

Laux, Silke: „Destinationen im globalen Wettbewerb - Kooperationsbildung als primäre Aufgabe eines zukunftsweisenden Destinationsmanagements“.
In Erfolgsfaktor Kooperation im Tourismus. Wettbewerbsvorteile durch effektives Stakeholdermanagement. Berlin, 2012.

Lois Hechenblaikner: „Lois Hechenblaikner | Fotografie » Hinter den Bergen“.
Zugegriffen 12. Mai 2020. <https://www.hechenblaikner.at/werkserien/hinter-den-bergen/>.

Michael Dahms: „Liftdatenbank - Lifte in der Welt. Ski Arlberg.“
Zugegriffen 11. August 2020. https://seilbahntechnik.net/de/lifts/resort/st_anton_am_arlberg/ski_arlberg/index.htm.

Michel, Annika: Exkursion Schröcken. Gespräch mit Bürgermeister Herbert Schwarzmann und Angela Schwarzmann, Leiterin des Tourismusbüros Warth-Schröcken.
14. August 2020.

Mountain Wilderness Schweiz: Funpark Alpen. Ein kritischer Blick auf die zunehmende „Möblierung“ der Schweizer Alpen.
Bern, o. J.

Neumair, Simon Martin, Tatjana Rehklau, und Dieter Matthew Schlesinger: Angewandte Tourismusgeographie: räumliche Effekte und Methoden.
Berlin, Boston, 2019.

Österreichischer Alpenverein: „Nein zur Gletscherverbauung Pitztal-Ötztal“.
Zugegriffen 13. August 2020. <https://www.alpenverein.at/wien-lv/berichte/Gletscherverbauung-Pitztal-Oetztal.php>.

Österreichischer Alpenverein, Deutscher Alpenverein, Alpenverein Südtirol, Club Alpino Italiano, und Planinska zveza Slovenije, Hrsg: Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen.
Innsbruck, 2018.

Österreichischer Skischulverband ÖSSV: „Geschichte“, 2020.
Zugegriffen 19.10.2020 <https://www.snowsportaustria.at/oessv/geschichte/>.

Peck, Stefan: Entwicklung der Wintersportinfrastruktur in Österreich von 1995 bis 2005.
Wien, 2005.

Permanent Secretariat of the Alpine Convention, Hrsg: The Alps. People and pressures in the mountains, the facts at a glance.

Innsbruck, 2010.

Petrichor GmbH, und Warth-Schröcken Tourismus: Ergebnisse Online-Umfrage Warth-Schröcken.

Wieselburg, 2019.

———. **Warth-Schröcken Strategie & Marke.** Wieselburg, Warth, Schröcken, 2019.

pla'tou: Grundlagenstudie „Architektur macht Gäste“. Über den Zusammenhang zwischen Architektur und Wirtschaftlichkeit im Tourismus (Kurzfassung).

Wien, 2007.

Projektteam Bergsteigerdörfer Österreichischer Alpenverein Abteilung Raumplanung und Naturschutz: „Die Philosophie des Projekts Bergsteigerdörfer“, 2020.

Zugegriffen 19.10.2020 <https://www.bergsteigerdoerfer.org/6-0-Die-Philosophie-der-Bergsteigerdoerfer.html>.

Rihm, Valerie: Der Einfluss César Manriques auf den Tourismus der Insel Lanzarote. Konzepte, Realisierungen, Bewertungen.

Saarbrücken, 2014.

Romeiß-Stracke, Felizitas: „Mehr Baukultur im Tourismus! Eichstätter Tourismusgespräche 2008“.

München, 2008.

Salzmann Ingenieure, Hrsg: Schnell, schneller - und hoch hinaus!

Bregenz, 2018.

Schrahe, Christoph: „Was ist ein Skigebiet?“, 2020.

Zugegriffen 19.10.2020 <http://www.pistenlaengen.com/de/was-ist-ein-skigebiet.html>.

Seiser, Michaela: „Skiurlaub: So verteuert der Klimawandel den Winterurlaub“. FAZ.NET

Zugegriffen 18. August 2020. <https://www.faz.net/1.5908800>.

Siller, Hubert, und Christof Schalber: Tourismusorganisationen und das Management von Destinationen im Wandel.

o. J.

Silvretta Montafon Holding GmbH: „Über uns — Die Silvretta Montafon | Silvretta Montafon“.

Zugegriffen 3. Juli 2020. <https://www.silvretta-montafon.at/de/service/ueber-uns>.

Ski Arlberg, Pool West: „Die Geschichte des Arlbergs“. MASSIVE ART WebServices GmbH, 2020.

Zugegriffen 19.10.2020 <https://www.skiarlberg.at/de/regionen/geschichte>.

———. **„Skifahren in einer neuen Dimension!“ Ski Arlberg, Pool West.** MASSIVE ART WebServices GmbH, 2020. <https://www.skiarlberg.at/de>.

Skilifte Warth GmbH & Co KG: 50 Jahre Skilifte Warth. Rückblicke und Ausblicke.

Warth, 2013.

Skiresort.at: „Lifte St. Anton/St. Christoph/Stuben/Lech/Zürs/Warth/Schröcken“, 2020.

Zugegriffen 19.10.2020 <https://www.skiresort.at/skigebiet/st-antonst-christophstubenlechzuerswarthsc-hroecken-ski-arlberg/liftebahnen/>.

SkiWelt Wilder Kaiser -Brixental Marketing GmbH: „SkiWelt Chronik“. Zugriffen 3. Juli 2020.

Zugriffen 19.10.2020 <https://www.skiwelt.at/de/skiwelt-chronik/chroniken-neuerungen-aktuelles-skiwelt-wilder-kaiser-brixental-tirol.html>.

———. „SkiWelt Wilder Kaiser- Brixental“. Zugriffen 3. Juli 2020. <https://www.skiwelt.at/de/skiwelt-wilder-kaiser-brixental-skigebiet-kitzbueheler-alpen.html>.

Snowtrex - TravelTrex GmbH: „Skigebiet Warth-Schröcken - Bewertung Warth-Schröcken - Testbericht - Pistenplan“. SnowTrex.

Zugriffen 7. Oktober 2020. <https://www.snowtrex.at/oesterreich/warth-schroecken/skigebiet.html>.

SpEA SportsEconAustria, Institut für Sportökonomie, und IHS Institut für Höhere Studien, Hrsg: Die ökonomische Bedeutung des Wintersports in Österreich.

Wien, 2008.

SPIEGEL, Patrick Stotz, Holger Dambeck, DER: „Schnee in Skigebieten: Wo der Klimawandel droht - DER SPIEGEL - Wissenschaft“.

Zugriffen 12. August 2020. <https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/schnee-in-skigebieten-wo-der-klimawandel-droht-a-1137571.html>.

stadtland Dipl.-Ing. Alfred Eichberger GmbH, Hrsg: Räumliches Entwicklungskonzept Schröcken.

Bregenz, 2010.

Stopfer, Eveline: „Begegnungszone versus Fußgängerzone“. Stadtmarketing Austria (blog), 12. September 2017.

Zugriffen 19.10.2020 <https://www.stadtmarketing.eu/begegnungszone-fussgaengerzone/>.

Thiel-Ellul, Daniela Fernanda, und Enrique Navarro-Jurado: „Destination Life Cycle“. Encyclopedia of Tourism, 2014, 1–3.

Zugriffen 19.10.2020 https://doi.org/10.1007/978-3-319-01669-6_321-1.

Tourismusverband Serfaus-Fiss-Ladis: „Winter in Serfaus-Fiss-Ladis“. Winter in Serfaus-Fiss-Ladis, 2020.

Zugriffen 19.10.2020 <https://www.serfaus-fiss-ladis.at/de/Winterurlaub>.

Tourismusverband St. Anton am Arlberg: „Neun Jahrhunderte St. Anton am Arlberg“, 2020 2019.

———, Hrsg. Statistiken Winter 2001/2002. St. Anton am Arlberg, 2002.

Tourismusverband Tux-Finkenberg: „Vom Bergbau zu Bergbahn“. Tux Blog, 2020.

Zugriffen 19.10.2020 <https://www.tux.at/blog-tux-finkenberg/detail/>.

UNWTO, Hrsg: Tourism Definitions.

Madrid, 2019.

vorarlberg ORF at/Agenturen red: „Niederländische Königsfamilie in Lech“. vorarlberg.ORF.at, 25. Februar 2020.

Zugriffen 19.10.2020 <https://vorarlberg.orf.at/stories/3036207/>.

Warth Schröcken Arlberg: „Skigeschichte Warth-Schröcken“.

Zugriffen 13. Mai 2020. <https://www.warth-schroecken.at/de/sommer/ausstellung-warther-skigeschichte.html>.

Warth-Schröcken Tourismus: Der Atem der Berge. Warth,
Schröcken, 2019.

———, Hrsg. Nächtigungsstatistik Warth-Schröcken, Winter 2018-19. Warth, Schröcken,
2019.

———. „Schröcken.“, 2020. <https://www.warth-schroecken.at/de/region-arlberg/orte/schroecken.html>.

———, Hrsg. Schröcken, Informationstafel über die Geschichte der Gemeinde. Schröcken, o.
J.

———. „Warth-Schröcken - der Atem der Berge.“ Zugegriffen 1. August 2020. <https://www.warth-schroecken.at/de/region-arlberg/herzlich-willkommen-in-warth-schroecken.html>.

Wikipedia, Hrsg: „Albonabahn I“. In Wikipedia, 7. April 2020.
Zugegriffen 07.04.2020 https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Albonabahn_I&oldid=198611345.

———. „Lanzarote“. Zugegriffen 25. Juli 2020. <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Lanzarote&oldid=202192560>.

WWF Österreich, Hrsg: Blick unter die Schneedecke. Wie der Wintertourismus alpine
Landschaften zerstört.
Wien, o. J.

YEAN, Hrsg: Tirol City. New Urbanity in the Alps. Wien,
Bozen, 2005.

Zillertal Arena: „Zillertal Arena - größtes Skigebiet im Zillertal | Skiurlaub“. www.zillertalarena.com, 2020.
Zugegriffen 19.10.2020 https://www.zillertalarena.com/de/arena/winter/start_winter.html.

Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG, Hrsg: 50 Jahre Erfolgsgeschichte (1964-2014),
o. J.

Zürs Tourismus GmbH: „Geschichte Lech am Arlberg“. MASSIVE ART WebServices GmbH.
Zugegriffen 13. Mai 2020. <https://www.zuersamarlberg.at/de/geschichte>.

9 DANKE

Danke an meine wunderbaren Eltern Almut und Jörg, die in jeder Lebenslage für mich da sind!

Danke an Mike, der es ihnen gleichtut!

Danke an Ass. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Markus Tomaselli und Univ. Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech für die bereichernde und kompetente Betreuung dieser Diplomarbeit!

Danke an Herrn Herbert Schwarzmann, Bürgermeister der Gemeinde Schröcken, und Frau Angela Schwarzmann, Geschäftsführerin des Tourismusbüros Warth-Schröcken für das interessante und aufschlussreiche Gespräch im August in Schröcken!

Danke an das Lechmuseum in Lech am Arlberg, für die bereitgestellten Unterlagen zur Geschichte des Skigebiets „Ski Arlberg“!



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



