



Bezirkshauptmannschaft Bregenz

Zahl: BHBR-II-6101-2003/0099
(Beim Antwortschreiben bitte anführen)

Bregenz, am 24.02.2006

Betreff: Bergbahnen [REDACTED] und [REDACTED] Seilbahnen
GmbH & Co;

Errichtung der 8er-Kabinenbahn [REDACTED] der 6er-Sesselbahn [REDACTED]

[REDACTED] der 6er-Sesselbahn [REDACTED] der 6er-Sesselbahn [REDACTED]

sowie der vorgesehenen Pisten in den Gemeindegebieten von [REDACTED]

[REDACTED] und [REDACTED]

- Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und
Landschaftsentwicklung

B E S C H E I D

Die Bergbahnen [REDACTED] [REDACTED] und die [REDACTED] Seilbahnen
[REDACTED] haben mit Eingaben vom 02., 03. und 04.09.2003 um die Ertei-
lung der Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung
für die Errichtung

- der 8er-Kabinenbahn [REDACTED]
- der 6er-Sesselbahn [REDACTED]
- der 6er-Sesselbahn [REDACTED]
- der 6er-Sesselbahn [REDACTED] sowie
- der vorgesehenen Pisten

in den Gemeindegebieten von [REDACTED] und [REDACTED] angesucht.

Zu diesem Ansuchen fand am 20.10.2003 ein Lokalaugenschein statt, bei welchem
festgestellt worden ist, dass eine Änderung bzw Überarbeitung der Plan- und Beschrei-
bungsunterlagen notwendig ist, um eine den rechtlichen Vorgaben entsprechende
Beurteilung vornehmen zu können.

Nachdem den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Projektunterlagen auch eine – mit
01.09.2003 datierte – Zusammenstellung des „Flächenbedarfes“ für die Verbindung
der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] beigeschlossen und aus dieser ersichtlich war,
dass „die Summe der bearbeiteten neuen Flächen für die Prüfung der UVP-Pflicht
rund 15,4 ha beträgt“, hat die Bezirkshauptmannschaft Bregenz mit Schreiben vom
05.09.2003 bei der Vorarlberger Landesregierung gemäß § 3 Abs 7 des Umweltver-

träglichkeitsprüfungs-Gesetzes 2000 (UVP-G 2000) die Feststellung beantragt, ob für die oberwähnten Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die Vorarlberger Landesregierung hat sodann mit Bescheid vom 17.08.2004, ZI IVe-415.13, festgestellt, dass „die beantragte Verbindung der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] durch die erwähnten Bahnen mit den dazugehörigen Pisten den Tatbestand des Anhanges 1 Z 12 Spalte 1 lit b UVP-G nicht erfüllt und deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist“.

Die Bergbahnen [REDACTED] sowie die [REDACTED] Seilbahnen [REDACTED] haben in weiterer Folge mit gemeinsamer Eingabe vom 07.09.2004 überarbeitete Plan- und Beschreibungsunterlagen, die auch dem erwähnten Feststellungsbescheid der Vorarlberger Landesregierung zu Grunde gelegen sind, vorgelegt und um „die Fortsetzung des Verfahrens nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung“ angesucht. Die beantragte Bewilligung soll beiden Antragstellerinnen für sämtliche Anlagen erteilt werden.

Im Rahmen des anschließenden Ermittlungsverfahrens wurden am 01. und 11.10.2004 Lokalaugenscheine durchgeführt.

Mit Eingabe vom 28.01.2005 haben die Antragsteller die auf Grund des Ergebnisses der Augenscheine ergänzten bzw geänderten Plan- und Beschreibungsunterlagen vorgelegt. Diese Änderungen umfassen im Wesentlichen die Gerinnesicherung und die Verbauung bei der Talstation der 6er-Sesselbahn [REDACTED] die Ausführung der Lawinerverbauungen bei der geplanten 6er-Sesselbahn [REDACTED] und der geplanten 6er-Sesselbahn [REDACTED] sowie die Änderungen bei der [REDACTED] Bahn (Bergstation in „Tunnelvariante“, überarbeitete Schutzverbauungen, Pistenführung [REDACTED] kopf ohne Böschungen talseitig).

In weiterer Folge wurde noch die Gutachten des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] vom 12.05.2005, GZ 143/05, und des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] vom 12.05.2005 über die hydrologische und abflusstechnische Problematik des zusätzlichen Wasserabflusses aus den Skipisten vorgelegt.

Folgende Plan- und Beschreibungsunterlagen liegen somit diesem Bescheid zugrunde:

- Projekt 8MGD [REDACTED] laut Inhaltsverzeichnis vom 26.01.2005,
- Projekt 6CLD [REDACTED] und 6CLD [REDACTED] laut Inhaltsverzeichnissen vom 20.01.2005 und 03.12.2003,
- Projekt 6CLD [REDACTED] laut Inhaltsverzeichnis vom 08.09.1999,
- Bericht der Firma [REDACTED] Institut für Ökologie, Klagenfurt, vom Jänner 2004,
- Bericht des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] über die Untergrundverhältnisse des Bauhilfsweges für den Bau der Piste [REDACTED] der 8er-Gipfelbahn mit Lageplan vom 01.03.2005,
- Gutachten des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] vom 12.05.2005, GZ 143/05, und des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] vom 12.05.2005 über die hydrologische und abflusstechnische Problematik des zusätzlichen

Wasserabflusses aus den Skipisten – die in diesen Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen sind Projektsinhalt.

Aufgrund der eingereichten Plan- und Beschreibungsunterlagen sowie des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ergibt sich folgender entscheidungswesentlicher

Sachverhalt

Für alle Anlagen gilt, dass diese ausschließlich während der Wintersaison betrieben werden sollen, dh ein Betrieb während der Sommersaison findet nicht statt.

Zur besseren Verkehrsabwicklung im Bereich der Talstation in [REDACTED] wird – wie bisher – zum einen die gemäß den jeweiligen Umständen erforderliche Anzahl an Parkplatzanweisern zum Einsatz gelangen und wird zum anderen im Bedarfsfall im Bereich der Einfahrt in die [REDACTED] eine Verkehrsregelung durch die Polizei stattfinden. Die Vorlage der Zustimmungserklärungen der vom Vorhaben betroffenen Grundeigentümer war aufgrund der Vorschrift des § 34 Abs 1 letzter Satz des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung nicht erforderlich.

Zu den einzelnen Anlagen ergeben sich folgende Bemerkungen:

a) 6er-Sesselbahn [REDACTED]

Die Anlage mit der Talstation westlich der Stütze 17 der Doppelsesselbahn [REDACTED] und mit der Bergstation unterhalb des Grates des [REDACTED] soll als kuppelbare 6er-Sesselbahn ausgeführt werden.

Die Talstation und die Stützen 1A bis 4 befinden sich auf Gst [REDACTED] die Stützen 5 bis 11 und die Bergstation auf Gst [REDACTED] die Stütze 12 auf Gst [REDACTED] alle KG [REDACTED] Die Förderleistung beträgt 2.800 P/h.

Geländeveränderungen für die Talstation sind auf einer Fläche von 1.200 m² erforderlich. Die Talstation befindet sich auf ca 1.767 m Seehöhe, wird überdacht, auf Stehern mit fahrbarem Brückenantrieb sowie einem Traggerüst mit Fördereinrichtung und einer Sesselgaragierung durch angeschlossene Abstellgleise ausgeführt. Die Ausführung erfolgt als Ziegelmauerwerk mit Betonboden und Holzverkleidung. Für die Station bzw die Sesselgarage wird die Flanke einer kleinen Kuppe etwa im unteren Drittel bis zur Mitte abgetragen, das Material wird talseits aufgebaut. Die gesamte Station befindet sich etwa parallel – rechtsufrig – zum [REDACTED]bach. Die Zufahrt zur Talstation soll über den bestehenden Schlepperweg erfolgen, welcher im letzten Abschnitt verlängert wird. Der [REDACTED]bach selbst wird mit einer offenen Furt überquert. Die Wegtrasse verläuft über ein Hangflachmoor. Der kleine Alptümpel zwischen der Bergstation und der Stütze 12 wird durch die Baumaßnahmen nicht berührt.

Die Bergstation befindet sich auf ca 2.025 m Seehöhe, eine Geländekorrektur ist auf einer Fläche von 1.050 m² erforderlich. Die Bergstation umfasst ein Traggerüst mit Fördereinrichtung und wird überdacht auf Stehern mit fixer Umlenkung ausgeführt. Das Dienstgebäude der Bergstation soll wie das Dienstgebäude der Talstation ausge-

führt werden und einen Dienstraum, ein Trocken-WC, einen Abstellraum und ein Lager für Pistentafeln etc im Untergeschoss umfassen.

Die komplette Bahntrasse außerhalb der Tal- und Bergstation hat ein Flächenausmaß von 17.700 m² (Länge = 1.475 m, Breite = 12 m). 600 m² der Bahntrasse befinden sich im bestehenden Schigebiet (Länge = 50 m). In diesem Bereich befinden sich die Stützen 1A, 1B und 2 (Fundamentfläche 250 m²). Die erforderlichen Kabel werden in der Trasse mitverlegt. Die Bergstation selbst befindet sich auf einer kleinen Kuppe, die als Alpweide genutzt wird. Die Gesamthöhe der Station beträgt ca 6 m.

Die komplette Piste [REDACTED] umfasst 93.980 m². Das auf Grund der Verordnung der Landesregierung über das Naturschutzgebiet [REDACTED] – [REDACTED] – [REDACTED], LGBl Nr 7/1979, geschützte Gebiet des [REDACTED] wird nicht berührt.

Die Lawinenverbauung mit einer Länge von 100 m umfasst eine Fläche von 900 m².

b) kuppelbare 6er-Sesselbahn [REDACTED]

Diese Anlage schließt nördlich im Bereich der Bergstation der 4er-Sesselbahn [REDACTED] an das Schigebiet [REDACTED] an und ist das erste Glied der Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED]. Von der Bergstation bis zur Stütze 1B liegt die Anlage im Gemeindegebiet von [REDACTED] auf Gst [REDACTED] KG [REDACTED]. Der Rest der Anlage befindet sich im Gemeindegebiet von [REDACTED] auf Gst [REDACTED] KG [REDACTED]. Die Bergstation befindet sich auf 1.829 m Seehöhe.

Für das Gebäude der Bergstation ist eine Geländekorrektur auf einer Fläche von 1.038 m² erforderlich. Die Geländekorrektur erfolgt in Form eines teilweisen Abtrages des westlichen Bereiches des prägnanten Hügels oberhalb der bestehenden 4er-Sesselbahn [REDACTED]. Die Bergstation ist eine auf 2 Stehern verankerte, freitragende, überdachte Stahlkonstruktion. In der Bergstation befindet sich neben der Fördereinrichtung für die Sessel lediglich die Förderseilumlenkung. Der angeschlossene Dienstraum wird in Massivbauweise errichtet, isoliert und außen mit Holz verschalt. Die notwendigen Zu- und Abgangsrampen werden als Erdrampen ausgeführt.

Die Talstation wird auf ca 1.612 m Seehöhe errichtet, die Geländeinanspruchnahme beträgt 1.500 m². Die Talstation mit angeschlossenen Führerraum wird typengleich wie die Bergstation ausgeführt. In der Talstation befindet sich die Spann- und die Antriebseinrichtung der Anlage sowie ein Wartungspodest für Sessel und Klemmen. Die Situierung ist linksufrig des [REDACTED] baches. Der Aufstellungsort liegt in einem Flachmoor.

Der [REDACTED] bach soll zumindest linksufrig durchgehend mit Wasserbausteinen gesichert werden. Ein kleines, vom nördlichen Hangbereich her kommendes Gerinne soll hangwärts der Station vorbeigeleitet werden.

Die Bahntrasse außerhalb des Gebäudes der Tal- und Bergstation ist 648,5 m lang und 12 m breit (7.782 m²). Die Förderleistung beträgt 2.800 P/h. Im Bereich der Bahntrasse ist eine Rodung auf 34 m Länge im Bereich der Stütze 4 vorgesehen (408 m²). Im Bereich der Stütze 2 werden einzelne Fichten geschlägert.

Alle Kabelverbindungen zwischen den Stationen und den Stützen werden in einem Kabelgraben entlang der Strecke verlegt. Dort wird ein Hoch- und Niederspannungskabel zur Energieversorgung der Anlage mitverlegt. Die Energieversorgung der Antriebsstation erfolgt ab der bei der Talstation der 6er-Sesselbahn [REDACTED] geplanten Trafostation. Zur späteren Errichtung einer Beschneiungsanlage, die nicht Gegenstand dieses Bescheides ist, wird im Kabelgraben eine Wasserleitung mitverlegt. Diese Kabeltrasse soll in etwa der Linienführung der Liftrasse folgen.

Die geplante Pistenplanie auf Höhe der Stütze 4 betrifft einen mit Fichten bestockten Grat bzw. daran anschließend einen kleinen Bach. Der Bach selbst soll durch die Planie nicht berührt werden, die bereits vorhandene Überfahrt soll durch das Einlegen von Holzstämmen verbreitert werden. Die Planie zieht sich bis oberhalb der Stütze 4.

Das abgetragene Material für die Errichtung der Bergstation wird in der bereits für den Aushub der Bergstation [REDACTED] verwendeten Pistenmulde westlich der Bergstation [REDACTED] eingebaut.

Die komplette Piste [REDACTED] nimmt eine Fläche von 37.246 m² in Anspruch, davon umfasst sie ua. eine Geländekorrektur im Ausmaß von 958 m² und eine Rodung im Ausmaß von 365 m².

Die Lawinenverbauung im Bereich [REDACTED] von 270,50 lfm umfasst eine Fläche von 2.789 m².

Zum Bau der Anlage werden die bestehenden Zufahrten zur Berg- und Talstation genutzt. Die Materialtransporte zur Errichtung der Stützen erfolgen mittels Hubschrauber.

c) kuppelbare 6er-Sesselbahn [REDACTED]

Die projektierte Anlage liegt zur Gänze im Gemeindegebiet von [REDACTED] auf GSt [REDACTED] KG [REDACTED] im Bereich der Alpe [REDACTED] zwischen den projektierten Anlagen „6er Sesselbahn [REDACTED]“ und „8er Kabinenbahn [REDACTED]“ und stellt somit das zweite Glied der Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] dar. Die Talstation befindet sich auf 1.612 m, die Bergstation auf 1.984 m Seehöhe.

Für die Errichtung der Bergstation sind Geländekorrekturen im Ausmaß von 1.313 m² erforderlich. Die Bergstation ist eine auf zwei Stehern verankerte, frei tragende, überdachte Stahlkonstruktion in offener Bauweise. In der Bergstation befindet sich neben der Fördereinrichtung für die Sessel lediglich die Förderseilumlenkung. Der angeschlossene Dienstraum wird in Massivbauweise errichtet, isoliert und außen mit Holz verschalt.

Die notwendigen Zu- und Abgangsrampen werden als Erdrampen ausgeführt.

Zur Geländebewegung „Starthang“ wird festgehalten, dass die talseitigen Wasserführungen durch die Geländeänderungen nicht berührt werden sollen.

Die Bergstation soll im Bereich des Grates zwischen [REDACTED] und [REDACTED] kurz unterhalb des [REDACTED] errichtet werden. Die Station soll so situiert bzw. das Gelände abgesenkt werden, dass in Richtung Norden der Grat noch zum größten Teil

bestehen bleibt und damit eine Abdeckung aus Richtung Norden gegeben ist. Die Massenbilanz ist hier so vorgesehen, dass trotz der vorgesehenen Erdbewegungen kein Material abgeführt, sondern dieses im Wege eines Materialausgleiches an Ort und Stelle eingebaut werden soll.

Die Talstation mit angeschlossenem Führerraum wird typengleich ausgeführt wie die Bergstation. In der Talstation befindet sich die Spann- und die Antriebseinrichtung der Anlage sowie ein Wartungspodest für Sessel und Klemmen. Die Geländeinanspruchnahme beträgt 1.783 m².

Die Garagierung der Sessel erfolgt in eigens dafür ausgelegten Traggerüsten der Berg- und Talstation. Die Errichtung der Talstation linksufrig des [REDACTED] baches bei der hinteren [REDACTED] alpe vorgesehen. Der Errichtungsstandort selbst ist Flachmoor. Hier sind umfangreiche Geländeabträge sowie eine Überbrückung des Baches mittels Brücke und etwas weiter bachaufwärts mittels Querlegung von Baumstämmen vorgesehen. Der Bach selbst soll im Bereich der Station bzw des Prallhanges bachaufwärts der Station bis zum unteren Ende bei der Talstation der geplanten [REDACTED] bahn mit Wasserbausteinen gesichert werden.

Die Bahntrasse außerhalb der Berg- und Talstation umfasst 10.944 m² (Länge = 912 m, Breite = 12 m). Im Bereich der Bahntrasse ist zwischen den Stützen 4 und 5 eine Rodung von 780 m² (Länge = 65 m, Breite = 12 m) erforderlich. Die Förderleistung beträgt 2.800 P/h.

Die Stützen 9 und 10 befinden sich auf einem stabilen Geländerücken.

Alle Kabelverbindungen zwischen Stationen und Stützen erfolgen in einem Kabelgraben entlang der Bahntrasse. Zur Energieversorgung der Anlage werden die entsprechenden Energiekabel mitverlegt. Die Energieversorgung der Antriebstation erfolgt von der bei der Talstation der 6er Sesselbahn [REDACTED] geplanten Trafostation. Die Kabelverbindungen zwischen den Bergstationen [REDACTED] und [REDACTED] sollen im Bereich des Wanderweges errichtet werden.

Die Kabeltrasse zur Talstation [REDACTED] soll im Wesentlichen der Seilbahntrasse folgen.

Zur späteren Errichtung einer Beschneiungsanlage, die nicht Gegenstand dieses Bescheides ist, wird im Kabelgraben eine Wasserleitung bis zur Stütze 4 und von dort aus ca 250 m (500 m²) entlang der Piste Richtung Bergstation mitverlegt.

Rodungen sind im Bereich der Stützen 2 und 3 im Ausmaß von 2.779 m² sowie für die Pistenführung auf Höhe der Stütze 4 im Ausmaß von 515 m² erforderlich.

Die gesamte Piste [REDACTED] nimmt eine Fläche von 56.968 m² in Anspruch. In diesem Bereich sind drei Geländekorrekturen (Starthang, Grat, Querfahrt) im Ausmaß von insgesamt 8.123 m² erforderlich. Für die Abfahrts piste [REDACTED] sind vier Pistenplanien vorgesehen.

Die erste Pistenplanie befindet sich im Starthangbereich südlich der Bergstation der Gipfelbahn. Diese Pistenplanie zieht sich aus dem Bereich etwas unterhalb der Gipfel-

bahn bis in den Bereich der darunter liegenden Quermulde. Hier sollen drei Geländeerücken abgeflacht und das Material in die anschließenden Mulden eingebaut werden. Der im unteren Randbereich dieser Planie fließende kleine Bach soll durch diese Maßnahme ebenso nicht berührt werden wie ein kleiner Moorbereich westlich der Pistenplanie.

Die nächste Geländeplanie betrifft einen in Richtung Süden, talwärts ziehenden markanten Geländegrat zwischen zwei kleinen Bächen. Hier ist vorgesehen, das Material im oberen Bereich des Grates abzutragen und im unteren, an den steilen Auslauf des Grates anschließenden Bereich anzuschütten. Die beiderseits dieses Grates fließenden Bäche sollen erhalten bleiben, dh im unteren Bereich im Randbereich der Planie offen ausgebaut geführt werden.

Im Auslaufbereich dieser Planie wird ein Hangmoor, das durch Setzungen geprägt ist, betroffen.

Die nächste Geländeplanie sieht den Bau eines Schiweges in einer mittelsteilen, in Richtung Westen geneigten Alpweide vor. Die bergseits davon liegende Geländekuppe wird durch die Maßnahme nicht mehr berührt.

Am Ende dieses Schiweges beginnt ein Abfahrtsbereich, der mechanisch beschneit werden soll. Planien sind hier nicht vorgesehen.

Eine weitere Planie ist im Rodungsbereich zwischen den Stützen 3 und 2 vorgesehen. Die beidseits angrenzenden Gräben bzw Gerinne sollen durch diese Maßnahme nicht mehr berührt werden.

Zur Bergstation wird eine Baustraße ab der Bergstation der 8er-Kabinenbahn [REDACTED] errichtet werden, in welcher unterirdisch sowohl die Leitungen für die spätere Beschneiungsanlage, die nicht Gegenstand dieses Bescheides ist, als auch die Niederspannungskabel zur Versorgung der [REDACTED] Bahn Bergstation verlegt werden. Die Fahrbahn der Baustraße [REDACTED] ist 373 m lang und 3 m breit (Gesamtbreite inkl Böschung ca 4 m). Die Transporte für die Errichtung der Stützen und Lawinenverbauungen erfolgen mittels Materialbahn.

Eine Anbindung dieser Baustraße an andere Baustraßen erfolgt nicht. Die Zufahrt zu dieser Straße erfolgt über die zu errichtenden Pistenflächen. Zur Erreichung der Lawinensicherheit sind im Bereich unterhalb der Bergstation und der Stütze 5 Lawinenverbauungen mit einer Länge von 589 lfm und einem Flächenbedarf von 2.860 m² erforderlich.

d) kuppelbare 8er-Kabinenbahn [REDACTED] bahn:

Die Anlage wird vom Schigebiet [REDACTED] auf einer Seehöhe von 1.413 m auf der Nordseite über die Alpe [REDACTED] Alpe [REDACTED] Alpe [REDACTED] auf eine Höhe von 1.922 m geführt. Die Talstation und die Stützen 1 bis 11B stehen auf dem Gemeindegebiet von [REDACTED]. Die Bergstation befindet sich auf den Gemeindegebieten von [REDACTED] und [REDACTED].

Für die Errichtung des Talstationsgebäudes ist eine Geländekorrektur mit einem Flächenausmaß von 3208 m² notwendig. Der Standort der Talstation befindet sich zur Gänze in einem Moorbereich und liegt bergseitig des bestehenden Güterweges.

Für die Errichtung der Bergstation sind Geländekorrekturen mit einem Flächenausmaß von 1517 m² erforderlich. Die Bergstation soll im Bereich des Grates bzw Sattels zwischen [REDACTED] und [REDACTED] errichtet werden. Der Standort selbst liegt zwischen zwei höhenmäßig abgestuften Mooren. Hier soll durch einen Erddamm das Ausrinnen des Moores während der Bauarbeiten verhindert werden.

Die Station selbst soll in einer Art Röhre etwas abgesenkt eingebaut werden. Die Seitenflanken dieser Röhre werden zum Großteil angeschüttet.

Die komplette Bahntrasse (außerhalb der Gebäude der Tal- und Bergstation) hat ein Ausmaß von 20.251 m² (Länge 1.687,58 m x 12 m Breite). Die Förderleistung beträgt 2.400 P/h. Eine Rodung ist im Bereich der Bahntrasse bei den Stützen 6A und 6B in der Größenordnung von 972 m² (Länge = 81 m, Breite = 12 m) erforderlich. Auf einer Länge von 550 m wird das bestehende Schigebiet von der Liftrasse überspannt. In diesem Bereich befinden sich die Stützen 2 bis 5 mit einer Fundamentfläche von je 100 m². Die Stützen 1A und 1B liegen im Bereich unmittelbar bergseits der Talstation, der durch einen Geländeabtrag entsprechend angepasst werden soll. Dieser Geländeabtrag zieht sich bis etwas unterhalb der Stütze 2. Die Stütze 2 ist unmittelbar oberhalb einer kleinen trockenen Kuppe geplant.

Die Stützen 3 bis 5 kommen im Hangbereich, der derzeit als Schipiste für den Doppelschleplift [REDACTED] verwendet wird und zum größten Teil Flachmoor darstellt, zur Errichtung.

Etwas oberhalb der Stütze 5 wird die Trasse der bestehenden Doppelschlepliftanlage gequert.

Die Stützen 6 und 7 werden auf dem Gelände Grat, der den Bereich [REDACTED] vom [REDACTED] trennt, errichtet.

Die Stützen 8 und 9 werden im Bereich [REDACTED] im Nahbereich des derzeitigen Wanderweges, errichtet.

Die Stütze 10 soll etwas südlich des Steilabfalles in Richtung des Kares [REDACTED] noch im Bereich [REDACTED], errichtet werden.

Die Stützen 11A und 11B sollen im steilen Hangbereich, fast unmittelbar unterhalb der Bergstation, errichtet werden.

Zwischen den Stützen 7 und 8 bzw 9 und 10 bzw 10 und 11 sind Spannfelder mit ausgeprägt hohen Seilhöhen (70 m, 50 m, 45 m) gegeben.

Die Stützen 7, 8, 10 und 11B werden gemäß den Vorschriften des Luftfahrtgesetzes als Luftfahrtshindernisse gekennzeichnet (vgl Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen vom 19.7.2005).

Die Strecken- und Steuerkabel werden zum Teil entlang der Seilbahntrasse bzw im Pistenbereich in einem Kabelgraben verlegt. Der Kabelgraben außerhalb der Trasse und dem bearbeiteten Gelände ist 27,5 m lang und ca 1,85 m breit (Flächeninanspruchnahme von 51 m²). Im Bereich des bestehenden Schigebiets ist dieser 510 m lang und 2 m breit (insgesamt: 1.020 m²).

Die Energieversorgung der Antriebsstation erfolgt von der Trafostation [REDACTED] - [REDACTED] aus, jene der Bergstation [REDACTED] [REDACTED] aus. Der Kabelgraben wird im Pistenbereich bzw der Baustraße erstellt.

Die Piste [REDACTED]-Starthang umfasst eine Fläche von 16.551 m², es ist dort eine Geländekorrektur im Ausmaß von 1.092 m² erforderlich.

Im Starthang selbst sind keine weiteren Geländeänderungen vorgesehen, die Pistenpräparierung wird im Rahmen einer Windenpräparierung durchgeführt.

Die Abfahrt ab der Bergstation in Richtung Norden führt von der Kante in den Bereich des Starthanges über teilweise stark kupiertes, durch Viehtrieb geprägtes Alpweidegelände. Hier sind keine Planierungsmaßnahmen beantragt.

In weiterer Folge schließt ein von größeren Steinen durchsetztes Alpweidegelände bis zum Pistenpunkt 5, bei dem in etwa die Einfahrt in die Mulde zur [REDACTED] beginnt, an. Unterhalb der Alphütte [REDACTED] beginnt der Pistenbereich [REDACTED]. Dieser Pistenbereich hat eine Fläche von ca. 15.000 m². Hier werden im Zuge der Pistenerrichtung auf einer Fläche von 40.295 m² (inklusive Ablagerungsflächen und Böschungen) ca. 95.500 m³ Geländebewegungen durchgeführt. Unterhalb der Alphütte [REDACTED] sollen zwei Geländeabsenkungen durchgeführt werden, das anfallende Material soll in das anschließende Gelände und in das kleine Kar, welches sich in unmittelbarer Nähe befindet, eingebaut werden.

Im Weiteren wird im Bereich des eigentlichen [REDACTED] in welchem sich auch die Stützen 8 und 9 befinden, ein Abtrag durchgeführt, der sich bis zur Schotterhalde zieht. Dort wird anstelle der ursprünglich vorgesehenen und nach einer Variantenprüfung nunmehr nicht mehr zur Ausführung gelangenden mächtigen Dammkörper auf der Talseite die Piste durch Abtrag bis zur Felswand im oberen Bereich der Schutthalde errichtet.

Zu den erwähnten Geländebewegungen von ca. 95.500 m³ ist festzuhalten, dass ein Teil des Materials bergseitig entnommen und talseitig der Piste eingebaut werden soll. Anfallendes Material im Ausmaß von ca. 62.000 m³ soll auf der im Projekt ausgewiesenen Fläche im nordwestlichen Randbereich des Kares der [REDACTED] eingebaut werden. Diese Deponierung steht jedoch nach Angabe der Antragstellerinnen nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Errichtung der Piste, sondern dient ausschließlich der Entledigung des anfallenden Überschussmaterials. Aus diesem Grunde ist für diese Deponie eine Genehmigung nach den §§ 37 und 38 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 erforderlich und sind im Rahmen des abfallrechtlichen Verfahrens auch die materiell rechtlichen Vorschriften des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung mit anzuwenden. Demgemäß haben die Antragstellerinnen mit Eingabe vom 12.12.2005 ihren Antrag dahingehend eingeschränkt, als die Errichtung dieser Aushubdeponie nicht mehr Gegenstand dieses Antrages und somit des vorliegenden Bescheides ist.

Im Grathereich des Überganges vom Pistenbereich [REDACTED] zum „Anschluss [REDACTED]“ ist eine trapezförmige Absenkung in den Grat um ca. 10 m vorgesehen.

Der Pistenbereich „Anschluss [REDACTED]“ hat eine Pistenfläche von rund 13.000 m². Auf dieser Fläche werden Rodungen im Ausmaß von 2.763 m² und Geländebewegungen auf einer Fläche von 2.305 m² durchgeführt. Nach dem Übergang zum Anschluss [REDACTED] führt die Piste über einen steil Richtung Norden abfallenden

Hangbereich. Hier sollen Erlengruppen geschwendet werden, Materialbewegungen sind nicht vorgesehen. Anschließend wird die Piste über einen Geländerrücken geführt, in welchem Absenkungen und Anschüttungen im Rahmen eines Materialausgleiches vorgenommen werden. Anschließend führt der „Anschluss“ in die bestehende Piste des Doppelschleppliftes. In weiterer Folge sind keine Planien mehr vorgesehen.

Zur Lawinensicherung sind 1.011 lfm mit einer Fläche von 8.340 m² im Bereich und sowie Bergstation vorgesehen. Zusätzlich ist ein Steinschlagschutznetz mit einer Länge von 177 lfm in der bergseitigen Böschung im Pistenbereich geplant.

Die Bahnen der geplanten Verbindung der Schigebiete sollen von der bestehenden Einseilumlaufbahn (Förderleistung 1.072 P/h) in aus über die und von über die bestehenden Zubringerbahnen 4-er Sesselbahn (Förderleistung 2.200 P/h) und 6-er Sesselbahn (Förderleistung 2.400 P/h) bedient werden.

e) Bauabwicklung

Für die Errichtung der sollen vorhandene Wege mitverwendet werden, für die Errichtung der Bahn und der wird eine Materialbahn erstellt und soll die restliche Bauabwicklung (Transport) mittels Hubschrauber erfolgen.

Zur Talstation können die Materialtransporte ebenfalls über den vorhandenen Güterweg durchgeführt werden.

Für die Errichtung der soll nach dem „Bericht über die Untergrundverhältnisse des Bauhilfsweges für den Bau der Piste der 8er-“ vom 01.03.2005 von der Talstation der geplanten auf der in bis zum Profil A 2 ein Bauhilfsweg mit einer Länge von ca 910 m teilweise entlang der Bahntrasse bzw des Kabelgrabens der , teilweise auf Pistenplanief lächen und teilweise auf einem Teil seitlich dieser Pistenflächen und dann wieder auf der erwähnten Piste errichtet werden. Ab Beginn des Pistenbereiches können die für die Bauabwicklung nötigen Transporte auf der beantragten Planief läche erfolgen.

f) Änderung der UVP-relevanten Flächen:

Aufgrund der im Zuge des Verfahrens beantragten (geringfügigen) Projektänderungen hat sich gegenüber dem Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 17. August 2004, Zl IVE-415.13, auch eine Änderung der UVP-relevanten Flächen ergeben (vgl die detaillierte Aufstellung im Aktenvermerk vom 23.1.2006):

Im Projektschnitt ist durch verschiedene Änderungen bzw Ergänzungen (ua Errichtung einer Bauhilfsstraße, Änderungen bei den Lawinenverbauungen, Ergänzung des Steinschlagschutzes, Änderungen bei der Piste im Bereich ein zusätzlicher Flächenverbrauch von 0,3920 ha erforderlich.

Im Projektsabschnitt [REDACTED] wird aufgrund der Ergänzung der Gerinneverbauung sowie von Änderungen bei den Lawinenverbauungen eine zusätzliche Fläche von 0,3115 ha beansprucht.

Im Projektsabschnitt [REDACTED] ist eine Änderung der Lawinenverbauung notwendig, was eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme von 0,1361 ha bedeutet.

Schließlich ergibt sich im Projektsabschnitt [REDACTED] ein Flächenmehrverbrauch von 0,02 ha.

Insgesamt betragen daher die UVP-relevanten Flächen 18,4298 ha. Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 12 Spalte 1 lit b des UVP-G 2002 (Schwellenwert 20 ha) ist demnach nicht erfüllt.

Nach dem Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ergeht folgender

SPRUCH

I.

Den Bergbahnen [REDACTED] und den [REDACTED] Seilbahnen [REDACTED] wird gemäß den §§ 23 Abs 2, 24 Abs 2, 25 Abs 1 und 2 und 33 Abs 1 lit e, f und g iVm § 35 Abs 2 und 3 und § 37 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl Nr 22/1997 idgF, nach Maßgabe des oben festgestellten Sachverhaltes sowie der eingereichten – im Sachverhalt näher beschriebenen – Plan- und Beschreibungsunterlagen, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bilden, die Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung für die Errichtung der 8er-Kabinenbahn [REDACTED], der 6er-Sesselbahn [REDACTED] der 6er-Sesselbahn [REDACTED] und der 6er-Sesselbahn [REDACTED] samt den vorgesehenen Pisten in den Gemeindegebieten von [REDACTED] und [REDACTED] unter folgender Bedingung sowie folgenden Auflagen erteilt:

a) Bedingung:

Mit der Errichtung der 6er-Sesselbahn [REDACTED] sowie der dazu gehörigen Piste darf erst begonnen werden, wenn die 8er-Kabinenbahn [REDACTED], die 6er-Sesselbahn [REDACTED] sowie die 6er-Sesselbahn [REDACTED] gemäß den Vorgaben dieses Bescheides errichtet worden sind.

b) Auflagen zum Schutze der Interessen von Natur und Landschaft:

1. Durch eine unabhängige, fachlich geeignete ökologische Bauaufsicht, die vor Baubeginn von der Behörde zu bestätigen ist, ist eine ständige Überwachung des Baugeschehens im Hinblick auf die bewilligten Maßnahmen durchzuführen. Die ökologische Bauaufsicht hat den Bauablauf zu dokumentieren und die bewilligungskonforme Ausführung der bewilligten Maßnahmen zu bestätigen. Den Anweisungen dieser ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten, sowohl hinsichtlich der Ausgestaltung und Sanierung von betroffenen Flächen im bewilligten Ausmaß als auch hinsichtlich der Einhaltung der Auflagen.
2. Der Bauhilfsweg darf eine maximale Breite von 3 m (Kurvenbreite 3,50 Meter) aufweisen und ist in der der Baufertigstellung folgenden Vegetationsperiode so zu

erhalten, dass ein Grünmittelstreifen entsteht. Der Bauhilfsweg sowie sämtliche für den Bau erforderlichen Anlagen dürfen nur für Bau- und Erhaltungszwecke Verwendung finden.

3. Dünne Freileitungen (Durchmesser < 1 cm) sind nicht zulässig.
4. Bei der Durchführung von Geländekorrekturen und Geländearbeiten (zB bei Stützen) ist der Oberboden mit der ursprünglichen Grasnarbe vorsichtig abzutragen, wobei folgende weitere Punkte einzuhalten sind:
 - a) Es ist ein rasches Wiedereinpflanzen zur Erhaltung des Feuchtigkeitsgrades durchzuführen.
 - b) Zur Vermeidung von Austrocknen oder Faulen des Oberbodens mit der Grasnarbe sind geeignete Lagerungen vorzunehmen.
 - c) Während der Sommermonate darf maximal eine vierwöchige Zwischenlagerung erfolgen.
 - d) Die Grasziegel sind gleichmäßig zu verteilen, um ein rasches Besiedeln der Lücken von den autochthonen Grasstücken aus zu ermöglichen.
 - e) Die Lücken sind mit Zwischensaaten zu schließen.
 - f) In Steillagen hat die Sicherung mit verrottbaren Matten zu erfolgen.
 - g) Die Einsaat ist mit Heublumen oder einer Hochlagenmischung entsprechend den Anordnungen der ökologischen Bauaufsicht durchzuführen.
 - h) Die humusierten und eingesäten Bereiche sind solange vor Viehtritt durch eine Einzäunung zu sichern, bis eine trittfeste Grasnarbe entstanden ist.
5. Empfindliche Vegetationseinheiten, wie Zwergstrauchheiden und Feuchtflächen in Hanglage, sind bei ungenügenden Schneesverhältnissen vor Präparierung und Befahren zu schützen.
6. Im Bereich westlich des [REDACTED] ist vor Baubeginn zu prüfen, ob die dort aufkommende Murmeltierpopulation gefährdet ist. Gegebenenfalls sind die Tiere im Einvernehmen mit dem Amtssachverständigen für Wildökologie des Amtes der Vorarlberger Landesregierung umzusiedeln.
7. Die Anlagen dürfen in der Zeit von 18.00 bis 08.00 Uhr nicht betrieben werden, ausgenommen sind Revisionsfahrten, Hilfeinsätze, Servicearbeiten und Rettungseinsätze.
8. Feuchtgebiete dürfen – sofern dies nicht im bewilligten Projekt ausdrücklich vorgesehen ist – nicht entwässert werden. Während der Bautätigkeiten müssen die Feuchtflächen wirksam abgezäunt werden, damit diese nicht befahren werden oder für Lagerzwecke Verwendung finden.
9. Der Schaden an der Begleitvegetation ist durch den Einsatz von Schreitbaggern gering zu halten. Die zu befahrenden Bereiche müssen bei der Errichtung der Anlage deutlich markiert werden.
10. Bei der detaillierten Streckenwahl für die Bauhilfsstraße und die Kabelkanäle ist das Einvernehmen mit der ökologischen Bauaufsicht herzustellen und sind deren Anordnungen zu beachten.
11. Jede Art von optischer und akustischer Außenwerbung auf den Bahnen sowie den Pisten ist nicht zulässig.
12. Sämtliche Seilbahnstützen sind in verzinkter Form auszuführen.
13. Jährlich nach der Schneeschmelze sind die Pisten und Auffahrtstrassen von Abfällen jeder Art zu säubern.

14. Sollte der Betrieb einer Anlage länger als 5 Jahre eingestellt werden, ist diese mit sämtlichen Nebeneinrichtungen innerhalb eines Jahres nach tatsächlicher Auffassung unter Berücksichtigung der geologischen Erfordernisse zur Gänze zu entfernen. In der darauf folgenden Vegetationsperiode sind die davon betroffenen Böden (Pisten) zu renaturieren oder zu kultivieren.
15. Jene Flächen, bei denen Geländekorrekturen vorgenommen werden, sind – sofern es die naturräumlichen Gegebenheiten zulassen – nach den Vorgaben der ökologischen Bauaufsicht vorrangig mit heimischen Pflanzenarten zu begrünen.
16. Der Baubeginn für die einzelnen Anlagen ist der Behörde mindestens zwei Wochen zuvor schriftlich zu melden.
17. Die Absturzsicherungen bei den Pisten sind mit Ausnahme der Steher spätestens drei Wochen nach Ende der Schisaison zu entfernen und dürfen maximal drei Wochen vor Beginn der Saison wieder angebracht werden.
18. Im Bereich der Bergstation der 6er-Sesselbahn [REDACTED] ist durch geeignete Absperrungen und Hinweise sicherzustellen, dass ein Abfahren außerhalb der bewilligten Piste, zB nach [REDACTED] bzw in Richtung [REDACTED] nicht möglich ist.

b) wildbiologische Auflagen:

1. Die Wildlebensräume sind in der Natur im Einvernehmen mit dem wildbiologischen Amtssachverständigen mittels entsprechender Hinweistafeln zu kennzeichnen. Diese Tafeln sind jährlich zu warten (Überwachung und Kontrolle während der Wintersaison).
2. In den Lift-Infoprospekten sowie auf den Schigebiets-Panoramatafeln sind kartographische Hinweise über die Wildlebensräume aufzunehmen.
3. An besonders gefährdeten bzw sensiblen Geländestellen (vor allem dort, wo eine Abfahrtsmöglichkeit in die Wildlebensräume möglich wäre) sind im Einvernehmen mit dem wildbiologischen Amtssachverständigen Sperrnetze zu errichten.
4. Soweit durch Verordnung Ruhezoneen bzw jagdliche Sperrgebiete ausgewiesen werden, haben die Bewilligungsinhaber durch geeignete Personen (zB durch die Pistenwächter nach dem Sportgesetz) die Einhaltung dieser Verordnungen zu überwachen und – im Falle eines Verstoßes – Mitteilung/Anzeige an die Behörde zu erstatten.

d) Ausgleichszahlung/ Sicherheitsleistung:

1. Für die Schaffung von Ersatzlebensräumen ist vor Baubeginn eine Ausgleichssumme in Höhe von € 1.100.000,-- an das Bankkonto des Landes Vorarlberg Nr 10 035 112 bei der Hypobank Bregenz (BLZ 58000) unter dem Vermerk „Naturschutzfonds – Ausgleichszahlung“ zu leisten.
2. Vor Baubeginn ist eine Sicherheitsleistung durch den Nachweis einer unbefristeten Bankgarantie in Höhe von € 400.000,-- gegenüber der Behörde zu erbringen. Nach Bestätigung der bescheidgemäßen Ausführung der bewilligten Anlagen durch die Behörde wird die Bankgarantie in Höhe von € 400.000,-- freigegeben.

e) gewässerschutztechnische Auflagen:

1. Sämtliche notwendigen Verrohrungen bzw Überbauungen von Gerinnen sind so auszuführen, dass sich im Querschnittsbereich eine sedimentierte Sohle einstellen kann und das Fließgewässerkontinuum nicht unterbrochen wird.
2. Sämtliche Kabelgräben sind in regelmäßigen Abständen mit bindigem Material abschnittsweise zu verfüllen, um zu verhindern, dass eine Drainagewirkung (mit möglicher Erosionsgefahr) entstehen kann.
3. Sämtliche Lagerungen von wassergefährdenden Stoffen (zB Diesel für den Betrieb der Bagger) sind in doppelwandigen, lecküberwachten Behältern zu lagern, die standsicher abseits von Gewässerläufen auf zu stellen sind.
4. Sämtliche eingesetzten Baugeräte, welche im Gewässerbereich zum Einsatz kommen, sind vor dem Einsatz nachweislich einer Überprüfung im Bezug auf die Dichtheit der ölführenden Systeme zu unterziehen.
5. Bei der Errichtung der Anlagen im Bereich der Talstation [REDACTED] und [REDACTED] ist darauf zu achten, dass keine betonhaltigen Abwässer in das Gerinne des [REDACTED] gelangen.

f) Auflagen zum Schutze der Gefahren vor Lawinen und Wildbächen:

1. Für die Lawinenstützverbauungen sind Stahlschneebrücken und Zwischenbalken für eine Schneemächtigkeit von $D = 4,0$ m zu verwenden.
2. Die Errichtung der Stützverbauungen hat gemäß den „Richtlinien für den Lawinenverbau im Anbruchgebiet“ des Eidgenössischen Institutes für Schnee- und Lawinenforschung (Ausgabe 1990) zu erfolgen.
3. Die Bestockung in den Trassen auf Waldboden ist bis auf die seilbahntechnisch vertretbare Höhe zu belassen. Falls Schlägerungen notwendig sind, ist hoch abzustocken (1,5 m) und sind die Bäume querzulegen.
4. Die Talstationsgebäude [REDACTED] und [REDACTED] sind so zu errichten, dass ein Eindringen von Hochwasser nach Bachausbrüchen bis auf eine Höhe von 1,0 m über das umliegende Gelände nach Bauvollendung wirksam verhindert wird.
5. Die Ufersicherungen (Leitwerke) im [REDACTED] sind in Grobsteinschichtung zu erstellen und auf einem Holzrost zu fundieren.
6. Die Querwerke (Sohlgurte) im [REDACTED] sind niveaugleich mit der Bachsohle zu errichten, mindestens 1,0 m breit auszuführen und ebenfalls auf einem Holzrost zu fundieren.
7. Die Fundierung der Leitwerke und Sohlgurte im [REDACTED] hat mit mindestens 80 cm unter die bestehende Bachsohle zu erfolgen.
8. Beim Geschiebefang des linksufrigen Zubringers zum [REDACTED] ist vor dem Rohreinlauf ein Wildholzrechen vorzusehen.
9. Die Oberflächenwasserausleitung aus den Skipisten hat schadlos und in erosions-sicherer Form bis zum nächsten Vorfluter zu erfolgen.

g) geologische Auflagen:

1. Durch eine unabhängige, fachlich geeignete bodenmechanische Bauaufsicht, die vor Baubeginn von der Behörde zu bestätigen ist, ist eine ständige Überwachung des Baugeschehens im Hinblick auf die bewilligten Maßnahmen durchzuführen. Die bodenmechanische Bauaufsicht hat den Bauablauf zu dokumentieren und die

- bewilligungskonforme Ausführung der bewilligten Maßnahmen zu bestätigen. Den Anweisungen dieser bodenmechanischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.
2. Sämtliche Leitungsgräben müssen in kurzen Abständen (ca 10 m) mit Querwerken verbaut werden, damit die Gräben nicht vom Oberflächenwasser angenommen und erodiert werden können.
 3. Zur Sicherung der Bauhilfswege gegen Erosion sind in kurzen Abständen (ca 10 m) Wasserspulen einzubauen, die die Oberflächenwässer schadlos in den Unterhang ausleiten.
 4. In der Böschung talseitig der Bergstation [REDACTED] (45° und 6 m Bauhöhe) sind im Schüttkörper stabilisierende Maßnahmen (Raumgitterkonstruktion, Einbau von Geogittern) vorzunehmen.
 5. Die Aufstandsflächen und Anschüttungen der Geländekorrektur [REDACTED] Querfahrt“ müssen sachgerecht entwässert werden. Durch technische Maßnahmen (zB Filterkiesschicht) ist sicherzustellen, dass Wässer aus dem Untergrund und der Schüttung schadlos abfließen können, sodass ein Aufbau von Wasserdrücken bergseitig der Anschüttung sowie im Untergrund verhindert wird.

II.

Die Kosten dieses Verfahrens werden gesondert vorgeschrieben.

BEGRÜNDUNG

I.

Bewilligungstatbestände

Nach Maßgabe der eingereichten Plan- und Beschreibungsunterlagen sowie des oben angeführten Sachverhaltes bedarf das beantragte Vorhaben aufgrund nachfolgender Bestimmungen einer Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung:

Zufolge der Bestimmung des § 23 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bedürfen im Bereich der Alpinregion, das ist das Gebiet oberhalb der tatsächlichen Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, soweit es nicht unter 1.800 m Meereshöhe gelegen ist, die Errichtung und wesentliche Änderung von Bauwerken, mit Ausnahme von solchen, die ausschließlich landwirtschaftlichen Zwecken dienen (lit a), sowie unter Einsatz maschineller Hilfsmittel durchgeführte Geländeänderungen im Ausmaß von über 100 m² (lit b) einer Bewilligung.

Gemäß § 24 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bedürfen Veränderungen im Bereich von fließenden Gewässern innerhalb des Hochwasserabflussgebietes sowie – wie im vorliegenden Fall – außerhalb bebauter Bereiche eines 20 m breiten Geländestreifens, die im Hinblick auf die Ziele des Naturschutz und der Landschaftsentwicklung wesentliche Beeinträchtigungen darstellen können, einer Bewilligung.

Nach § 25 Abs 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bedürfen Geländeänderungen, Entwässerungen und andere den Lebensraum von Tieren und Pflanzen gefährdenden Maßnahmen im Bereich von Auwäldern und Mooren, soweit diese nicht landwirtschaftlich genutzt sind, einer Bewilligung.

Nach Abs 2 dieser Bestimmungen bedürfen die Vornahme von Kulturumwandlungen, Geländeänderungen, Entwässerungen und Aufforstungen im Bereich von landwirtschaftlich genutzten Mooren und Magerwiesen feuchter und trockener Prägung einer Bewilligung.

Zufolge der Vorschrift des § 33 Abs 1 lit e und f des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bedürfen die Anlage von Schipisten sowie die Errichtung von Seilschwebebahnen einer Bewilligung der Behörde.

Gemäß § 33 Abs 1 lit g des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bedarf die Errichtung und die im Hinblick auf die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung wesentliche Änderung von Straßen mit einer Breite von mehr als 2,40 m und einer Länge von mehr als 200 m außerhalb bebauter Bereiche einer Bewilligung.

II. Alpenkonvention

1. Am 18.12.2002 ist das „Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bodenschutz (Protokoll „Bodenschutz“), BGBl III Nr 235/2002, (in weiterer Folge ProtBo) in Kraft getreten.

Der Artikel 14 ProtBo befasst sich mit den Auswirkungen touristischer Infrastrukturen und hat im Abs 1, dritter Teilstrich, folgenden Wortlaut:

„Die Vertragsparteien wirken in der geeignetsten Weise darauf hin, dass Genehmigungen für den Bau und die Planierung von Skipisten in Wäldern mit Schutzfunktionen nur in Ausnahmefällen und bei Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen erteilt und in labilen Gebieten nicht erteilt werden.“

Der Art 14 Abs 1 ProtBo beinhaltet somit ein Verbot der Genehmigung von Skipisten in labilen Gebieten, das durch die Vorschreibung von Auflagen in einem das bei solchen Anlagen übliche Ausmaß überschreitenden Umfang (vgl Umweltsenat 22.3.2004, ZI US 6B/2003/8-57) im Genehmigungsbescheid nicht außer Kraft gesetzt werden kann. Auch die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen – wie im Falle der Berührung von Schutzwäldern – ist in den für labile Gebiete anzuwendenden Regelungen nicht vorgesehen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem – den Bescheid des Umweltsenates vom 22.3.2004, ZI US 6B/2003/8-57, bestätigenden – Erkenntnis vom 8.6.2005, ZI 2004/03/0116, ausgeführt, dass die vorgenannte Bestimmung unmittelbar anwendbar und daher – bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen – bei der Beurteilung der Bewilligungsvoraussetzungen zu prüfen ist.

Die Behörde hatte somit zu untersuchen, ob bzw inwieweit das im Artikel 14 ProtBo normierte Verbot im vorliegenden Fall von Belang ist. Aus diesem Grunde

wurden der bzw die geologische Amtssachverständige befragt, ob vom beantragten Vorhaben auch Flächen betroffen sind, die aus geologischer Sicht als labil zu bezeichnen sind.

Aus den Gutachten vom 8.3.2005, 11.3.2005, 26.7.2005 und 25.10.2005 ergibt sich zu diesem Themenbereich zusammengefasst Folgendes:

a) Zur 8 MGB [REDACTED]

Nach Aussage des geologischen Amtssachverständigen sind die „*geologischen Verhältnisse im Bereich der 8 MGD* [REDACTED]“ insgesamt „*als sehr stabil zu qualifizieren*“.

Zwar befinde sich „*eine lokal begrenzte, flachgründige Rutschung ... zwischen* [REDACTED] *und* [REDACTED] *bei Profil L*“. Diese Rutschung werde jedoch „*durch die beantragten Baumaßnahmen vollständig beseitigt*“ und könne daher der beantragte Dammkörper „*standsicher gegründet*“ werden.

b) Zur 6 CLD [REDACTED]

Nach Aussage des geologischen Amtssachverständigen ist der „*Untergrund für das Vorhaben ausreichend tragfähig*“.

Zwischen den Stützen 4 und 5 befinde sich eine „*Zone, in der es während der Extremereignisse des Jahres 1999 zu lokal begrenzten flachgründigen Rutschungen gekommen*“ sei. Damals sei die „*Verwitterungsschicht auf dem Felsuntergrund abgerutscht*“. An der Basis der Rutschung stehe Fels an.

Die Eingriffe für die Piste und die Liftanlage würden dieses Gebiet jedoch nicht berühren und es werde „*weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung des bestehenden Zustandes herbeigeführt*“.

Im Hinblick auf die Gesamtstabilität sei das „*Gebiet der 6 CLD* [REDACTED] *problematischer als die beiden übrigen Bahnen, weil die Schichtflächen überwiegend Richtung Süden einfallen*“. Bei der Anlage müssten „*Zonen mit unter-schnittenen Schichtflächen vermieden werden*“.

Durch die im Laufe des Verfahrens beantragte Verschwenkung der Liftachse gegenüber dem ursprünglich eingereichten Projekt seien „*solche Zonen bei der Liftanlage*“ jedoch vermieden worden.

Die Piste verlaufe „*in ihrem steilen Teil (Bergstation* [REDACTED] *bis zur „Gelände-korrektur* [REDACTED] *) in einer Zone, in der die Schichtflächen steiler geneigt sind als der Hang*“. Dies ergebe ebenfalls eine stabile Situation.

c) Zur 6 CLD [REDACTED] und zur Erschließung des [REDACTED]

Hier sind nach geologischer Beurteilung „*keine Rutschungen erkennbar*“.

Nachdem der bzw die geologische Amtssachverständige in seinen bzw ihren schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten weiters zum Schluss gelangt sind, dass auch für bzw aus angrenzende(n) Gebiete(n) keine Einflüsse aus dem bzw für den Projektbereich durch Steinschlag, Rutschungen, Wasserabfluss oä zu erwarten sind, und überdies durch die Errichtung, den Bestand, den Betrieb oder die Instandhaltung der beantragten Schipisten und Aufstiegshilfen keine zusätzlichen Massenbewegungen ausgelöst werden, und schließlich zur Absicherung vor Hangrutschun-

gen, Steinschlag oä keine – über das bei solchen Vorhaben übliche Ausmaß hinausgehenden (vgl Umweltsenat 22.3.2004, ZI US 6B/2003/8-57) – technischen Maßnahmen bzw Auflagen erforderlich sind, ist die Behörde zur Auffassung gelangt, dass ein labiles Gebiet im Sinne der Alpenkonvention im vorliegenden Fall nicht gegeben ist.

2. Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz hat überdies geprüft, ob allenfalls weitere Bestimmungen der – in den BGBl III Nr 230/2002, Nr 231/2002, Nr 232/2002, Nr 233/2002, Nr 234/2002, Nr 235/2002, Nr 236/2002 und Nr 237/2002 kundgemachten – Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 in den Bereichen „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“, „Berglandwirtschaft“, „Naturschutz und Landschaftspflege“, „Bergwald“, „Tourismus“, „Bodenschutz“, „Energie“ und „Verkehr“ zu beachten sind.

Unter Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 8.6.2005, ZI 2004/03/0116, und insbesondere dessen Begründung ist in diesem Zusammenhang wesentlich, dass dabei nur solche Bestimmungen Berücksichtigung finden können, die im Sinne der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl insbesondere VfSlg 12558/1990) unmittelbar anwendbar sind.

Bei der Prüfung der unmittelbaren Anwendbarkeit ist zunächst zu untersuchen, ob ein Staatsvertrag vom Nationalrat anlässlich dessen Genehmigung nach Art 50 B-VG unter einem Erfüllungsvorbehalt beschlossen worden ist. Ist dies – wie bei den beschriebenen Protokollen – nicht der Fall, so spricht das zunächst dafür, dass der Vertrag unmittelbar anzuwenden ist. Freilich kann sich auch in diesem Fall aus dem Inhalt und dem Zweck des Vertrags dessen Unanwendbarkeit durch Gerichte und Verwaltungsbehörden ergeben, etwa dann, wenn dies im Vertrag ausdrücklich so angeordnet ist oder wenn der subjektive Wille der Vertragsschließenden darauf gerichtet ist, ein nicht der unmittelbaren Vollziehung zugängliches Vertragswerk zu schaffen, aber auch dann, wenn unter Heranziehung der übrigen Rechtsordnung eine Bestimmung des zur Vollziehung zuständigen Organs nicht möglich ist oder wenn der Vertrag der inhaltlichen Bestimmung des Vollzugshandelns gänzlich ermangelt (in diesen Fällen ist der Vertrag objektiv ungeeignet, Grundlage von Vollzugsakten zu sein). In Fällen der genannten oder ähnlicher Art wäre auch ein ohne Erfüllungsvorbehalt genehmigter Vertrag bzw Teile desselben nicht unmittelbar anwendbar.

Aus der unmittelbaren Anwendbarkeit scheiden somit jedenfalls jene Bestimmungen aus, die sich an die Gesetzgebung richten oder die Vertragsparteien zur Schließung neuer Verträge verpflichten. Dies gilt auch für Bestimmungen, die so unbestimmt sind, dass sie lediglich als Programmsätze angesehen werden können sowie für jene Bestimmungen, die keine eindeutige Auslegung zulassen. Weiters ist zu untersuchen, ob der Inhalt der Protokolle bereits dem Rechtsbestand von Bundes- und/oder Landesgesetzen angehört.

Unter Bedachtnahme auf diese höchstgerichtlichen Vorgaben hatte die Behörde daher insbesondere zu prüfen, welche der – für eine Schigebietsenerweiterung in Frage kommenden – Bestimmungen der genannten Protokolle der Alpenkonvention

dem beschriebenen Bestimmtheitsgebot entsprechen, dh bei welchen Vorschriften eine inhaltliche Bestimmung des Vollzugshandelns in hinreichender Weise möglich ist. Dabei ist im Besonderen zu bedenken, dass diese Normen im Rahmen eines Bescheides, dh eines individuellen Rechtsaktes, berücksichtigt werden können müssen. Bestimmungen, die nur durch generelle – an einen unbestimmten Adressatenkreis gerichtete – Rechtsakte (Gesetze, Verordnungen) umgesetzt werden können, wären daher im vorliegenden Fall einer unmittelbaren Anwendung durch die den Bescheid erlassende Behörde nicht zugänglich.

In diesem Sinne sind nach Ansicht der Bezirkshauptmannschaft Bregenz die Artikel 13 und 14 des Protokolls „Naturschutz und Landschaftspflege“ ebenso nicht zu berücksichtigen wie die Artikel 10, 12 Abs 1 und 15 des Protokolls „Tourismus“.

Demgegenüber ist nicht auszuschließen, dass die Artikel 12 Abs 2 und 14 Z 1 Abs 2 des Protokolls „Tourismus“ sowie die Artikel 9 Abs 1 und 7 Abs 4 des Protokolls „Bodenschutz“ von Belang sein können.

Nach Artikel 12 Abs 2 des Protokolls „Tourismus“ haben nämlich neue Betriebsbewilligungen und Konzessionen für Aufstiegshilfen den Abbau und die Entfernung nicht mehr gebrauchter Anlagen und Renaturierung nicht mehr benutzter Flächen vorrangig mit heimischen Pflanzenarten vorzusehen.

Obzwar im vorliegenden Fall „nicht mehr gebrauchte Anlagen“ und „nicht mehr benutzte Flächen“ nicht gegeben sind, wurde dieser Forderung insoweit Rechnung getragen, als unter der Auflage I./b)/14. vorgeschrieben wurde, dass Anlagen mit sämtlichen Nebeneinrichtungen innerhalb eines Jahres nach tatsächlicher Auffassung unter Berücksichtigung der geologischen Erfordernisse zur Gänze zu entfernen und anschließend die Böden zu renaturieren oder zu kultivieren sind.

Im Artikel 14 Z 1 Abs 2 des Protokolls „Tourismus“ wird verlangt, dass Geländekorrekturen im Zusammenhang mit der Errichtung von Schipisten soweit wie möglich zu begrenzen und – sofern es die naturräumlichen Gegebenheiten zulassen – die umgestalteten Flächen vorrangig mit heimischen Pflanzenarten zu begrünen sind.

Für die Behörde ist hier wesentlich, dass sich das Ausmaß der beantragten Geländekorrekturen gegenüber früheren Überlegungen bereits massiv reduziert hat und die verbleibenden Maßnahmen nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens aus schi- und damit sicherheitstechnischer Sicht unbedingt erforderlich sind (vgl. das Gutachten des sporttechnischen Amtssachverständigen vom 8.3.2005). Der Forderung, dass Geländekorrekturen soweit wie möglich zu begrenzen sind, wurde daher entsprochen. Eine Auflage, wonach die umgestalteten Flächen vorrangig mit heimischen Pflanzenarten zu begrünen sind, wurde vorgeschrieben (Auflage I./a)/15.).

Der Artikel 9 Abs 1 des Protokolls „Bodenschutz“ sieht vor, dass Hoch- und Flachmoore zu erhalten sind. Dazu ist mittelfristig anzustreben, die Verwendung von Torf vollständig zu ersetzen.

Durch das vorliegende Projekt werden in mehreren Abschnitten Moorbereiche be-
rührt bzw beeinträchtigt.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auf den Bescheid des Umweltsenates vom
04.01.2005, ZI 9B/2004/8-53, hinzuweisen, in dem unter Punkt 5.3.5.4.1.0 der Be-
gründung zur Frage der unmittelbaren Anwendbarkeit dieser Bestimmung Folgen-
des ausgeführt wird:

*„Zunächst ist zu untersuchen, ob sein [gemeint ist der Abs 1 des Artikel 9] 1. Satz
unmittelbar anwendbar ist. Sein 2. Satz deutet nämlich auf das Gegenteil hin:*

*„Dazu“...haben die Vertragsparteien mittelfristig anzustreben, die Verwendung
von Torf vollständig zu ersetzen. Diese Formulierung enthält wohl einen Auftrag an
die Gesetzgebung, so dass wegen des Zusammenhanges der beiden Sätze auch das
Erhaltungsgebot des ersten Satzes nicht unmittelbar anwendbar ist. ... Gegen die
unmittelbare Anwendung des 1. Satzes spricht auch, dass, abgesehen von Ent-
wässerungsmaßnahmen in Abs 2, ein Hinweis auf Ausnahmegewilligungen fehlt;
eine ausnahmslose Erhaltung von Mooren jeder Größe ist aber schwer vorstellbar“.*

Selbst wenn man nun unterstellen würde, dass der Artikel 9 Abs 1 erster Satz des
Protokolls „Bodenschutz“ unmittelbar anwendbar ist, gilt es zu bedenken, dass das
Verbot der Beeinträchtigung von Hoch- und Flachmooren und damit das Gebot zu
deren Erhaltung ohnehin bereits im § 25 Abs 1 und 2 iVm § 35 Abs 1 des Gesetzes
über Naturschutz und Landschaftsentwicklung verankert ist. Sofern ein solches
Moor durch ein Vorhaben dennoch beeinträchtigt werden sollte, hat der Gesetz-
geber im Rahmen einer Gemeinwohlabwägung nach § 35 Abs 2 des Gesetzes über
Naturschutz und Landschaftsentwicklung die Möglichkeit der Erteilung einer „Aus-
nahmegewilligung“ vorgesehen (vgl sinngemäß auch Punkt 5.3.4.3.2. der Be-
gründung des Bescheides des Umweltsenates vom 4.1.2005).

Aus diesem Grunde wäre es – wie auch der Umweltsenat meint – nur schwer vor-
stellbar, dass der Artikel 9 Abs 1 erster Satz des Protokolls „Bodenschutz“ im Hin-
blick auf Hoch- und Flachmoore die Möglichkeit der Erteilung einer „Ausnahme-
gewilligung“ im Sinne des § 35 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Land-
schaftsentwicklung „außer Kraft“ setzt und diesem damit eine – in der vorliegenden
Undifferenziertheit sachlich nicht begründbare – gesetzesändernde Wirkung zu-
käme.

Im Übrigen wurde unter der Auflage I./a)/8 vorgeschrieben, dass vom Projekt nicht
unmittelbar betroffene Feuchtgebiete nicht entwässert werden dürfen. Ebenso
müssen während der Bautätigkeiten die Feuchtflächen wirksam abgezaunt werden,
damit diese nicht befahren werden oder für Lagerzwecke Verwendung finden.

Schließlich wird im Artikel 7 Abs 4 des Protokolls „Bodenschutz“ bestimmt, dass –
wenn die natürlichen Gegebenheiten dies zulassen – nicht mehr genutzte oder
beeinträchtigte Böden, wie etwa Schipisten, zu renaturieren oder zu kultivieren
sind. Hier wird auf die Auflage I./a)/14. verwiesen.

3. Die Naturschutzanwaltschaft hat in ihren Stellungnahmen vom 16.12.2005 und
15.2.2006 ua zu den Bestimmungen der Alpenkonvention Stellung genommen.

- a) Ihrer Ansicht nach seien insbesondere die Artikel 9 Abs 1 und 14 Abs 1 des Protokolls „Bodenschutz“, der Art 13 Abs 1 des Protokolls „Verkehr“ und der Artikel 13 (mit Ausnahme des letzten Satzes im Absatz 1) des Protokolls „Naturschutz und Landschaftspflege“ wesentlich, die *„bisher nicht in nationales Recht umgesetzt und daher unmittelbar anzuwenden“* seien:

Zum Artikel 14 Abs 1 des Protokolls „Bodenschutz“ wird noch näher ausgeführt, dass dieser dem *„Schutz des Bodens in seinen vielfältigen Funktionen“* diene. Es sei daher *„nicht nur die Stabilität des geologischen Untergrundes zu berücksichtigen, sondern insbesondere die der oberen Bodenschichten“*. Nach Auffassung des Amtes der Tiroler Landesregierung seien dabei jedenfalls auch *„die „Einwirkungen auf ein Gebiet“ aus der Umgebung mit zu berücksichtigen“* wie etwa der Stein-schlag. Technische Verbauungen würden *„zwar einen gewissen Bereich“* stabilisieren, jedoch *„grundsätzlich nichts am Charakter der Labilität des betroffenen Gebietes“* ändern. Die Notwendigkeit zur Stabilisierung sei *„vielmehr Indiz für die Labilität“*.

In diesem Sinn seien *„mehrere Bereiche als „labil“ zu betrachten“*.

Der Text des Protokolls „Bodenschutzes“ deute nicht darauf hin, dass *„eine Piste zur Gänze in einem labilen Gebiet liegen muss, um dieser Bestimmung zu entsprechen“*. Es sei daher davon auszugehen, dass die *„Errichtung von Schipisten zumindest in den genannten Abschnitten nach dieser Bestimmung nicht möglich ist“*.

Zum Artikel 13 Abs 1 des Protokolls „Verkehr“ wird noch näher ausgeführt, dass die Verkehrsauswirkungen zwar *„in der Bregenzerwaldstudie geprüft, und kurz in der Stellungnahme des Landes bewertet“* worden seien, *„Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zur Verkehrsverminderung“* seien hingegen *„noch nicht konkret ergriffen“* worden.

Überdies müssten *„weitere grundsätzliche Regelungen der Alpenkonvention ... zumindest im Rahmen der Interessensabwägung“* berücksichtigt werden, wie etwa der Artikel 10 des Protokolls „Tourismus“ sowie der Artikel 6 des Protokolls „Bodenschutz“ (in der Stellungnahme wurde versehentlich der Artikel 10 des Protokolls „Tourismus“ angeführt).

- b) Diesem Vorbringen ist Folgendes entgegen zu halten:

- Die Behörde hat – wie bereits oben ausgeführt wurde – eingehend geprüft, ob vom Vorhaben auch Flächen betroffen sind, die aus geologischer Sicht als labil zu bezeichnen sind. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde unter Punkt II./1. dieser Begründung wieder gegeben.

Ungeachtet dessen hat die Behörde den geologischen Amtssachverständigen er-sucht, konkret zum Vorbringen der Naturschutzanwaltschaft Stellung zu nehmen. In seinem Gutachten vom 19.12.2005 führt nun der geologische Amtssachverständige im Wesentlichen aus, dass in den zuvor erwähnten geologischen Gutachten *„selbst-verständlich auch die oberen Bodenschichten“* mitbeurteilt und deren *„Stabilität oder Instabilität“* mitgeprüft worden sei.

Der geologische Amtssachverständige hat dabei nochmals betont, dass das „*Projektsgebiet bzw die angrenzenden Gebiete, welche durch das Projekt beeinflusst werden können, insgesamt stabil*“ seien. Dies werde ua dadurch bestätigt, dass es im Zuge des starken Unwetters im August des Jahres 2005 „*im Projektsgebiet zu keiner einzigen Rutschung*“ gekommen sei.

Im Hinblick auf die von der Naturschutzanwaltschaft angesprochenen Feuchtbe-
reiche sei wesentlich, dass die Moor- bzw Torfschichten – gemäß den durchge-
führten Untergrunderkundigungen – im Bereich der betroffenen Hangmoore „*insge-
samt geringmächtig sind und darunter stabile, eiszeitliche Lockergesteine, insbe-
sondere Moränenmaterial, vorhanden*“ seien. Aus diesem Grunde könnten sämt-
liche Anlagen „*standsicher errichtet*“ werden, ohne dass hiefür – über das übliche
Maß hinausgehende – technische Maßnahmen erforderlich wären und seien auch
„*keine destabilisierenden Auswirkungen auf – an das Projektsgebiet anschließende
– Gebiete zu besorgen*“.

Eine Gefährdung durch Steinschlag sei nur insofern gegeben, als ein solcher im
Bereich stabiler Felswände durch die Einwirkung von Frost entstehen könne.
Daraus könne – anders als im Falle einer Steinschlaggefährdung im Bereich
instabiler Felsen – „*keine Instabilität des Geländes abgeleitet werden*“ und seien die
im Projekt vorgesehenen Steinschlagsicherungen bei solchen Vorhaben üblich.

Der geologische Amtssachverständige kommt daher – wie bereits in den Vorgut-
achten – zur Ansicht, dass es sich „*beim betroffenen Gelände um eine solches
handelt, in dem auch für die abschätzbare Zukunft sichergestellt ist, dass das
Gleichgewicht besteht oder aufgrund anthropogener Einwirkungen bestehen
bleibt*“.

Gemäß dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens ist daher das Vorbringen der
Naturschutzanwaltschaft im Hinblick auf den Artikel 14 Abs 1 des Protokolls
„Bodenschutz“ nicht begründet.

- Eine – von der Naturschutzanwaltschaft behauptete – unmittelbare Anwendbarkeit
des Art 13 Abs 1 des Protokolls „Verkehr“ ist nach Ansicht der Behörde – unter
Hinweis auf die Ausführungen unter Punkt II./2. dieser Begründung – nicht ge-
geben.

Zufolge dieser Bestimmung haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, die
verkehrlichen Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen
unter Berücksichtigung der Ziele dieses Protokolls zu überprüfen und soweit erfor-
derlich Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses oder
anderer Protokolle zu ergreifen. Dabei ist dem öffentlichen Verkehr der Vorrang
einzuräumen.

Aus dieser Vorschrift lässt sich nach Ansicht der Behörde keine hinreichende in-
haltliche Bestimmung für das Vollzugshandeln, dh im vorliegenden Fall für die Er-
lassung eines individuellen Rechtsaktes, ableiten. Diese Vorgabe spricht vielmehr
die überörtliche Verkehrsplanung an, da nur diese – nicht jedoch ein privater An-
tragsteller – in der Lage ist, allfällige – öffentliche Straßen betreffende – Vorsorge-
und Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen.

Ungeachtet dessen hat die Behörde im Verfahren auch die Auswirkungen des Vorhabens auf den überörtlichen Verkehr überprüft (vgl Punkt IV./3. der Begründung) und wird das Ergebnis dieser Prüfung überdies im Rahmen der Gemeinwohlabwägung entsprechend berücksichtigt (vgl Punkt VII./3. dieser Begründung).

- Ebenso wird die von der Naturschutzanwaltschaft vertretene Rechtsansicht, dass keine weiteren Schutzbereicherschließungen bewilligt werden dürfen, solange nicht die im Artikel 10 des Protokolls „Tourismus“ und im Artikel 6 des Protokolls „Bodenschutz“ geforderten Ruhezeiten bzw Schutzgebiete ausgewiesen sind, nicht geteilt. Eine solche Ausweisung ist nämlich nach den rechtlichen Vorgaben jedenfalls dem Gesetz- bzw Verordnungsgeber vorenthalten. Nach Ansicht der Behörde wäre es sachlich nicht gerechtfertigt, die Erteilung einer Bewilligung von einem allfälligen – nicht im Einflussbereich eines Antragstellers stehenden – Tätigwerden des Verordnungs- oder gar des Gesetzgebers abhängig zu machen.
- Schließlich ist nach Ansicht der Behörde auch der Artikel 13 des Protokolls „Naturschutz und Landschaftspflege“ im vorliegenden Fall nicht unmittelbar anwendbar.
Die im Abs 1 dieser Vorschrift geforderten notwendigen Maßnahmen für natürliche und naturnahe Biotoptypen, um deren dauerhafte Erhaltung in ausreichendem Umfang und funktionsgerechter räumlicher Verteilung zu gewährleisten, stellen nämlich nach Ansicht der Behörde kein absolutes Verbot der Beeinträchtigung von Biotopen dar. Vielmehr wird von den Vertragsparteien gefordert, die Qualität und Quantität von Biotopen im jeweiligen räumlichen Geltungsbereich der Alpenkonvention gesamthaft zu betrachten und zu beurteilen und anschließend die allenfalls erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.
Insofern ist die unmittelbare Anwendbarkeit dieser Vorschrift allenfalls im Rahmen einer sich an einen unbestimmten Adressatenkreis richtenden Vorschrift, sohin einer Verordnung, gegeben.
- Die Frage der (nicht) unmittelbaren Anwendbarkeit des Artikel 9 Abs 1 des Protokolls „Bodenschutz“ wurde bereits unter Punkt II./2. dieser Begründung behandelt.

III.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft

1. Gemäß § 35 Abs 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung ist eine Bewilligung zu erteilen, wenn, allenfalls durch die Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, gewährleistet ist, dass eine Verletzung der Interessen der Natur oder Landschaft, vor allem im Hinblick auf die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung, nicht erfolgen wird.
Nach § 35 Abs 3 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung ist bei der Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Natur und Landschaft die gesamte, zusammenhängende Anlage zu berücksichtigen.

Die Ziele des Naturschutzschutzes und der Landschaftsentwicklung sind im § 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung normiert. Nach Abs 1 dieser Bestimmung sind Natur und Landschaft in bebauten und unbebauten Bereichen so zu erhalten und zu entwickeln und, soweit erforderlich, wieder herzustellen, dass die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (lit a), die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter (lit b), die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotope – lit c) sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft (lit d), nachhaltig gesichert sind.

Naturwerte von besonderer Bedeutung, wie intakte Natur- und Kulturlandschaften, große zusammenhängende unbebaute Gebiete, wichtige landschaftsgestaltende Elemente oder Lebensräume bedrohter Tier- und Pflanzenarten, sind vorrangig zu erhalten (Abs 3).

2. Die Behörde hatte in einem ersten Schritt zu prüfen, ob eine Verletzung der Interessen der Natur oder Landschaft, vor allem im Hinblick auf die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung, erfolgen wird und wenn ja, welches Gewicht der Beeinträchtigung dieser Interessen zukommt.

In diesem Zusammenhang ist wesentlich, dass den eingereichten Plan- und Beschreibungunterlagen als wesentlicher Bestandteil der Bericht der Firma [REDACTED] Institut für Ökologie, Klagenfurt, vom Jänner 2004 beigegeben worden ist. In diesem Bericht ist ua eine detaillierte pflanzensoziologische Erfassung, eine Darstellung des Istzustandes der „Wildökologie und Vogelwelt“, eine Erfassung des „Landschaftsbildes und der Geomorphologie“, eine Bewertung der Konfliktpotentiale sowie ein Optimierungs- und Maßnahmenvorschlag enthalten.

Die von der Behörde für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft eingeholten – im Folgenden in ihren wesentlichen Teilen wiedergegebenen – Gutachten haben diesen Bericht jeweils in ihre fachliche Beurteilung miteinbezogen bzw auf diesem aufgebaut:

a) Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz

Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat in seinem Gutachten vom 8.3.2005 zunächst die vom Vorhaben betroffene Örtlichkeit bzw die berührten Schutzgüter beschrieben.

Auf diesem Befund, der – unter Einbeziehung des Berichtes der der Firma [REDACTED] Institut für Ökologie – eine eingehende Begründung des Gewichtes der durch den Eingriff verletzten Schutzgüter enthält, hat der Amtssachverständige für Natur und Landschaft anschließend eine fachliche Beurteilung der durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen auf die Interessen der Natur und der Landschaft vorgenommen:

- Zur [REDACTED]
Die [REDACTED] stelle in landschaftsbildlicher Hinsicht von den beantragten vier Seilbahnanlagen „den mit Abstand am weitesten sichtbaren und auffälligsten Landschaftsschaden durch die Führung über den naturbelassenen, von technischen Einrichtungen bisher nur durch die Bergstation, [REDACTED] westlich der [REDACTED] [REDACTED] punktuell beeinträchtigten Nordhang des zentralen Gebirgskammes des [REDACTED] der sich von der [REDACTED] bis zum [REDACTED] zieht,“ dar. Trotz der Bemühungen zur Reduktion der Auffälligkeit der Bergstation werde die Bahn „vor allem im Winter durch den Kontrast der Anlage zum Schnee und durch die Fahrbetriebsmittel, aber auch an klaren Sommertagen als landschaftsbildlicher Störfaktor weithin auffallen“.
Ein weiterer Störfaktor „in bisher unberührter Landschaft“ würden auch die Lawinverbauungen im Bereich der Bergstation und der [REDACTED] sein.
Die Maßnahmen zur Herstellung der Abfahrt im Bereich [REDACTED] und dem anschließenden Kar über der [REDACTED] samt dem Durchstich des Grates zur [REDACTED] würden „landschaftsbildlich besonders im Bereich [REDACTED] weithin auffällige und störende, vom derzeitigen Wanderweg und von Aussichtspunkten aus der Umgebung gesehen aber katastrophale Beeinträchtigungen“ darstellen.

Für den Naturhaushalt sei – unter Hinweis auf das wildbiologische Gutachten – die Errichtung und der Betrieb der Seilbahn „vor allem für die Tierwelt, die hier bisher noch ruhige Rückzugsräume vorgefunden hat, extrem nachteilig“. Dazu würden noch „die direkten Eingriffe in Naturschutz-Sonderstandorte durch die Situierung der Bergstation in Gratlage zwischen zwei Mooren und der Talstation im Flachmoor“ kommen. Gravierende flächige Beeinträchtigungen würden sich „durch die Baumaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen für die Abfahrt im direkt betroffenen Bereich, aber auch durch die Nutzung der Pisten für die angrenzenden Gebiete durch Lärm, Bewegung und Variantenfahrer, auch in Richtung [REDACTED]“ ergeben.

- Zur 6er-Sesselbahn [REDACTED]
Die 6er-Sesselbahn stelle in landschaftsbildlicher Hinsicht eine neue Seilbahnanlage in dem bisher „von derartigen Verdrahtungen und Einrichtungen freien Talkessel der [REDACTED] bzw des Südhanges des [REDACTED] und damit einen gravierenden landschaftsbildlichen Schaden“ dar, der besonders aus dem Bereich [REDACTED] und [REDACTED] sowie von den Wanderwegen im Bereich [REDACTED] und [REDACTED] aus gesehen auffallen wird.
Landschaftsbildlich „gravierend auffällig und damit störend“ würden vor allem auch die massive Pistenplanie mitten im bisher unberührten Hangbereich und die erforderlichen Lawinenwerke sein.

Für den Naturhaushalt würden sich durch die Zerstörung von Moorbereichen durch die Errichtung der Talstation und die Überspannung eines Rauhfußhuhnlebensraumes „gravierende Nachteile“ ergeben.
Weitere gravierende Nachteile seien durch den Schibetrieb im bisher vom Massenschilau freigehaltenen Hangbereich durch Lärm, Bewegung und Variantenfahrer

bedingt. Überdies sei eine „wesentliche Zunahme von Abfahrten in den Bereich [REDACTED] bis zur [REDACTED]“ durch die leichte Erreichbarkeit des [REDACTED] zu erwarten, wodurch sich massive Störungen für die Wildtiere in diesem Bereich ergeben würden.

- Zur 6er-Sesselbahn [REDACTED]
In landschaftsbildlicher Hinsicht stelle auch die 6er-Sesselbahn [REDACTED] eine „neue Seilbahnanlage in dem bisher von derartigen Verdrahtungen und Einrichtungen freien Talkessel der [REDACTED] bzw des [REDACTED] und damit einen gravierenden landschaftsbildlichen Schaden, der besonders aus dem Bereich [REDACTED] und [REDACTED] sowie von den Wanderwegen im Bereich [REDACTED] [REDACTED] und [REDACTED] aus gesehen auffällt,“ dar. Weithin auffällig sei außer der Bergstation auch die erforderliche Lawinenverbauung.

Für den Naturhaushalt sei die „Zerstörung des Flachmoores bei der Talstation nachteilig, ebenso die Verbauungsmaßnahmen und Überbrückungen des bisher naturbelassenen [REDACTED]“ Nachteilig sei auch die „Nutzung als Schigebiet mit den daraus resultierenden Beeinträchtigungen durch Lärm und Bewegung sowie die Störung der angrenzenden Bereiche durch Variantenfahrer“.

- Zur 6er-Sesselbahn [REDACTED]
Durch die beantragte Lifanlage ergebe sich in landschaftsbildlicher Hinsicht „die Technisierung bzw „Verdrahtung“ eines bisher von technischen Einrichtungen praktisch freigehaltenen kleinen [REDACTED] und eines Gipfelbereiches mit sehr hoher landschaftsbildlicher Störwirkung“, sowohl aus dem Schigebiet gesehen als auch im Hinblick auf die weite Einsehbarkeit und die damit gegebene Störwirkung. Überdies sei eine Verbauung zumindest von Teilen der nach Norden ausgerichteten Steilflanke erforderlich, wodurch sich „zusätzliche optische Beeinträchtigungen, die aus dem näher gelegenen Schigebiet auffällig sein werden,“ ergeben würden. Im Hinblick auf den unmittelbaren Uferbereich des [REDACTED] seien „besonders im Abschnitt der Talstation massive Eingriffe“ vorgesehen, obwohl durch die Planung versucht worden sei, diese Eingriffe für den Bach selbst dadurch zu minimieren, dass die Talstation und die Sesselgarage zum Hang gedrückt würden. Für den Naturhaushalt würden sich „ebenfalls durch die Intensivierung der touristischen Nutzung dieses Hochtales und dazu noch die Möglichkeit der Nutzung des Bereiches Alpe [REDACTED] als Schiffläichen gravierende Nachteile“ ergeben, da „im Gegensatz zur bisherigen Nutzung durch Tourengeher nun die Anlage von Pisten bzw Schiabfahrten dazukommt und voraussichtlich die Tourengeher, die diesen Bereich bisher nutzten, in ruhigere Gebiete abgedrängt werden“. Gravierende Nachteile seien auch durch die Abfahrtsmöglichkeiten in Richtung [REDACTED] zu erwarten.

Aus dem Befund sowie der fachlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Interessen der Natur und der Landschaft zieht der Amtssachverständige abschließend nachstehende Schlussfolgerungen:

Insgesamt würden sich durch die beantragten Liftanlagen bzw die damit verbundenen Erschießungen für den Massentourismus im Hinblick auf die Interessen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung „*derart gravierende Nachteile*“ ergeben, dass dieses Projekt „*klar negativ beurteilt werden*“ müsse.

Die für den Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft seien insgesamt „*derart schwer wiegend und nachhaltig, dass sie auch nicht ansatzweise oder in Teilen mit den Interessen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung vereinbart oder durch Bedingungen und Auflagen vermindert werden können*“.

b) Gutachten des wildbiologischen Amtssachverständigen:

Der wildbiologische Amtssachverständige hat in seinem Gutachten zunächst die vom Vorhaben berührten Schutzgüter beschrieben.

Auf diesem Befund, der – unter Einbeziehung des Berichtes der der Firma [REDACTED] Institut für Ökologie – eine eingehende Begründung des Gewichtes der durch den Eingriff verletzten Schutzgüter enthält, hat der wildbiologische Amtssachverständige anschließend eine fachliche Beurteilung der durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen auf die Interessen der Natur und der Landschaft vorgenommen.

Aus wildökologischer Sicht „*üben die geplanten Seilbahnerschließungen im Raum [REDACTED] einen intensiven negativen Einfluss auf den Wildlebensraum [REDACTED] aus*. Davon seien nicht nur die von Seilbahnen und Pisten unmittelbar betroffenen Flächen tangiert, sondern sei auf Grund der zu erwartenden Folgewirkungen (zB Variantenschilaufl) davon auszugehen, dass ein „*vergleichsweise großer, heute noch überwiegend intakter und ruhiger Wildbiotop besonders negativ beeinflusst*“ werde.

Bereits die durch die geplanten Lifte und Pisten unmittelbar betroffenen Bereiche seien wichtige Lebensraumausschnitte für Birk- und Scheehuhn, Schneehase und zum Teil Gamswild. Als besonders massiv seien die Beeinflussungen während der Wintermonate zu beurteilen, darüber hinaus seien während der Bauzeit und in weiterer Folge auch während der Vegetationszeit durch Revisionsarbeiten, Pflege- und Verbesserungsmaßnahmen etc Störungen im Lebensraum zu erwarten.

In Bezug auf Gamswild seien „*vor allem durch den Bau der [REDACTED] und [REDACTED] massive Auswirkungen*“ abzusehen. Neben dem Verlust eines natürlichen alpinen Gamswild-Überwinterungsraumes seien dadurch „*vermehrt Verbisschäden im Wald*“ zu erwarten.

Im [REDACTED] werde „*der Gams durch die Liftprojekte ebenfalls negativ beeinträchtigt*“.

Besonders negative Auswirkungen würden die geplanten Liftprojekte auf Birk- und Schneehühner haben. Durch die Lift- und Pistenverläufe seien „*Balz-, Brut- und Aufzuchtgebiete in allen Teilprojekten unmittelbar*“ betroffen.

Die heute „*teilweise noch zur Überwinterung genutzten Bereiche [REDACTED]*“ gingen nach Realisierung der Vor-

haben „zur Gänze verloren“. Zur Balzzeit, welche vielfach bereits im März einsetze, seien „zusätzliche zeitliche Kollisionen mit dem Liftbetrieb“ zu erwarten. Eine zusätzliche Veränderung bzw Verschlechterung würden die Lawinenverbauungen im Bereich [REDACTED] und [REDACTED] bedingen. Durch die „Verschlechterung der Biotopqualität“ steige „für diese sensiblen Wildtiere auch die Gefahr der Prädation“. Kulturfolger wie Fuchs, Dachs und Steinmarder seien erfahrungsgemäß die Profiteure von Lifterschließungen, was wiederum das „gesamte Jahr über zum besonderen Nachteil für die oben erwähnten Beutetiere“ sei.

Neben diesen massiven Einflüssen auf die direkt vom Bauvorhaben betroffenen Flächen würden „vor allem die mit den Liftneubauten zusammenhängenden Auswirkungen auf die umliegenden Wildlebensräume große Probleme für Wildtiere und Jagd“ darstellen. Durch die lifttechnische Erschließung des Ragazer Blanken und des Wannenkopfes sei künftig „mit einer starken Zunahme von Variantenschifahrern, insbesondere ins [REDACTED]“ zu rechnen.

Von den geplanten Seilbahn- und Pistenerrichtungen seien zudem „Bereiche betroffen, die heute zum Teil als beliebte Schitourenberge gelten (zB [REDACTED]). Mit der Präparierung von Pisten würden die Schibergsteiger „neue Gebiete erschließen, die bis heute relativ ruhig bzw wenig genutzt wurden“. Damit erfolge „durch die Schigebietsenerweiterung eine weitere Ausdehnung von Störungen im alpinen Wildlebensraum, deren Ausmaß und Örtlichkeit gegenwärtig nur schwer einzuschätzen und zu quantifizieren sei“.

Aus dem Befund sowie der fachlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die wildbiologischen Interessen zieht der Amtssachverständige abschließend nachstehende Schlussfolgerungen:

Die geplanten Seilbahnprojekte würden „eine massive Verschlechterung der Lebensraumsituation für Wildtiere im Bereich [REDACTED]“ bedeuten, wobei die Auswirkungen „auf die umliegenden Gebiete wildökologisch betrachtet mindestens gleich, wenn nicht erheblicher einzustufen [seien] als die eigentlich betroffenen Flächen“.

Neben den direkten Lebensraumverlusten in Folge des Seilbahn- und Pistenbaus sei „vor allem durch die zu erwartenden Folgewirkungen, insbesondere Variantenschifahren und Variantensnowboarden, von einer intensiven großräumigen Verschlechterung der hiesigen Wildtierbiotope, insbesondere auf [REDACTED] Seite“ auszugehen.

Allgemein seien „als Konsequenzen der Seilbahnbauten (wild)ökologische Verschlechterungen“ zu erwarten. Im Extremfall werde es zu einer „massiven Veränderung der Wildtierverteilung kommen, welche bei den Rauhfußhühnern eine Reduktion der Populationsdichten mit gebietsweise existenzgefährdetem Ausmaß“ bedeuten könne.

Beim Gamswild würden „hohe Verluste von natürlichen alpinen Wintereinstandsgebieten und eine Verdrängung der Tiere in die Schutzwaldgebiete“ erwartet. In Folge erhöhter Verbisschäden im Wald werde „eine drastische Reduktion des

Gamswildes notwendig, was schlussendlich eine starke Verdünnung des Wildbestandes im gesamten Raum“ erwirken werde.

c) Gutachten des forsttechnischen Amtssachverständigen:

Vom Vorhaben ist zumindest in wenigen Teilbereichen auch Wald im Rechtssinne betroffen, weshalb jedenfalls auch ein Rodungsverfahren nach dem Forstgesetz 1975 erforderlich sein wird. Nachdem jedoch Wälder als Bestandteil des Naturhaushaltes anzusehen sind, wurde im Hinblick auf die Zielsetzung des § 2 Abs 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung auch ein forsttechnisches Gutachten eingeholt.

Nach den Ausführungen des forsttechnischen Amtssachverständigen im Gutachten vom 8.3.2005 weise *„die Summe der für die Zusammenführung der beiden Schigebiete zu rodenden Flächen ... für die Größe des Vorhabens eine relativ geringe Fläche auf“*. Es handele sich dabei jedoch *„um die obersten Waldbereiche, die in die Kampfzone des Waldes übergehen“*. In dieser Höhenlage würden *„sämtliche Eingriffe in gewachsene Waldstrukturen lang anhaltende Störungen“* bilden. Vor allem in Bereichen, in denen unmittelbar angrenzend Wald stehen bleibe und somit neue Waldränder entstehen, würden diese *„Eingriffe über Jahrzehnte sichtbar“* bleiben. Dies treffe jedoch auf Grund der *„für das Vorhaben günstigen Rottenstruktur des Baumbestandes lediglich auf wenige Bereich bei der Erschließung [REDACTED] und [REDACTED]“* zu.

d) Gutachten der Amtssachverständigen für Natur und Landschaftsschutz des Amtes der Vorarlberger Landesregierung

Im Rahmen der Ermittlung der Kosten für die Schaffung eines geeigneten Ersatzlebensraumes für die aufgrund des Vorhabens beeinträchtigten Natur- und Landschaftsgüter (vgl Punkt IX./3./b) dieser Begründung) wurde das Gutachten der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 06.12.2005 eingeholt, das auch eine ausführliche Beschreibung und Bewertung der vom Vorhaben betroffenen Landschaft und Naturgüter beinhaltet.

In den Anhängen 1 und 2 dieses Gutachtens wird die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes durch eine detaillierte Gegenüberstellung des jetzigen mit dem künftigen Zustand in qualitativer und quantitativer Weise beschrieben und bewertet.

Gleiches gilt im Hinblick auf die wildbiologischen Interessen (Seite 11 sowie Anhänge 3 und 4) sowie das Landschaftsbild (Anhänge 3 und 5).

IV.

Auswirkungen auf Volkswirtschaft, Tourismus und Verkehr

1. Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz sowie der wildbiologische Amtssachverständige haben in ihren schlüssigen und ausreichend begründeten Gutachten dargelegt, dass durch das beantragte Vorhaben selbst bei Verschreibung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen jedenfalls eine Verletzung der Interessen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung erfolgt.

Wenn trotz der Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen eine Verletzung der Interessen von Natur oder Landschaft im Sinne des § 35 Abs 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung erfolgen wird, darf nach Abs 2 dieser Bestimmung die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn eine Gegenüberstellung der sich aus der Durchführung des Vorhabens ergebenden Vorteile für das Gemeinwohl mit den entstehenden Nachteilen für die Natur oder Landschaft ergibt, dass die Vorteile für das Gemeinwohl, allenfalls unter Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, überwiegen und dem Antragsteller keine zumutbaren, die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügung stehen.

Für diesen Fall hat der Gesetzgeber der Behörde die Durchführung einer Gemeinwohlabwägung aufgetragen, bei der auf der einen Seite das Ausmaß der Vorteile für das Gemeinwesen, die aus dem Vorhaben resultieren, und auf der anderen Seite die durch das Vorhaben entstehenden Nachteile für Natur und Landschaft einander gegenüberzustellen sind. Die Vorschrift, dass es sich um Vorteile für das Gemeinwohl handeln muss, bedeutet, dass in einer Gesamtbetrachtung alle Für und Wider das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen miteinander abgewogen werden müssen.

Die Behörde hatte sich daher in einem nächsten Schritt damit auseinander zu setzen, ob im gegebenen Fall öffentliche Interessen gegeben sind, die für eine Ausführung des beantragten Vorhabens sprechen.

2. Zu diesem Zwecke hat die Bezirkshauptmannschaft Bregenz das Amt der Vorarlberger Landesregierung mit Schreiben vom 16.9.2005 um Stellungnahme zur Frage ersucht, welche Auswirkungen das beantragte Vorhaben auf volkswirtschaftliche und insbesondere touristische Belange in der Region hat.

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat hiezu in seiner Stellungnahme vom 10.11.2005 zunächst darauf hingewiesen, dass für die wirtschaftliche Beurteilung des Zusammenschlusses der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] zwei Sichtweisen relevant seien: die mikroökonomische und die makroökonomische Sicht.

- a) Aus mikroökonomischer Sicht sei der Zusammenschluss „*vor allem für die Bergbahnunternehmen, die Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe von unmittelbarer Bedeutung*“. Gewerbe und Handwerk in der Region würden ebenso von florierenden und daher investierenden Tourismusbetrieben profitieren wie der Handel. Die wirtschaftlichen Ziele von Zusammenschlüssen von Schigebieten würden „*in der erhöhten Wettbewerbsfähigkeit durch eine Verbesserung der Angebotsstruktur im Sinne einer kundengerechten Optimierung, einer Kostenoptimierung, die sich durch Synergien oder durch das Erreichen einer optimierten Betriebsgröße ergibt und letztlich in der langfristigen Absicherung des Bestandes des Unternehmens*“ liegen. Unter Berücksichtigung dieser Ziele und der damit verbundenen Chancen seien daher die einzelnen Branchen wie folgt zu beurteilen:

Im Hinblick auf die betroffenen Bergbahnunternehmen sei zunächst zu bedenken, dass diese sehr anlagenintensiv seien, was „eine hohe langfristige Kapitalbindung und hohe Fixkosten“ bedeute. Diese Situation bedinge „hohe Umsätze bzw hohe Besucherfrequenzen, um eine wirtschaftliche Führung des Unternehmens zu ermöglichen“.

Mit dem Zusammenschluss der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] und der damit verbundenen Steigerung der Attraktivität sei „von einer deutlichen Erhöhung der Besucherzahlen auszugehen“. In der „Regionalen Entwicklungsstudie Bregenzerwald“ werde in diesem Zusammenhang „von einer Zunahme der Gästeeintritte um ca 2.500 ausgegangen, was einer Steigerung von ca 25 % gegenüber dem Istzustand entspricht“.

Die durch den Zusammenschluss notwendigen Investitionen müssten daher „durch die zusätzlichen Gästeeintritte und die dadurch entstehenden Umsatzzuwächse finanziert werden“. Eine sehr enge Kooperation zwischen den Liftgesellschaften bestehe bereits „durch den 3Täler-Pass in den Bereichen Tarifgestaltung und Marketing“. Bemühungen zu weiteren Kostenoptimierungen seien „durch die Absicht, die neuen Anlagen für die Verbindung in einer gemeinsamen Gesellschaft zu errichten, realistisch“. Dadurch wären jedenfalls die Voraussetzungen für die „Nutzung von Synergien in den Bereichen Verwaltung, Finanzierung, Personaleinsatz und Maschinenpark“ geschaffen.

Für die Bergbahnunternehmen sei daher „der Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] betriebswirtschaftlich sinnvoll und wichtig für eine langfristige Absicherung der Unternehmen“.

Für Betriebe aus den Bereichen Beherbergung und Gastronomie stelle der Zusammenschluss „eine Chance dar, ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern, da eine Attraktivitätssteigerung des Schigebietes nicht nur zu einer Zunahme von Tagesgästen, sondern auch von Urlaubsgästen“ führe.

Konkret bedeute dies eine „Steigerung der Vollbelegstage in den Beherbergungsbetrieben und eine Steigerung der Auslastung der Gastronomie“. Erfahrungen in der Praxis würden überdies zeigen, dass „im Zuge einer Schigebietszusammenlegung moderate Preiserhöhungen möglich sind“.

Die verbesserte wirtschaftliche Situation schaffe sodann in Folge „die finanzielle Basis für investive Maßnahmen, die zu einer qualitativen Verbesserung im Beherbergungs- und Gastronomieangebot führen“.

Nicht unmittelbarer, aber doch mittelbarer Nutznießer eines „insgesamt verbesserten wirtschaftlichen Umfeldes“ seien Handels- und Gewerbebetriebe: einerseits durch die größere Anzahl an Urlaubs- und Tagesgästen und andererseits durch die gesteigerte Investitionstätigkeit der Tourismus- und Freizeitwirtschaft.

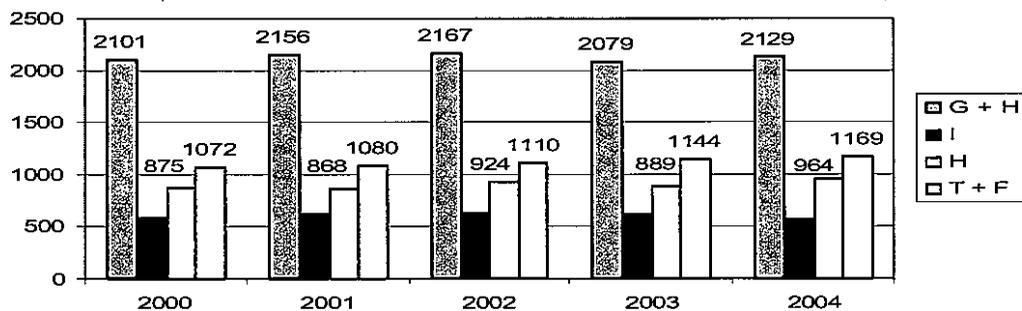
Eine hohe touristische Frequenz ermögliche „auch im ländlichen Raum ein Angebot an attraktiven Handelsgeschäften, wie es sonst nur in dichter besiedelten Gebieten anzutreffen ist“.

- b) Aus makroökonomischer Sicht komme es durch den Zusammenschluss der Schigebiete von [redacted] und [redacted] „zu einer Attraktivitätssteigerung im mittleren und [redacted] Wald, die sich durch eine höhere Anzahl von Gästeeintritten manifestiert“. Diese Optimierung der Schigebiete im Sinne des Kunden, des Urlaubsgastes, führe kurzfristig zu Investitionen bei den Bergbahnen und langfristig regional auch bei Branchen wie Handwerk und Gewerbe.

Wenn die vermehrte Wertschöpfung in der Region erfolge, sei diese Zusammenlegung der Schigebiete „ein Impuls, nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in sozialpolitischer Hinsicht“. Die Sicherung von Arbeitsplätzen in ländlichen Regionen, die sich weniger als Industriestandorte eignen würden, sei dabei ein wichtiger Faktor.

Verdeutlicht würden diese Argumente insbesondere durch nachstehende Grafik, die die „Bedeutung des Tourismus als Arbeitgeber“ aufzeige. Kein Wirtschaftsbereich habe „in den letzten 20 Jahren ähnliche Steigerungsraten wie der Tourismus erzielen“ können. So sei „die landesweite Zahl der Arbeitsplätze ... im Tourismus im Vergleichszeitraum 1984-2004 um 45 % gestiegen“.

Entwicklung der Beschäftigten in den wichtigsten Sparten der gewerblichen Wirtschaft im [redacted]



Quelle: Wirtschaftskammer Vorarlberg

Im Hinblick auf das beantragte Vorhaben sei dabei insbesondere wesentlich, dass im [redacted] Wald die Sparte Tourismus und Freizeitwirtschaft die einzige sei, die „in den letzten fünf Jahren laufend Zuwächse bei der Zahl der Beschäftigten erzielen konnte“. Auch der Handel, der wesentlich zur Sicherung der Nahversorgungsstrukturen beitrage, habe „sich insgesamt positiv entwickelt“, da dieser „mittelbar durch die höhere Zahl an Tages- und Urlaubsgästen von einer positiven touristischen Entwicklung“ profitiere.

- c) Aus touristischer Sicht sei zunächst wesentlich, dass der Tourismus ein „untrennbarer Bestandteil des Lebens- und Wirtschaftsraumes [redacted] Wald“ sei. Ca 20 % der Nächtigungen des Landes würden nämlich im Bregenzerwald stattfinden. Besonders dem Hinterwald komme „eine, im Vergleich zum [redacted] und [redacted] Wald, erhöhte touristische Bedeutung zu. Fast 75 % der Nächtigungen des [redacted] Waldes sind dem [redacted] Wald zuzurechnen“.

mit ca 1.200 Betten und mit ca 1.400 Betten seien mittlere bis kleinere Tourismusorte, dennoch habe der „Tourismus und die Freizeitwirtschaft in diesen Gemeinden eine hohe Bedeutung“.

Das Schigebiet habe „auch für das Große eine hohe Bedeutung“, da bis zu 35 % der Tagesgäste des Schigebietes über anreisen würden. Davon entfalle „ein großer Teil auf Urlaubsgäste, die im Große nächtigen“. Durch die Zusammenlegung der Schigebiete von und könne auch „das Große auf ein in unmittelbarer Nähe liegendes und attraktives Schigebiet zurück greifen“. Das geplante Projekt bringe damit auch „positive wirtschaftliche Impulse für das Große mit sich“ und erlaube, den „in der Vergangenheit in dieser Region konsequent verfolgten Weg eines naturnahen Tourismus mit bewusstem Verzicht auf die technische Erschließung neuer Schigebiete mit dem Ziel des Erhalts einer wertvollen Natur- und Kulturlandschaft zu gehen, gleichzeitig aber auch über die notwendige Wettbewerbsstärke zur Sicherung einer wirtschaftlichen Basis im Großen zu verfügen“.

Die hohen Anforderungen und die Flexibilität der Kunden bzw des Gastes zwingen „die Wirtschaft insgesamt und damit auch die Tourismuswirtschaft, ständig in Qualitätsverbesserung und Weiterentwicklung von Produkten und Dienstleistungen zu investieren“.

Der Bau des Schigebietes sei in den Jahren 1972 bis 1973 erfolgt. Im Jahr 1998 sei durch den Bau eines 6er-Sesselliftes anstelle eines Schleppliftes „der erste Schritt zur Steigerung der Attraktivität des Schigebietes“ gesetzt worden. Eine weitere Investition sei im Jahr 2003 erfolgt, wobei ebenfalls ein Schlepplift durch einen 6er-Sessellift ersetzt wurde.

In seien wesentliche Investitionen in den Jahren 1993, 1996, 1997 und 2001 vorgenommen worden.

Grundsätzlich gelte nun, dass der Verzicht auf Investitionen über einen längeren Zeitraum zwangsläufig den langfristigen Verlust von Gästen bedeute. Am Schigebiet werde „dieser Zusammenhang deutlich sichtbar“.

Die Analyse der Entwicklung der Wintersaisonen in und zeige deutlich, dass „eine starke Korrelation zwischen Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität eines Schigebietes und Schneesicherheit einerseits sowie Nächtigungszahlen und Anzahl der Betten andererseits“ bestehe.

habe den „Spitzenwert von ca 117.000 Nächtigungen im Winter 1986“ erreicht. Seitdem sei „ein kontinuierlicher Nächtigungsrückgang“ von „insgesamt um fast 40 % in einem Zeitraum von 18 Jahren“ feststellbar. Ausgehend vom Spitzenwert im Winter 1986 bedeute dies, dass , kumuliert ca 584.000 weniger Nächtigungen verzeichnen“ konnte.

Der Vorarlberger Gast gebe „im Winterurlaub durchschnittlich € 126 pro Tag aus“ (Stand Winter 2004/2005). Wenn auf Grund des langen Zeitraumes und der damit verbundenen Entwicklung der Tagesausgaben nur 65 % dieses Wertes angesetzt

würde, so errechne sich „durch die entgangenen Nächtigungen ein Einnahmengang von ca € 48.000.000 seit 1986“. Die volkswirtschaftliche Dimension sei noch höher anzusetzen, da „Umwegrentabilitäten bei Gewerbe, Handwerk und Handel nicht berücksichtigt“ seien. Impulse von touristischen Leitbetrieben seien in solchen Situationen kaum zu erwarten. Vielmehr seien diese Betriebe „selbst in ihrem wirtschaftlichen Bestand gefährdet bzw nur schwer in der Lage, Investitionen zur Verbesserung der Angebotsqualität zu finanzieren“. Hohe Qualität werde aber von den Gästen erwartet und sei „ein wesentliches Merkmal des Tourismus in Vorarlberg“.

Im Gegensatz zu [REDACTED] habe [REDACTED] im selben Zeitraum einen Nächtigungszuwachs um fast 25 % erreichen“ können.

Die Zahl der Betten und die Zahl der Nächtigungen seien „im langjährigen Durchschnitt in [REDACTED] steigend und in [REDACTED] fallend“. [REDACTED] habe [REDACTED] „bei der Zahl der Betten und der Anzahl der Nächtigungen vor Jahren überholt“. In den letzten 10 Jahren habe [REDACTED] ca 200 gewerbliche und 200 nicht gewerbliche Betten, somit insgesamt ca 400 Gästebetten, verloren. In [REDACTED] sei die Zahl der Betten im gleichen Zeitraum um 229 Betten angestiegen. Der gewerbliche Bereich habe eine Zunahme um 293 Betten verzeichnen können, der private Bereich habe sich um 64 Betten verringert. Die Veränderung der Bettenzahl im gewerblichen Bereich habe „unmittelbare Auswirkungen auf die Beschäftigung im Tourismus, in weiterer Folge aber auch für Gewerbe, Handwerk und Handel“.

Am Beispiel von [REDACTED] werde der „Zusammenhang zwischen Investitionen und Nächtigungsentwicklung“ ebenfalls sichtbar. Auch wenn es sich hier um keine Schigebietszusammenlegung handele, sondern um eine isolierte Attraktivitätssteigerung im Schigebiet durch Investitionen in modernere Aufstiegshilfen in den Jahren 1998 und 2000, habe die „Zahl der Nächtigungen im Winter seit der Investition 1998 um fast 30 %, im Sommer um ca. 18 % gesteigert“ werden können.

Die „wesentlichen Anforderungen der Gäste an ein attraktives und zukunftsfähiges Schigebiet“ seien:

- Anzahl, Kapazität, Qualität und Sicherheit der Aufstiegshilfen;
- Umfang der Schipistenfläche (insgesamt und je Schiläufer);
- Vielfalt der Schipisten (Schwierigkeitsgrade, Expositionen);
- Varianten und Schirouten;
- Schneesicherheit;
- Zusatzangebote im Schigebiet (Gastronomie, Kinderbetreuung, Schischule, etc);
- bequeme, schnelle und sichere Erreichbarkeit;
- gutes Preis/Leistungsverhältnis.

Der Zusammenschluss von Schigebieten sei daher, „ausgehend von den Anforderungen des Gastes, ein touristischer Trend, der einfach nicht ignoriert werden“ könne. Der Druck dazu sei „in den vergangenen Jahren deutlich stärker“ geworden.

So seien die meisten der großräumigen Schigebiete „durch den Zusammenschluss von benachbarten Schigebieten entstanden“.

Durch den Zusammenschluss der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] könne „den Anforderungen aus touristischer Sicht Rechnung getragen“ werden. Der Zusammenschluss erhöhe die Schipistenfläche, die Anzahl der Anlagen und ermögliche damit, ein räumlich größeres Gebiet zu befahren. Durch den Zusammenschluss entstehe ein Schigebiet mit einer Höhenlage von 800 bis 2000 m, was auch zu einer gewissen Erhöhung der Schneesicherheit des Schigebietes insgesamt führe.

Das Tourismusland Vorarlberg sei „sehr stark durch den Wintertourismus geprägt“. Das Image des Wintertourismus in den Alpen werde vom Schnee und Schilaufl bestimmt. Gerade Vorarlberg zähle „zu den Pionieren, was den Schilaufl und die Aufstiegshilfen“ betreffe. Schigebiete würden „auch in Zukunft die Schlüsselinvestitionen für eine Region“ sein.

Darüber hinaus seien „aber auch alternative Angebote für Gäste zu entwickeln, die wenig oder keinen Schilaufl betreiben und zur Stärkung der touristischen Marke [REDACTED] Wald beitragen“, dh es müsse sich um „authentische Angebote“ handeln, die zur Region „passen“. Langlaufen, Winterwandern, Schitouren, Rodeln, etc seien daher „wichtige und interessante zusätzliche Produkte, die zur Steigerung der Angebotsqualität und zur Abrundung des touristischen Angebots führen“.

Diese alternativen Angebote seien aber „nur in Ausnahmefällen in der Lage, als zentrales Angebot und als Entwicklungsmotor für den Wintertourismus zu wirken“. In der Regel würden sich „diese Angebote nur in Verbindung mit einem attraktiven Schigebiet“ entwickeln, das „als Impulsgeber fungiert und die Voraussetzungen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region – nicht nur im touristischen Bereich – schaffen kann“.

Ein attraktives Angebot im Winter habe „auch positive Auswirkungen auf den Sommertourismus“. Auf den Gast umgelegt bedeute dies, dass „ein positives Urlaubserlebnis im Winter den Urlaubsort, die Region bzw die Destination auch für einen Sommerurlaub“ interessant mache.

Die touristischen Auswirkungen eines attraktiven Schigebietes würden sich „überdies nicht nur auf [REDACTED] oder [REDACTED] beschränken“, sondern könne „auch der [REDACTED]- und [REDACTED] Wald auf Grund der guten Erreichbarkeit bei entsprechender Angebotsgestaltung davon profitieren“.

Der Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] und in Folge der Bau der Anlagen sei daher „aus touristischer Sicht notwendig“. Dieser Schluss sei auch aus der aktuellen Studie „Sommerentwicklung [REDACTED]“ ableitbar.

Bei einer Fortführung des Winterbetriebs ohne deutliche Qualitätssteigerung wären nämlich folgende Entwicklungen für [REDACTED] zu befürchten:

- weiterer Nachfragerückgang;
- [REDACTED] wird weiter Marktanteile sowie Image verlieren;
- es werden keine neuen Betriebe mehr dazu kommen;

- es muss davon ausgegangen werden, dass [REDACTED] noch weitere Betten verliert;
- die fehlende "Winterperspektive" wird sich auch negativ auf die Motivation der Unternehmen auswirken, weiter zu investieren;
- die Ertragskraft der Betriebe wird weiter zurück gehen; die fehlenden finanziellen Ressourcen führen in Folge zu einem weiteren Attraktivitätsverlust;
- die Übernahme der Betriebe wird auf Grund der fehlenden Zukunftsperspektive schwieriger.

Auch die „Regionale Entwicklungsstudie [REDACTED] wald“ komme zum Schluss, dass die Verbindung der Schigebiete für beide Gemeinden neue Perspektiven biete. [REDACTED] habe damit die Möglichkeit, „als Wintersportdestination an frühere Traditionen anzuschließen und seine touristischen Funktionen insgesamt zu festigen“. Für [REDACTED] biete der Zusammenschluss der Schigebiete die Chance, sich „als familiärer, überschaubarer und verkehrsberuhigter Ort mit direkter Anbindung der Hotels an die Schipisten zu profilieren“.

Die Schlussfolgerungen aus den erwähnten Studien würden auch durch die Praxis bestätigt, wie Beispiele im Tirol (Zell am Ziller und Gerlos, Hochzillertal und Hochfügen) zeigten.

Die „These einer starken Korrelation zwischen attraktivem Schigebiet und wirtschaftlicher Prosperität“ werde durch diese Beispiele „eindrücklich bestätigt“.

Vorarlberg sei ein „Tourismusland mit einer hohen Lebens- und Umweltqualität“. Darauf baue der Tourismus auf. Zwar sei es nachvollziehbar, dass „durch den Bau von neuen, für einen Zusammenschluss der Schigebiete notwendigen Anlagen in die Landschaft eingegriffen“ wird, das könne aber nicht bedeuten, „sich jeder Entwicklung bzw jedem Infrastrukturvorhaben zu verschließen“.

Wenn im Rahmen des Verfahrens die Variante eines stufenweisen Ausbaus in Aussicht genommen werde, so hätten „die 8er- [REDACTED] bahn [REDACTED], die 6er-Sesselbahn [REDACTED] und die 6er-Sesselbahn [REDACTED] aus touristischer Sicht eindeutige Priorität“.

- d) Der Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] werde daher aus „wirtschaftlicher und touristischer Sicht eindeutig positiv bewertet“.
- Das entstehende Angebot sei ein „Impulsgeber für die Region (wirtschaftlich und sozial), für das Wintersportangebot und die Attraktivität des Bregenzerwaldes als alpine Destination“. Zu dieser Schlussfolgerung würden auch die Verfasser der „Regionalen Entwicklungsstudie Bregenzerwald“ und der Studie „Sommerentwicklung [REDACTED] kommen.
- Der Zusammenschluss sei „als Impuls für den mittleren und hinteren [REDACTED] wald zu sehen und als solcher zu bewerten“. Alle Analysen würden „einen solchen positiven Entwicklungstrend eindeutig erkennen“ lassen.

3. Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz hat das Amt der Vorarlberger Landesregierung mit Schreiben vom 16.9.2005 weiters um Stellungnahme zur Frage er-

sucht, wie das Vorhaben im Hinblick auf die Verkehrssituation insbesondere in den Bereichen [REDACTED] bis [REDACTED] bis [REDACTED] und im Bereich [REDACTED] zu beurteilen ist.

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat hierzu in seinen Stellungnahmen vom 10.11.2005 und 11.01.2006 zunächst darauf hingewiesen, dass das geplante Schigebiet [REDACTED] „eine zentrale räumliche Lage im [REDACTED] wald“ einnehme. [REDACTED] sei vom [REDACTED] tal und vom [REDACTED] aus das „am schnellsten erreichbare Schigebiet im hinteren [REDACTED] wald“. Der Zusammenschluss der beiden Schigebiete biete aus verkehrstechnischer Sicht den „Vorteil, dass der Eintritt ins Schigebiet [REDACTED] über die günstig erreichbare Einstiegsstelle in [REDACTED] erfolgen“ könne. Die Zufahrt nach [REDACTED] über die [REDACTED] sei „den gesamten Winter hindurch unproblematisch, insbesondere für Gäste, die mit Reisebussen oder mit dem ÖPNV anreisen“. Demgegenüber sei die Zufahrt nach [REDACTED] sowohl über [REDACTED] als auch über [REDACTED] „meistens nur mit Winterausrüstung möglich“, da beide Straßen „längere Steigungen und zahlreiche Engstellen“ aufweisen würden. 35% des von außen nach [REDACTED] kommenden Schiverkehrs (also ohne den internen Verkehr von Damüls) benütze heute die Route über [REDACTED].

Die Vorteile des geplanten Schigebietzusammenschlusses würden daher „in der kürzeren und unproblematischeren Anreise“ liegen, da „Tagesgäste, die vom [REDACTED] tal her anreisen, ... zu einem großen Teil nur mehr bis [REDACTED] fahren“ würden. Konkret sei zu erwarten, dass sich der Schiverkehrsanteil auf der Strecke zwischen [REDACTED] und [REDACTED] um ca 25 bis 30 %, reduzieren werde.

Gleichzeitig dürfe allerdings nicht übersehen werden, dass „durch das geplante Projekt mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen“ sei. Gemäß den Angaben der „Entwicklungsstudie [REDACTED] wald“ werde sich an Spitzentagen die Anzahl der Schifahrer nach dem Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] von 9.600 auf voraussichtlich 12.100 Schifahrer erhöhen. Da eine Kapazitätserweiterung der Bettenzahl nicht vorgesehen bzw kurzfristig in diesem Umfang nicht möglich sei, werde „zumindest in der Anfangsphase ein überdurchschnittlicher Teil der zusätzlichen Kapazitäten durch Tagesgäste abgedeckt“ werden. Unter dieser Annahme würde „die Anzahl der KFZ an Spitzentagen von heute maximal 1.360 auf 1.900 zunehmen, was einer maximalen Steigerung des Schiverkehrs nach [REDACTED] von 40 %“ entspreche.

Unter Betrachtung des Gesamtverkehrs (Schiverkehr und alle anderen Verkehrszwecke) wäre somit „an Spitzentagen auf der [REDACTED] im Bereich [REDACTED] mit einer Zunahme von 13 % , auf der [REDACTED] über das [REDACTED] mit einer Zunahme von 12 % und auf der [REDACTED] mit einer Steigerung von 11%“ zu rechnen.

Zur Lösung des genannten Umstandes seien nach fachlicher Einschätzung durchaus Lösungsmöglichkeiten gegeben. So könnten „die bereits diskutierten und zT geplanten kurzfristigen Maßnahmen zu einer verträglicheren Verkehrsabwicklung in den Ortszentren (zB [REDACTED]) bzw zur Umfahrung von Ortsteilen (zB [REDACTED])“ führen. Ebenfalls möglich sei eine „Verbesserung der ÖPNV-Angebote im Hinblick auf den Schiverkehr“.

Vorschläge zur gesamthaften Lösung der Verkehrsproblematik im [REDACTED] wald werden derzeit überdies von einer Projektgruppe, bestehend aus Vertretern des Landes Vorarlberg und der Regionalplanungsgemeinschaft [REDACTED] wald, im Rahmen des sogen „Verkehrmodells [REDACTED] wald“ (ua mit den Schwerpunkten „Mobilitätsmanagement“ und „Ausbau und Verbesserung des ÖPNV“ im Zusammenhang mit dem Schiverkehr) erarbeitet.

Schließlich hat auch der Landesverband „Vorarlberg Tourismus“ unter Beteiligung ua der beiden Antragstellerinnen eine Machbarkeitsstudie mit dem Titel „Verkehrsmanagement Tourismus“ in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse dieser Studie, die ua die Verbesserung der Verkehrsabläufe zum Ziel hat, liegen bereits vor und wird derzeit deren Umsetzung geprüft.

Hinsichtlich des „Einflusses des Zusammenschlusses der Schigebiete [REDACTED] – [REDACTED] auf die Verkehrssituation im Großen [REDACTED] tal“ würden „keine näheren Untersuchungen“ vorliegen.

Bereits jetzt sei das Skigebiet [REDACTED] neben dem Skigebiet von [REDACTED] und dem kleinen Schigebiet [REDACTED] praktisch auch das Skigebiet des Großen [REDACTED] tales. Gästeeintritte über [REDACTED] nach [REDACTED] würden „zum überwiegenden Teil aus dem Großen [REDACTED] tal und nur zu einem geringen Teil aus dem Bereich [REDACTED] au – [REDACTED] tal“ erfolgen. Es sei daher davon auszugehen, dass „sich an diesem Umstand auch durch den Zusammenschluss nichts Wesentliches ändern“ werde. Angesichts der beschränkten Beherbergungskapazität des Großen [REDACTED] tales sei eine „wesentliche Zunahme des Straßenverkehrs eher unwahrscheinlich“.

4. Im Verfahren war ebenfalls zu prüfen, welche Bedeutung die gegebene Beförderungskapazität der [REDACTED] Kabinenbahn zur [REDACTED] für das Gesamtprojekt und seine Auswirkungen hat.

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat hiezu in seiner Stellungnahme vom 10.11.2005 zunächst darauf hingewiesen, dass die „als Einseilumlaufbahn mit 4-plätzig Kabinen ausgeführte „EUB [REDACTED]“ 1972 errichtet“ worden sei und den „Zubringer zum Schigebiet [REDACTED]“ darstelle. Diese Funktion bleibe auch bei Ausführung der Verbindung der Schigebiete [REDACTED] für die Wintersportler, die in [REDACTED] in das Schigebiet einsteigen wollen, erhalten.

Derzeit betrage die Beförderungskapazität 1072 Personen pro Stunde.

Die Beförderungskapazität der mittelbar über die Doppelschleppliftanlage [REDACTED] mit 1872 Personen pro Stunde anschließenden geplanten 8er-Kabinenbahn, [REDACTED] solle 2400 Personen pro Stunde betragen.

Die Beförderungskapazität einer Seilbahn mit reiner Zubringerfunktion sei „anders zu betrachten als die einer Seilbahn mit zusätzlichen Wiederholungsfahrten“.

Auf Grund der verkehrstechnisch guten Erreichbarkeit und des kürzeren Anfahrtsweges gegenüber [REDACTED] stelle [REDACTED] eine „attraktive Einstiegstelle für das Schigebiet [REDACTED]“ dar.

Zur Schaffung einer besseren Ausgangssituation seien grundsätzlich verschiedene entlastende Maßnahmen der Betreiberin (zB Erhöhung der Förderleistung von der-

zeit 1.072 Pers/h auf 1.600 Pers/h, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 4,0 auf 4,4 m/s, Vorverlegung der Öffnungszeiten) möglich.

Obzwar „optimale volkswirtschaftliche Effekte primär dann erreicht“ werden könnten, wenn die „Kapazitäten des gesamten Skigebietes bestmöglich abgestimmt“ seien, sei auf der anderen Seite „aufgrund der deutlichen Steigerung der Qualität des Angebotes im Skigebiet [REDACTED] durch die Realisierung des geplanten Projekts“ der unter Punkt IV./2. dargelegte „eindeutig positive wirtschaftliche Effekt [auch dann] anzunehmen, wenn im Bereich der Zubringerbahn von [REDACTED] aus vorerst keine Erweiterung der Kapazität erfolgen sollte“.

5. Die Behörde hat weiters um Beantwortung der Frage ersucht, ob dem Vorhaben verkehrstechnische Bedenken (Verkehrsaufkommen, Verkehrsabwicklung, Parkplatzsituation) im Bereich der Talstation in [REDACTED] bzw den Talstationen in [REDACTED] entgegenstehen.

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat hierzu in seiner Stellungnahme vom 10.11.2005 zunächst darauf hingewiesen, dass begründet davon auszugehen sei, dass „der Zusammenschluss der Schigebiete eine Verkehrsentslastung in [REDACTED] aus Richtung [REDACTED] bewirken“ werde.

Dieser Umstand mache „eine detaillierte Befassung mit der Situation in [REDACTED] entbehrlich, da keine vorhabensbewirkten Maßnahmen zu berücksichtigen“ seien.

Im Nahbereich der Talstation [REDACTED] würden verschiedene Parkflächen zur Verfügung stehen, aufgrund derer sich „ein Bestand von mindestens 1.000 Pkw-Stellplätzen und 20 Busstellplätzen“ ergebe.

Bei der derzeitigen Auslastung der Bergbahnen [REDACTED] seien „diese Stellplatzflächen ... höchstens ein- bis zweimal in zwei Jahren zur Gänze belegt gewesen und bleiben an Durchschnittstagen große Flächen frei“.

Der Urlaubertransfer aus dem Ort erfolge „mit einem Busshuttle [REDACTED]“ mit einer Haltestelle direkt vor der Talstation“.

Wichtig für eine „exakte und dichte Belegung der vorhandenen Parkplatzflächen ohne erkennbare Parkplatzeinteilung“ sei „der konsequente Einsatz einer ausreichenden Anzahl von Parkplatzeinweisern“.

Die angeführten Stellplatzzahlen würden daher in [REDACTED] „bei einer durchschnittlichen Belegung von drei Personen je Pkw, oder 50 Personen je Reisebus, ohne Shuttledienst die Anreise von insgesamt ca 4.000 Tagesgästen ohne Parkplatzprobleme“ ermöglichen. Die genannten Belegungszahlen ergeben sich aus der der Entwicklungsstudie Bregenzerwald zugrunde liegenden Studie über die Verkehrsentwicklung des Büros [REDACTED] das die PKW-Belegungszahlen durch Befragungen von Schigästen ermittelt hat. Die Belegungszahl für Busse (ohne Stehplätze) wurde als Durchschnittswert aufgrund entsprechender Erfahrungen festgelegt.

In [REDACTED] sei aufgrund der gegebenen Parkplatzkapazitäten „unter Berücksichtigung der vorgenannten Fahrzeugbelegungszahlen die Anreise von insgesamt ca 5.300 Tagesgästen“ möglich.

Die Parkplatzkapazitäten von [REDACTED] und [REDACTED] zusammengezählt würden „2.350 Abstellplätze für Pkw und 45 für Busse, oder insgesamt Anreise- und Parkiermöglichkeit für 9.300 Tagesgäste“ ergeben.

Werde dem gegenübergestellt, dass „als künftiges Maximum an Spitzentagen für das gesamte Schigebiet [REDACTED] 12.100 Gästeeintritte (einschließlich der Urlauber in den Orten und der ÖPNV-Benutzer) und 1.900 KFZ zu erwarten sein werden“, ergebe sich folgendes Bild:

Der „künftig für das zusammengeschlossene Schigebiet maximal erwartete Gästeeintritt von 12.100 Personen, vermindert um die über die gegebenen Parkplatzkapazitäten ermittelte Summe der Tagesgäste von 9.300 Personen“ ergebe „2.800 Personen, welche als Urlauber aus den Orten oder als ÖPNV-Fahrgäste das Schigebiet aufsuchen“. Eine solche Zahl scheinerealistisch.

Werde ergänzend davon ausgegangen, dass „der Anteil der Bergbahnen [REDACTED] an den gesamten Gästeeintritten heute von maximal 9.600 Personen in den Schigebieten [REDACTED] und [REDACTED] derzeit 25 % bis 30 %“ betrage, so sei „von 2.400 bis 2.880 Personen in [REDACTED] auszugehen.“

Werde davon ein „zwischen 27 % und 11 % schwankender Anteil an Urlaubsgästen abgezogen“, so sei „heute von einer schwankenden Anzahl von Tagesgästen zwischen mindestens 1.752 bis maximal 2.563 Personen (Parkplatzbenützern) auszugehen“.

Somit würden „bei einer Gesamtparkplatzkapazität in [REDACTED] für 4.000 Personen Stellplatzreserven für 1.437 bis 2.248 Personen“ verbleiben. Neben den vollbesetzten Busparkplätzen würde dies „480 bis 750 freie Pkw-Stellplätze“ bedeuten.

Die vorstehenden Zahlengegenüberstellungen würden zeigen, dass „das vorhandene Gesamtangebot an Parkplatzflächen für ein zusammengeschlossenes Schigebiet [REDACTED] als ausreichend eingeschätzt werden“ könne, da die „Zahl der möglichen Tagesgäste der Zahl der geschätzten künftigen Gästeeintritte doch sehr nahe kommt, in welcher auch die in den Orten wohnenden Urlauber sowie die mit dem ÖPNV anreisenden Tagesgäste enthalten“ seien.

Überdies übersteige die „gemeinsam gegebene Anzahl an Abstellplätzen für PKW von 2.350 Stellplätzen die Zahl der hinkünftig erwarteten Kfz von 1.900 doch erheblich“.

Daraus könne abgeleitet werden, dass „hinkünftig nach dem erfolgten Zusammenschluss der Schigebiete mit vermehrtem Einstieg in [REDACTED] sich die erwartete Verkehrsverlagerung in der Weise“ ergebe, dass „die Parkplatzflächen in [REDACTED] dann häufig voll ausgelastet sein werden und sich in [REDACTED] die Situation merklich entspannt“.

Die Verkehrsabwicklung im Bereich [REDACTED] werde daher „ohne Umsetzung von möglichen Verbesserungsmaßnahmen solange gleich wie bisher – mit allen Nach-

teilen bis zur Vollbelegung aller vorhandenen Stellplätze – ablaufen, als nicht große Parkplatzveränderungen vorgenommen“ würden.

Im Zusammenhang mit den obigen Ausführungen wurde vom Amt der Vorarlberger Landesregierung – der Vollständigkeit wegen – noch darauf hingewiesen, dass verschiedene – aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mögliche – Verbesserungsmaßnahmen im Bezug auf die Verkehrsabwicklung im Zufahrtbereich zur Talstation möglich seien, deren Umsetzung teilweise auch schon von den Verantwortlichen (konkret) angedacht worden sei (zB Errichtung einer neuen zusätzlichen Bregenzerachbrücke in den Bereich des nordöstlichen Parkplatzes unterhalb der Talstation ua zur besseren Erreichbarkeit des ÖPNV, alternativ hiezu der Ausbau der Gemeindestraßenkreuzung oder Errichtung einer temporär zu An- und Abreisepitzen eingesetzten Lichtsignalanlage).

6. In der raumplanerischen Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 8.11.2005 wird im „Allgemeinen Teil“ zunächst zu bedenken gegeben, dass nicht übersehen werden könne, dass *„der Trend in Richtung Zusammenschluss von Schigebieten geht und kleine Schigebiete hinkünftig nicht mehr konkurrenzfähig sein werden“*. In diesem Sinne werde auch *„auf die neuen Tiroler Seilbahnrichtlinien verwiesen, welche insgesamt gegen einen unkontrollierten Ausbau der Schigebiete gerichtet sind, den Zusammenschluss von Schigebieten aber unter bestimmten Voraussetzungen gestatten“*.

Das geplante Projekt der (eentlichen) Verbindung der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] sei geeignet, ein *„nach heutigen Gesichtspunkten attraktives und auch im größeren Umkreis konkurrenzfähiges Schigebiet zu schaffen“*.

Für das Überleben der Wintersportdestination [REDACTED] sei das *„geplante Projekt von hoher Wichtigkeit“*. Die [REDACTED]-Studie komme nämlich zum Schluss, dass die *„Nullvariante für [REDACTED] über Kurz oder Lang den Ausstieg aus dem Schibetrieb sowie das Ende als Wintersportdestination bedeuten“* würde. Die Verbindung sei weiters geeignet, die *„positiv verlaufende Entwicklung des Wintertourismus in [REDACTED] – praktisch das einzige wirtschaftliche Standbein der Gemeinde – längerfristig abzusichern“*. Positive wirtschaftliche Impulse seien zudem *„für die Region mittlerer [REDACTED] Wald inklusive [REDACTED] und für das [REDACTED] [REDACTED]tal – eine bekanntermaßen strukturschwache und latent abwanderungsgefährdete Region – zu erwarten“*.

Ein Ausbau eines Schigebiets und eine Erhöhung der Transportkapazität bedinge *„notgedrungen auch eine Erhöhung der Verkehrsfrequenz auf den Zubringerstraßen“*.

Wenn die Auswahl zwischen verschiedenen Projekten bestehe, so seien *„jene Projekte die von den Ballungsräumen über verhältnismäßig kurze Wege erreichbar sind, hinsichtlich der Auswirkungen auf den Verkehr im allgemeinen besser zu bewerten als Projekte, die nur über weite Anfahrtswege erreichbar“* seien. Von den derzeit diskutierten Erweiterungsprojekten im [REDACTED]wald verfüge das Schigebiet [REDACTED] über die kürzesten Anfahrtswege aus dem [REDACTED]tal. Eine Verbindung

mit dem Schigebiet [REDACTED] führe dazu, dass „hinkünftig mehr Gäste über [REDACTED] in das Schigebiet einsteigen und die wesentlich längere und zum Teil beschwerliche Fahrt über [REDACTED] nach [REDACTED] unterbleibe. Es sei daher zu erwarten, dass „dieser Bereich eine Verkehrsentslastung erfahren wird“.

Die vorgelagerten Gemeinden des [REDACTED] waldes, insbesondere [REDACTED] und [REDACTED] müssten „allerdings mit einer deutlichen Verkehrszunahme, insbesondere an Wochenenden rechnen“. Die in den letzten Jahren diskutierten Maßnahmen könnten für die betroffenen Gemeinden „zwar gewisse Erleichterungen bewirken, unter dem Strich muss allerdings schon deshalb von einer spürbaren Mehrbelastung ausgegangen werden, weil sich der Schiverkehr auf bestimmte Zeiten am Wochenende konzentriert“.

Weiters wird ausgeführt, dass die geplante Verbindung der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] „großflächig derzeit noch weitgehend ursprüngliche Landschaftskammern in Anspruch“ nehmen und die „mit dem Projekt zwangsläufig verbundenen Eingriffe ... ohne Zweifel Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes“ verletzen würden. Für das Projekt würden „die zu erwartenden bedeutenden wirtschaftlichen Impulse für die gesamte Region inklusive das Große [REDACTED]“ sprechen. Als weiteres Positivum sei die „mögliche Verkehrsentslastung der Gemeinde [REDACTED] sowie der Zufahrtsstraße von [REDACTED] taleinwärts“ anzuführen.

Angesichts der positiven volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes nicht nur für die Standortgemeinden, sondern für die gesamte Region inklusive des Großen [REDACTED] sei daher „aus Sicht der Raumplanung im vorliegenden Fall ein Abgehen vom Grundsatz des Tourismuskonzeptes, dass Schigebiete nicht in neue Landschaftskammern auszuweiten sind, vertretbar“. Die Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] sei „deshalb als positiv zu beurteilen“.

Im Hinblick auf die beantragte Erschließung des [REDACTED] wird zunächst zu bedenken gegeben, dass es durch die Schiverbindung [REDACTED] – [REDACTED] „besonders im Hochwinter zu einer Überlastung des [REDACTED] Schiraumes und damit zu Kapazitätsengpässen“ kommen könnte. Einer solchen Überlastung wirke die „Ausweitung des [REDACTED] Schigebiets in Richtung [REDACTED] entgegen“.

Beim [REDACTED] handele es sich „um einen beliebten Tourenberg, der auch von Schifahrern mit mittlerem Können begangen werden“ könne. [REDACTED] verfüge „im Unterschied zu anderen Destinationen lediglich über ein beschränktes Angebot für Tourenger“.

Aufgrund dieser Überlegungen sei die Erschließung des [REDACTED] somit „nur dann erforderlich und kann daher nur dann positiv beurteilt werden, wenn zuerst die Verbindung zwischen den Schigebieten [REDACTED] und [REDACTED] fertig gestellt wird“.

V. Parteigehör/Stellungnahmen

Im Rahmen des durchgeführten Ermittlungsverfahrens wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

a) Stellungnahme der Gemeinde [REDACTED]

Die Gemeinde [REDACTED] hat das beantragte Projekt in ihrer Stellungnahme vom 8.3.2005 befürwortet. Für [REDACTED] sei der Tourismus nämlich „*der wichtigste Wirtschaftsfaktor und letztlich die einzige Existenzgrundlage*“.

Die Erhaltung der Attraktivität des Schigebietes kräftige „*den Lebensnerv der Gemeinde, insbesondere, dass die Jungunternehmer eine Existenz aufbauen können*“.

Mit der Errichtung von Liften und Schipisten seien zwar „*Störungen der Natur, insbesondere der Tier- und Pflanzenwelt, verbunden*“, diese seien jedoch „*gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit abzuwägen*“ wie dies auch innerhalb der Gemeinde [REDACTED] „*in einem langjährigen Meinungsbildungsprozess*“ geschehen sei.

Ein ausgewiesenes Naturschutzgebiet werde nicht berührt, weiters sei die Gemeinde [REDACTED] „*bereit, Ruhezone[n] für das Wild zu schaffen, wenn die Grundbesitzer ihre Zustimmung erteilen*“ und werde die Gemeinde „*bei der Überwachung ... alle Mittel ausschöpfen, um so bei der Umsetzung Erfolg zu haben*“. Die „*Interessen der Allgemeinheit bzw die Interessen des Gemeinwohl[s], nämlich die nachhaltige Sicherung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage eines Bergdorfes,*“ seien bei „*einer Beurteilung dieses Projektes jedenfalls überwiegend*“.

Mit Schreiben vom 13.12.2005 hat die Gemeinde [REDACTED] eine weitere Stellungnahme abgegeben. Sie hat in dieser insbesondere darauf hingewiesen, dass eine der größten Aufgaben und Herausforderungen der Gemeinde „*die Sicherung von Arbeitsplätzen im Ort sowie die Sicherung der Existenz der vielen Familienbetriebe*“ sei. Die Erweiterung des Skigebietes sei daher unabdingbar. Die Existenz der Gemeinde [REDACTED] „*steht und fällt mit dem Winter-Tourismus*“.

Es entspreche der „*Tatsache und ist belegbar, dass ein Sommer-Tourismus in [REDACTED] ohne Winter-Tourismus nicht funktioniert, da mit der niedrigen Wertschöpfung im Sommer die Infrastruktur nicht erhalten werden*“ könne. Dies gelte im Übrigen „*nicht nur für [REDACTED] sondern für den gesamten [REDACTED] wald*“.

Das Freizeitangebot im Sommer sei „*in Europa nahezu unendlich*“. Im Winter sei das Freizeitangebot „*in Europa weit geringer und beschränkt sich zu einem beträchtlichen Anteil auf die Alpen und deren Skigebiete*“. Für Vorarlberg bzw den [REDACTED] wald wäre es nach Auffassung der Gemeinde [REDACTED] „*fahrlässig, diese Chance für die Bevölkerung und deren Betriebe nicht zu nutzen*“.

Die Skiverbindung [REDACTED] werde „*hunderte Arbeitsplätze im Tourismus, im Handel und im Handwerk sichern und genauso hunderte neu schaffen*“.

Die Gemeinde [REDACTED] weist weiters darauf hin, dass „*die oben gemachten Ausführungen genauso für das Große [REDACTED] gelten*“ würden.

Abschließend vertritt die Gemeinde [REDACTED] die Auffassung, dass die beantragte Skiverbindung „*aufgrund der weiträumig positiven Auswirkungen für den Lebensraum*

Wald und Tal ganz klar vor die Landschaftsschutz-Interessen zu stellen“ sei.

Die Gemeinde werde sich überdies „vehement dafür einsetzen, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz sinnvoll durchgeführt und als wirkliche Verbesserungen durchgeführt“ werden.

Die Gemeinde sei nämlich „als Tourismusort von einer intakten Natur abhängig und daher bestrebt, die Umsetzung des Zusammenschlusses so schonend wie möglich umzusetzen bzw nur soviel der Natur weg zu nehmen wie wir im Stande sind, es der Natur wieder geben zu können“.

b) Stellungnahme der Gemeinde

Die Gemeinde hat in ihrer Stellungnahme vom 8.3.2005 zunächst darauf hingewiesen, dass „als ehemals führender Tourismusort des Waldes“ ua aufgrund der „bislang nicht möglichen Vergrößerung des Schigebietes 40 % an Gästenächtigungen eingeüßt“ habe und mittlerweile die „Existenz vieler Familienbetriebe im Hotel- und Gastgewerbe auf dem Spiel“ stehe.

Verschiedene Fachgutachten hätten gezeigt, dass „in dringender Handlungsbedarf besteht, es aber mit dem jetzigen Schigebiet und dem Sommertourismus alleine nicht geschafft werden kann“. Alle politischen Verantwortlichen der Region hätten daher die „Notwendigkeit des Zusammenschlusses der Schigebiete bejaht“. Die Gemeinde benötige das beantragte Vorhaben daher „zum touristischen Überleben und zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung“.

Mit Schreiben vom 16.12.2005 hat die Gemeinde (gemeinsam mit den Bergbahnen) eine weitere Stellungnahme abgegeben.

In dieser wird zunächst ausgeführt, dass es „im gegenständlichen Verfahren letztendlich darum geht, ökologische Nachteile gegen ökonomische Vorteile abzuwägen“.

Man sei sich im Klaren darüber, dass die „Infrastruktureinrichtungen der Verbindung erhebliche Eingriffe in die Landschaft bedeuten“ würden.

Auf der anderen Seite müsse die Gemeinde jedoch die „Verantwortung für unsere Bürgerinnen und Bürger“ tragen, und sei daher verpflichtet, „Voraussetzungen zu schaffen, die ein Ein- und Auskommen im Hinteren Wald ermöglichen“.

stehe – wie einschlägige Studien beweisen würden – derzeit „touristisch am Scheideweg“ und könnte ein „Nichtzustandekommen der Verbindung langfristig das touristische Aus bedeuten“.

Im besonderen Maße von Beschäftigungsmöglichkeiten im Tourismussektor abhängig seien „unsere Bauern, sei es als Angestellte im Liftbereich, als Schilehrer oder in anderen touristischen Dienstleistungsbetrieben“. Ein solcher Nebenerwerb sei „unumgänglich für das Bestehen der heimischen Landwirtschaft und den Erhalt der alpinen Kulturlandschaft“. Überdies würden die Landwirte von den „Entschädigungszahlungen für Pistenflächen“ sowie vom Umstand profitieren, dass „Infrastruktureinrichtungen der Ver- und Entsorgung für Alpgebäude ... und zT auch Weideflächen geschaffen“ würden. Ein weiterer Rückgang im Tourismus würde auch „Auswirkungen auf die Arbeitsplätze in den bestehenden Dienstleistungsbetrieben“ haben.

Die Vorteile des beantragten Vorhabens seien in der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung ausführlich dargetan worden. Es könne festgestellt

werden, dass „*der Zusammenschluss langfristig zu einer wirtschaftlichen Stärkung der gesamten Region führt*“.

Abschließend wird klargestellt, dass sie „*sich ihrer Verantwortung bewusst*“ seien und daher eine „*nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung der Region*“ anstreben, die „*nicht nur den größten wirtschaftlichen Nutzen bringt, sondern auch soziale und ökologische Ziele nicht außer Acht lässt*“.

c) Stellungnahme der Gemeinde

Die Gemeinde hat die Verwirklichung des Vorhabens in ihrer Stellungnahme vom 8.3.2005 begrüßt.

d) Stellungnahme der Seilbahnen

Die Seilbahnen hat in ihrer Stellungnahme vom 14.7.2005 zunächst darauf hingewiesen, dass das beantragte Vorhaben insbesondere dem Ziel diene, den sich ständig ändernden Kundenansprüchen gerecht zu werden.

Die wirtschaftliche Situation der Gemeinde werde „*nahezu ausschließlich vom Tourismus geprägt*“. Wirtschaftliche Alternativen seien „*aufgrund seiner Randlage*“ nicht gegeben. Die wirtschaftliche Entwicklung werde daher „*auch in Zukunft vom Tourismus bestimmt, der ... in erster Linie auf den Wintersport ausgerichtet ist und auch bleiben wird*“.

Die „*Größe eines zusammenhängenden Schigebietes, die Vielfalt der Pisten, die Schneequalität, die Absicherung der Zahl der Saisontage sowie die Verbesserung der Auslastung aller Kapazitäten*“ seien heutzutage die „*wesentlichen Kriterien, die die Qualität und den wirtschaftlichen Erfolg eines Schigebietes und einer Region auf Dauer ausmachen*“.

In diesem Sinne würde das beantragte Vorhaben eine „*bedeutende Ausweitung der Möglichkeiten für den alpinen Schilauf*“ mit sich bringen.

Neue und anspruchsvolle Abfahrten in schneesicherer Höhenlage sowie attraktive Nordhänge – solche seien derzeit in kaum vorzufinden – könnten mit diesem Projekt erschlossen werden.

Gerade die Erweiterung der Pistenflächen durch die Erschließung des seien „*für den Erfolg des Projekts von erheblicher Bedeutung, da vor allem dadurch der hohe Qualitätsanspruch an unser Schigebiet, den wir schon bei unseren bisherigen Projekten immer in den Vordergrund gestellt haben, erhalten werden kann*“.

Der Schiraum rücke „*nicht nur in eine andere Größendimension, sondern er gewinnt auch an Vielfalt*“, ohne dabei auch nur annähernd Dimensionen wie am Arlberg oder in Ischgl anzunehmen.

Ein Vergleich der Vorarlberger Destinationen zeige außerdem, dass der „*wald im Bezug auf das Angebot für den Pistenschilauf gegenüber dem Arlberg, dem Montafon und dem Kleinwalsertal deutliche Wettbewerbsnachteile*“ habe. Dieser Nachteil werde durch den Zusammenschluss der beiden Schigebiete „*wenigstens zum Teil*“ ausgeglichen.

Es sei unbestritten, dass „*alle Projekte Eingriffe in die Natur und die Landschaft bewirken*“, weshalb der durchgeführten bzw weiterführenden ökologischen Bestandsaufnahme und Begleitplanung eine „*ganz wesentliche Bedeutung*“ zukomme.

Die [REDACTED] Seilbahnen seien sich des „hohen Wertes unserer Kulturlandschaft .. sehr bewusst“, glauben jedoch, dass die „Eingriffe in die Natur aufgrund der vielen positiven Effekte für den Tourismus und damit für einen großen Teil der Wirtschaft im [REDACTED] wald zu rechtfertigen“ seien.

Ein ganz wesentlicher Faktor sei die „Schaffung einer Vielzahl dauerhafter Arbeitsplätze in einer Region, in der das Angebot sicherlich nicht zu groß ist. Arbeitsplätze, die nicht – wie heute in Industriebetrieben häufig an der Tagesordnung – aus Rationalisierungsgründen einfach ins Ausland verlegt werden können“.

Dazu komme, dass auch „zahlreiche Betriebe in Handwerk, Gewerbe und Handel als Zulieferer und Partner eng mit dem Tourismus verbunden seien“. Die Existenz mehrerer Gemeinden im Hinteren [REDACTED] wald werde „praktisch zur Gänze vom Tourismus bestimmt und insbesondere in den höher gelegenen Orten sind keine wirtschaftlichen Alternativen zum Tourismus in Sicht“.

Nicht zuletzt würden der „nachrückenden Jugend Perspektiven geboten, die ihren Verbleib im Tourismus sichern und der bereits jetzt häufig festzustellenden Abwanderung in andere Regionen und Branchen entgegen wirken können“.

Überdies würden durch die zu tätigen Investitionen auch sonstige Unternehmen (Bauhandwerker, Baufirmen, Bagger- und Transportunternehmen, Seilbahnproduzenten) in der Region profitieren. Außerdem seien „Folgeinvestitionen in Hotels, Pensionen und auch bei Privatvermietern“ zu erwarten.

Durch das beantragte Vorhaben entstehe ein „hoher Nutzen für den [REDACTED] wald und das [REDACTED] tal“. Durch die Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] könne „die einzige Möglichkeit im [REDACTED] wald genutzt werden, ein relativ großräumiges, bequem erreichbares und verkehrsmäßig zentral gelegenes Schigebiet zu schaffen“.

Abschließend vertritt die [REDACTED] Seilbahnen GmbH & Co die Auffassung, dass der Zusammenschluss der beiden Schigebiete „mehr als nur eine Antwort auf Kundenbedürfnisse und Wettbewerbsdruck“ sei, sondern mit diesem vielmehr „eine entscheidende Weichenstellung für den Tourismus im [REDACTED] wald“ erfolge.

e) Stellungnahme der Bergbahnen [REDACTED]

Die Bergbahnen [REDACTED] hat in ihrer Stellungnahme vom 19.8.2005 zunächst auf die wichtige Rolle des Tourismus im [REDACTED] wald und insbesondere in [REDACTED] hingewiesen. In den 60er bzw 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts sei die „Gemeinde der führende Fremdenverkehrsort des [REDACTED] waldes“ gewesen.

In den 90er Jahren habe jedoch ein Abwärtstrend eingesetzt, der insbesondere darauf zurückzuführen sei, dass – anders als in anderen Schigebieten – „keine Weiterentwicklung im Schigebiet erfolgte bzw erfolgen konnte“.

Trotz der in den Jahren 1998 und 2003 getätigten Investitionen habe sich gezeigt, dass „wegen fehlender Pisten für sehr gute Schiläufer und der Begrenztheit des Pistenangebotes auch treue Stammgäste aus [REDACTED] abwandern“.

Bei einem Verzicht auf das beantragte Vorhaben sei ein weiterer Nachfragerückgang zu erwarten, dh [REDACTED] wird weitere Marktanteile sowie Image verlieren“. Das habe weiters zur Folge, dass „keine neuen Betten hinzukommen“ werden, vielmehr sei zu erwarten, dass die „Bettenanzahl weiter sinkt“. Ebenso werde die Ertragskraft der Betriebe weiter zurückgehen. Aufgrund der fehlenden „Winterperspektive“ und des

Nachfragerückganges werde es „bei weiteren Betrieben zu wirtschaftlichen Problemen kommen, was auch zu Nachfolgeproblemen führt“.

Die von der Gemeinde [REDACTED] in Auftrag gegebene Studie von [REDACTED] zeige, dass auch „deutliche (in der Realität nicht zu erwartende) Nächtigungszuwächse im Sommer die Verluste an Winternächtigungen nicht wettmachen können, dass vielmehr auf lange Sicht auch der Betrieb der Bergbahn gefährdet ist, was unabsehbare Folgen für den Ort bzw die Region hätte“.

Durch den Zusammenschluss finde eine „ideale Ergänzung bei den bestehenden Pistenangeboten in den beiden Schigebieten“ (auf [REDACTED] Seite Nord-Nordwesthänge, auf [REDACTED] Seite die Süd-Südwesthänge) statt.

Die erzielbaren Wirkungen eines Zusammenschlusses seien vielfältig:

Unbestritten sei nämlich, dass der „Schisport die herausragende Freizeitaktivität mit Leitfunktion in den Alpen bleiben wird, der Schiläufer aber Zusatzangebote sucht“. Damit würden „zusätzliche schneeorientierte Angebote, wie Langlauf, Winterwandern, Schneeschuhwandern, Rodeln etc, die in [REDACTED] derzeit Jahr um Jahr erweitert werden“, an Bedeutung gewinnen. Damit entstehe ein „attraktives Freizeitangebot für Gäste und Einheimische“, womit sich auch die „Position gegenüber anderen Mitbewerbern“ verbessere.

Derzeit sei „für den Urlaubsgast das Schigebiet [REDACTED] zu klein, da er bereits am ersten Tag alle Pisten mehrmals befahren hat. Durch den Zusammenschluss werden neue Gästesichten angesprochen, die länger bleiben und öfter wieder kommen“. Es sei daher langfristig mit „einer starken Tendenz in Richtung Qualitätstourismus“ zu rechnen.

Hinzu komme, dass „die positive Entwicklung nicht nur auf die umliegenden Orte [REDACTED] und [REDACTED] sondern auch auf die Gemeinden des [REDACTED] Waldes ausstrahlen“ werde.

Durch den Bau der neuen Anlagen würden ca 10 neue Arbeitsplätzen sowie ca 25 Saisonarbeitsplätze geschaffen. Dabei nicht berücksichtigt seien die „Schätzung für Schischulen und Gastgewerbe“.

Die „im Seilbahnbetrieb entstehenden Saisonarbeitsplätze“ würden vor allem heimischen Landwirten zugute kommen.

Die Bergbahnen [REDACTED] seien sich der „Problematik des Schiverkehrs bewusst und haben seit ihrem Bestehen immer wieder Maßnahmen im Hinblick auf die Verkehrs-entlastungen der vorgelagerten Gemeinden getroffen“ (zB Direktzubringerbus aus dem [REDACTED] tal bzw ab [REDACTED] Wald, [REDACTED]).

f) Stellungnahme der Naturschutzanwaltschaft

Die Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg führt in ihrer Stellungnahme vom 16.12.2005 zunächst aus, dass durch den „geplanten Zusammenschluss ...schwerwiegende Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft entstehen“ würden. Dies sei in den wildökologischen und forsttechnischen Gutachten, besonders aber „im Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz präzise, konkret und nachvollziehbar beschrieben“ worden.

Grundsätzlich falle „beim vorliegenden Projekt auf, dass offensichtlich versucht wurde, den Umfang des Einreichsprojektes möglichst klein zu halten, um die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu vermeiden“. Dies habe zur Folge, dass „verschiedene Teilvorhaben nicht Bestandteil des Antrags sind, die für die Wirkung der gesamten Anlage und die Beurteilung aus der Sicht der verschiedenen Fachdisziplinen an sich wesentlich wären (zB Ausbau der Zubringerbahn und der Talabfahrt nach [REDACTED] neue Parkplätze, Schneeanlage)“.

Dadurch entstehe eine „Unschärfe, die sich durch diverse Stellungnahmen zieht, da einerseits natürlich nur das beantragte Projekt beurteilt werden kann, andererseits aber einige der erwarteten positiven Wirkungen nur bei voller Funktionsfähigkeit der gesamten Anlage eintreten werden“.

Weiters wird die Schlüssigkeit bzw Nachvollziehbarkeit der Stellungnahmen des Amtes der Landesregierung sowie der sporttechnischen Gutachten teilweise in Zweifel gezogen. Ebenso hat die Naturschutzanwaltschaft zur Frage der Berücksichtigung der Bestimmungen der Alpenkonvention, der vorzuschreibenden Auflagen sowie zur Alternativenprüfung Stellung genommen.

Aus systematischen Gründen wird dieses Vorbringen unter den Punkten II./3., VI., VIII./4. sowie IX/1./b) behandelt.

Auf die in der Stellungnahme vom 15.2.2006 erhobenen Bedenken wird unter den Punkten II./3./b) und VI./1./g) näher eingegangen.

Die Naturschutzanwaltschaft stellt in ihrer Stellungnahme vom 16.12.2005 abschließend fest, dass „durch den geplanten Zusammenschluss der Schigebiete besonders schwerwiegende Schäden für Natur und Landschaft“ entstehen würden.

Der ausführlich, präzise und nachvollziehbar dargelegten Verletzung von Naturschutzinteressen würden „erhoffte Vorteile für das Gemeinwohl“ gegenüberstehen, die jedoch vielfach nur „in allgemeiner Form und als Behauptungen, Annahmen und Vermutungen vorgebracht“ worden seien.

Für eine „korrekte Interessensabwägung“ sei es aber erforderlich, dass die für und gegen ein Vorhaben sprechenden Argumente möglichst umfassend und präzise erfasst und gegenübergestellt werden. Da in diesem Fall unbestritten die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes besonders schwerwiegend verletzt werden, müssten „auch ebenso schwerwiegende andere öffentliche Interessen für eine Bewilligung sprechen und auch mit der gleichen Genauigkeit und Bestimmtheit begründet werden“.

Mit dem vorliegenden Verfahrensergebnis sei daher die Erteilung der beantragten Bewilligung nicht gerechtfertigt.

g) Stellungnahme der Regionalplanungsgemeinschaft [REDACTED] wald

Die Vollversammlung der Regionalplanungsgemeinschaft [REDACTED] wald hat sich in ihrer Sitzung vom 12.12.2003 ebenfalls mit dem Projekt auseinander gesetzt und sich „aufgrund der Bedeutung des touristischen Angebotes und der infrastrukturellen Verbesserungen für wichtige Wirtschaftsbereiche der Talschaft“ für das beantragte Vorhaben ausgesprochen.

Diese Zustimmung wurde an folgende Voraussetzungen geknüpft:

- „1. *Die erforderliche Verbesserung der Infrastruktur auf den Hauptverkehrsachsen im [REDACTED] Wald sind durch entsprechende Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen konkret in Angriff zu nehmen.*
2. *Bei der Realisierung des Projektes sind die Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten“.*

h) Stellungnahme des Vorarlberger Naturschutzrates:

Der Vorarlberger Naturschutzrat hat sich in seiner Sitzung vom 08.11.2005 ebenfalls mit dem beantragten Vorhaben beschäftigt und dabei festgestellt, dass mit dem Vorhaben zwar ein schwerwiegender Eingriff in die Natur und Landschaft verbunden sei, dieser jedoch – nach Auffassung der Mehrheit der Räte – aus wirtschaftlichen Gründen gerechtfertigt erscheine. Jedenfalls müssten die Eingriffe durch entsprechende Auflagen soweit wie möglich gemildert werden.

Der Naturschutzrat hat den Gemeinden [REDACTED] und [REDACTED] überdies empfohlen, begleitend zur Projektrealisierung eine Wirkungsanalyse mit dem Instrument „Unternehmen.V“ durchzuführen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass das Anliegen einer nachhaltigen Entwicklung bei der Umsetzung des Vorhabens möglichst umfassend berücksichtigt wird. Die beiden Gemeinden haben diese Empfehlung aufgegriffen und es wurde bereits eine Projektgruppe installiert.

VI.

Prüfung der Gutachten und Stellungnahmen

1. Wie bereits unter Punkt V./f) ausgeführt wurde, hat die Naturschutzanwaltschaft in ihrer Stellungnahme ua die Schlüssigkeit bzw Nachvollziehbarkeit der Stellungnahmen des Amtes der Landesregierung sowie der sporttechnischen Gutachten teilweise in Zweifel gezogen:

- a) Es wird kritisiert, dass zu den „*Aspekten Wirtschaft, Tourismus, Raumplanung und Verkehr*“ keine einzelnen Gutachten, sondern ein „einheitliches Dokument“ (Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 10.11.2005) vorliegen würde. Eine „*inhaltliche Abgrenzung der einzelnen Fachbereiche und Zuordnung einzelner Fachgutachter*“ sei dabei – mit einer Ausnahme – nicht erkennbar.

Diesem Vorbringen ist entgegen zu halten, dass zufolge der Vorschrift des § 46 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 als Beweismittel alles in Betracht kommt, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes geeignet und nach Lage des einzelnen Falles zweckdienlich ist.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes darf dabei auch ein Amt Sachfragen beurteilen, wenn dieses die Kenntnisse und Erfahrungen hat, die für eine selbstständige fachliche Beurteilung von Fragen eines Wissensgebietes vorausgesetzt werden müssen. Die betreffenden Darlegungen müssen, abgestellt auf das jeweils in Betracht kommende Wissensgebiet, methodisch und dem inhaltlichen Niveau nach den gleichen Anforderungen entsprechen wie das Gutachten eines Sachverständigen (vgl ua VwGH 16.1.1985, ZI 84/03/0004, 29.1.1991, ZI 90/04/0215, 27.3.1995, ZI 90/10/0143).

Es steht nun außer Zweifel, dass das Amt der Vorarlberger Landesregierung, bei dem ua Fachleute aus den Bereichen Tourismus/Wirtschaft und Verkehr angesiedelt sind, über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, um die von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz gestellten Fragen auf der geforderten fachlichen Ebene beantworten zu können.

Vor diesem Hintergrund ist der Einwand der Naturschutzanwaltschaft nicht stichhaltig.

- b) Im sporttechnischen Gutachten vom 8.3. 2005 werde die Abfahrt auf [REDACTED] Seite als „ausreichend“ beschrieben, die Breite stelle aber „*offenbar das absolut notwendige Minimum dar*“. Die Attraktivität dieser Piste werde hingegen nicht beurteilt.

Überdies werde die Notwendigkeit von Absturzsicherungen in Teilen der Abfahrt [REDACTED] und im Bereich der Bergstation [REDACTED] aufgezeigt, eine Beschreibung der Gestaltung dieser Maßnahmen fehle hingegen. Dies sei „*im Hinblick auf die landschaftsbildliche Beurteilung von Interesse, da die Erfahrung aus anderen Schigebieten zeigt, dass zB Fangzäune kilometerweit auffällig sichtbar sein können*“.

Weiters wird aufgezeigt, dass es bei der Rückfahrt nach [REDACTED] mit der – kapazitätsmäßig beschränkten – [REDACTED] „*zu Wartezeiten von mindestens drei bis vier Stunden kommen würde*“.

Zudem müsse davon ausgegangen werden, dass es „*an solchen Tagen auch im Bereich der Abfahrt [REDACTED] zu Überlastungserscheinungen und Gefährdungen der Schifahrer kommen wird, da diese eine theoretische „Durchlässigkeit“ von 3.600 Schifahrern pro Stunde aufweist und anzunehmen ist, dass sich besonders bei schönem Wetter die Abfahrten auf die letzte mögliche Stunde konzentrieren werden*“.

Die Naturschutzanwaltschaft übersieht nun in diesem Zusammenhang offensichtlich, dass der sporttechnische Amtssachverständige unter Punkt 1.4. seines Gutachtens vom 8.3.2005 nachvollziehbar festgestellt hat, dass die Breite und die Neigungsverhältnisse der Verbindungspiste geeignet seien, die „*zu erwartende Schiläuferzahl problemlos aufzunehmen*“.

In seinem Gutachten vom 10.11.2005 hat der sporttechnische Amtssachverständige überdies die besondere Bedeutung der Verbindungspiste aus sicherheits- und schi-technischer Sicht aufgezeigt (vgl die näheren Ausführungen zur Variante B unter Punkt VIII./3.) und insbesondere dargelegt, dass dieser Piste eine entscheidende Funktion für die Attraktivität der beantragten Verbindung zukommt.

Das Vorbringen der Naturschutzanwaltschaft geht somit ins Leere.

Schließlich ist noch festzuhalten, dass die angesprochenen Absturzsicherungen in Teilen der Abfahrt [REDACTED] und im Bereich der Bergstation [REDACTED] Projektbestandteil sind und vom Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz in seiner Stellungnahme vom 19.1.2006 dahingehend begutachtet worden sind, dass die Absturzsicherungen als „*technische Einrichtungen im Winter*

zumindest aus dem Bereich des Schigebietes von Norden her, bei guter Sicht auch aus weitaus größerer Entfernung auffallen“ werden.

- c) Zum volkswirtschaftlichen und touristischen Teil der Stellungnahme des Amtes der Landesregierung wird von Seiten der Naturschutzanwaltschaft angemerkt, dass aus dieser nicht hervorgehe, dass die mit dem Projekt verbundenen volkswirtschaftlichen und touristischen Erwartungen einer Plausibilitätsprüfung unterzogen worden wären.

Im mikroökonomischen Teil wäre unter anderem eine Abschätzung darüber wichtig gewesen, ob *„die Steigerung der Gästezahlen von 25%, die der Rentabilitätsberechnung zugrunde liegt, realistisch ist und mit dem vorhandenen bzw beantragten Angebot überhaupt erreicht werden kann“*.

In der Stellungnahme seien zwar *„zahlreiche allgemeine Aussagen“* (Hinweise auf die generelle Bedeutung des Tourismus und pauschale Darstellungen der positiven Folgen des Zusammenschlusses) angeführt, konkrete Aussagen und Begründungen für die gezogenen Schlüsse würden hingegen fehlen.

Unklar sei auch, warum *„Investitionen vor allem im Wintertourismus sinnvoll sein sollen“*, da die Nächtigungszahlen im Sommer in etwa im gleichen Ausmaß gesunken seien. Dies lasse *„genauso gut den Schluss zu, dass die Chancen eher im Sommertourismus liegen“*.

Als nicht nachvollziehbar wird die Aussage beurteilt, dass ein *„attraktives Schigebiet positive Auswirkungen auf den Sommertourismus haben soll“*.

Insgesamt komme dem volkswirtschaftlichen und touristischen Teil der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung *„eher der Charakter einer allgemein-politischen Stellungnahme zu, als der eines Fachgutachtens zu einem konkreten Projekt“*.

Diesem Vorbringen ist Folgendes entgegen zu halten:

- Zuzufolge der Stellungnahme des Amtes der Landesregierung vom 11.1.2006 seien die Annahmen über die Entwicklung der künftigen Gästeeintritte der „Regionalen Entwicklungsstudie [REDACTED] wald“ entnommen. In dieser werde ausgehend von derzeit knapp 400.000 Gästeeintritten in [REDACTED] und [REDACTED] eine Steigerung auf 520.000 Gästeeintritte prognostiziert. Bei der Anzahl der durchschnittlichen Schifahrer pro Tag werde eine Steigerung von derzeit 3.000 auf 4.000 Schifahrer angenommen. Diese Zahlenangaben seien schlüssig und würden so eine geeignete und realistische Basis für eine Beurteilung bilden. Im Übrigen werde die – in der Stellungnahme vom 10. November 2005 dargelegte – Korrelation zwischen Investitionen zur Vergrößerung von Schigebieten und einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung auch von wissenschaftlicher Seite bestätigt (zB vom Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Universität St. Gallen). Die Behörde kann nun keinen Anhaltspunkt finden, der Zweifel an den der (volks)wirtschaftlichen und touristischen Stellungnahme des Amtes der Landesregierung zu Grunde liegenden Annahmen begründen würde, zumal sich diese auf das Ergebnis einer umfassenden wissenschaftlichen Studie stützen.

- Das Amt der Landesregierung hat in seiner Stellungnahme vom 11.1.2006 weiters ausgeführt, dass eine exakte Prognose beispielsweise der Anzahl der zu erwartenden zusätzlichen Arbeitsplätze und/oder der erwarteten zusätzlichen Wertschöpfung nur bedingt möglich sei, da eine solche von einer Vielzahl von – teilweise nur schwer abschätzbaren – Variablen abhängig sei (zB Investitionszeitpunkt, nationale oder internationale politische Ereignisse mit direkten Auswirkungen auf das Urlaubsverhalten von potenziellen Gästen). Durch Rechenmodelle auf Basis von zu definierenden Annahmen könne zwar die mögliche Entwicklung der Wertschöpfung quantitativ abgebildet werden, das Ergebnis sei aber mit Unsicherheiten behaftet. Unbestritten sei hingegen in Praxis und Wissenschaft die Tatsache, dass Investitionen in Schigebiete – wie unter Punkt IV./2. ausführlich dargelegt wurde – wesentliche wirtschaftliche Impulse auslösen.
- Ausgehend von den in der "Regionalen Entwicklungsstudie [REDACTED] wald" dargestellten Entwicklungspotenzialen lasse sich jedoch zumindest die zusätzliche Wertschöpfung durch die Nächtigungen von Schifahrern (Urlaubsgäste) durch ein Rechenmodell ableiten:

Zunahme der Gästeeintritte in das Schigebiet [REDACTED] 120.000 Personen

(Quelle: Regionale Entwicklungsstudie Bregenzerwald)

Zunahme der Schifahrer pro Tag: 1.000 Personen

(Quelle: Regionale Entwicklungsstudie Bregenzerwald)

Durchschnittliche Aufenthaltsdauer: 5 Tage (Durchschnittswert für [REDACTED])

(Quelle: Landesstelle für Statistik)

Nächtigungen [REDACTED] (2003/04) : 71.000

Nächtigungen [REDACTED] (2003/04) : 119.000

(Quelle: Landesstelle für Statistik)

Anteil Urlauber an der Zahl der Schifahrer: ca 45 % [REDACTED], ca 30 % [REDACTED]

(Quelle: Bergbahnen Dornöls und Mellau)

Gewichteter Durchschnitt der Urlauber an der Zahl der Schifahrer: 41 %

(eigene Berechnungen auf Grund der Zahl der Schifahrer in den Schigebieten)

Durchschnittliche Tagesausgaben eines Vorarlberger Gastes im Winter: 129 €

(Quelle: T-MONA, Tourismus-Monitor-Austria)

Bei diesen Prämissen ergäben sich somit bei einer Verwirklichung des Vorhabens zumindest 49.000 zusätzliche Nächtigungen alleine durch Schifahrer (Urlaubsgäste), was wiederum € 6.321.000,- an zusätzlichen Einnahmen pro Jahr bringen würde.

Diese Art der Berechnung gehe dabei von einer Untergrenze der Nächtigungszunahme aus, da unterstellt werde, dass jeder Gast auch ein Schifahrer sei und täglich die Lifтанlagen benütze. Tatsache sei jedoch, dass Gäste nicht jeden Tag Schifahren, sondern auch alternative Wintersportangebote nutzen. Auch am Tag der An- und Abreise würden die Lifтанlagen vielfach nicht benützt.

Diese Berechnung würde jedenfalls bestätigen, dass im Falle einer Realisierung des Projektes deutliche Impulse für die Nächtigungsentwicklung in der Region zu erwarten seien.

- Zur Frage, weshalb Investitionen insbesondere im Wintertourismus sinnvoll seien, hat das Amt der Vorarlberger Landesregierung in seiner Stellungnahme vom 11.1.2006 zunächst auf die in der Stellungnahme vom 10.11.2005 dargestellte

(negative) Entwicklung von [REDACTED] bei einem Nichtzustandekommen des beantragten Projektes verwiesen.

Die Studie „Sommerentwicklung [REDACTED]“ der [REDACTED] Tourismusberatung GmbH gehe nämlich davon aus, dass der beantragte Zusammenschluss für die Beherbergungsbetriebe von [REDACTED] eine „zusätzliche Bettenauslastung von ca 15-20 Vollbelegstage erwarten“ lasse, die „wirtschaftlich auch notwendig“ sei. Dies würde einer „Zunahme von ca 18.000 bis 24.000 zusätzlichen Nächtingungen im Winter“ entsprechen. Um diese Nächtingungen „einnahmenseitig zu kompensieren, bräuchte es ca 22.000 bis 28.000 zusätzliche Sommernächtingungen“, da das „Preisniveau im Winter ein höheres“ sei (Sommer: pro Tag und Person € 99, Winter: € 129 pro Tag und Person).

Da überdies davon auszugehen sei, dass bei einem Nichtzustandekommen des beantragten Projektes „im Winter ca 15-20 % der Nachfrage“ verloren gehe, bräuchte es „weitere 14.000 – 18.000 Sommernächtingungen zusätzlich“.

Theoretisch müsste somit eine „verstärkte Sommerentwicklung ca 36.000 – 46.000 Nächtingungen bei deutlich höheren Preisen mehr bringen, um die Nichtrealisierung der Schigebietsverbindung und deren Folgen für die Nächtingungen im Winter“ zu kompensieren. Dieses Szenario sei auch „bei optimistischer Betrachtung unrealistisch, denn gerade im Sommertourismus stehen die alpinen Regionen in massiver Konkurrenz zu „Sun & Beach-Destinationen“.

Die „ausschließliche Förderung des Sommertourismus“ könne daher die „zu erwartenden Nachfrage- und Umsatzrückgänge nicht kompensieren“. Eine stärkere Sommerentwicklung sei hingegen nur mit zusätzlichen Investitionen erreichbar, die allerdings ohne Winterperspektive nicht umgesetzt werden könnten.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sei „beim vorhandenen Preisniveau eine Gesamtjahresauslastung“ anzustreben. Eine starke Wintersaison sei somit „Voraussetzung, um die Sommersaison entwickeln zu können“. Eine positive Entwicklung der Wintersaison setze jedoch eine „nachhaltige Verbesserung der Qualität der Schigebiete voraus, die durch die Zusammenlegung der Schigebiete erreicht werden“ könne.

In diesem Sinne würden die Erträge des Wintertourismus auch die Grundlage für eine entsprechende Entwicklung der Sommersaison bilden.

- d) Die Naturschutzanwaltschaft bringt weiters vor, dass das Verkehrsgutachten nicht vollständig bzw schlüssig sei, da zwar festgehalten werde, dass „die bestehenden Parkflächen unter bestimmten Voraussetzungen ausreichen“ würden, eine konkrete Aussage „über den derzeitigen Ist-Zustand“ fehle aber.

Die diesem Gutachten zugrunde gelegten Annahmen seien nicht näher begründet. So sei unklar, ob die vorausgesetzten Räumungen der Parkflächen in [REDACTED] möglich seien. Unklar sei auch, ob diese Ablagerungen sowie die Parkflächen selbst bewilligt seien.

Ebenso sei die Annahme, wonach jeder PKW durchschnittlich mit 3 Personen und jeder Bus mit 50 Personen besetzt sei, nicht näher begründet. Schließlich solle die „ordnungsgemäße Nutzung der Parkplätze“ durch 10 Parkplatzeinweiser garantiert werden. Ob diese „derzeit schon im Einsatz sind, oder geplant ist, sie einzustellen, ist aber nicht bekannt“.

Ähnliches gelte für die Parkplatzzufahrt. Hier würden im Gutachten verschiedene Maßnahmen angeführt, die „geplant oder „angedacht“ seien“. Die derzeitige Situation werde hingegen „nicht umfassend beurteilt“, es sei aber aufgrund des Gutachtens „offensichtlich, dass diese eher unbefriedigend“ ist.

Verfahrensrelevant sei „auch hier der bestehende bzw beantragte Zustand und nicht theoretisch mögliche Verbesserungen“. Dabei müsse auch berücksichtigt werden, dass „mit dem beantragten Projekt ein deutlich größerer Teil der Autofahrer [REDACTED] statt [REDACTED] anfahren, und dass die Besucherzahl insgesamt gesteigert werden soll (dies wird für die Rentabilität ja vorausgesetzt)“.

Diese Fragen seien für die „Interessensabwägung deshalb relevant, weil zu klären ist, welche der erhofften Vorteile für das Gemeinwohl in der derzeitigen Situation überhaupt einigmaßen realistisch zu erwarten“ seien.

Dieser Einwand ist aus Sicht der Behörde insoweit nicht nachvollziehbar, als in der Stellungnahme des Amtes der Landesregierung aufgezeigt worden ist, dass sich die Zufahrtssituation zur Talstation in [REDACTED] aus verkehrstechnischer Sicht als grundsätzlich geeignet darstellt, um die zu erwartenden Besucherströme bewältigen zu können.

Dem Vorbringen der Naturschutzanwaltschaft hinsichtlich der Plausibilität der im Verkehrteil der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 10.11.2005 angenommenen Belegungszahlen für PKW und LKW wurde bereits unter Punkt IV./5. begegnet.

Zur Frage, ob die Parkflächen bei der Talstation der Einseilumlaufbahn in [REDACTED] überhaupt bewilligt seien, ist festzuhalten, dass diese mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 20.9.1972, ZI EB6910-2-II/2-1972, im Rahmen der Errichtung der Einseilumlaufbahn in [REDACTED] als Bestandteil des Seilbahnprojektes eisenbahn- und damit auch wasserrechtlich genehmigt worden sind.

Eine Bewilligungspflicht nach natur- bzw landschaftsrechtlichen Vorschriften war zum Zeitpunkt der Errichtung dieser Parkflächen im Jahre 1972 nicht gegeben, da das diesbezüglich relevante Gesetz über den Schutz und die Pflege der Vorarlberger Landschaft (Landschaftsschutzgesetz, LGBl Nr 33/1973) erst am 20.09.1973 in Kraft getreten ist.

Im Hinblick auf die angesprochenen Ablagerungen ist festzuhalten, dass die betroffene Fläche im grundbücherlichen Eigentum der Gemeinde [REDACTED] steht. Nach einer Erklärung der Gemeinde [REDACTED] vom 6.2.2006 wird der Parkplatz im Falle einer Bewilligung des beantragten Vorhabens jedenfalls nicht mehr für die zeitweise Ablagerung von Kiesmaterial Verwendung finden.

- e) In jenem Teil der Stellungnahme der Vorarlberger Landesregierung vom 10.11.2005, in dem die Leistungsfähigkeit der [REDACTED] als Zubringerbahn untersucht wird, sei die Frage nicht geklärt worden, welche „Wartezeiten sich bei den derzeitigen Kapazitäten von Parkplatz und Zubringerbahn während der Morgenspitze ergeben, und ob zu erwarten ist, dass bei solchen Bedingungen Schifahrer tatsächlich darauf verzichten werden, mit dem Auto nach [REDACTED] zu fahren“.

Die Erhöhung der Kapazität der Bahn sei dabei „*nur eine grundsätzliche Möglichkeit und weder Bestand noch Bestandteil des Antrags*“.

Die Aussage, dass „*zwar die rasche Erreichbarkeit des Schigebietes und Rücktransport ohne lange Wartezeiten wichtige Qualitätsfaktoren seien, aber „auf Grund der deutlichen Steigerung der Qualität des Angebotes im Schigebiet [REDACTED] selbst dann „eindeutig positive wirtschaftliche Effekte anzunehmen“ seien, auch wenn die Kapazität der Zubringerbahn vorerst nicht erweitert werde*“, sei daher „*nicht nachvollziehbar*“.

Das Amt der Landesregierung hat hierzu in seiner Stellungnahme vom 11.1.2006 ausgeführt, dass die Annahme längerer Wartezeiten „*auf Grund der vorhandenen Kapazitäten der Zubringerbahn an Spizentagen*“ wahrscheinlich sei. In der "Regionalen Entwicklungsstudie [REDACTED] wald" werde insgesamt von 5 Spizentschitagen ausgegangen. An den meisten Tagen der Schisaison werde es „*jedoch zu deutlich geringeren Wartezeiten kommen*“. Zudem sei zu berücksichtigen, dass „*nicht alle Schifahrer zur selben Zeit die Zubringerbahn für den Transport ins Schigebiet nützen*“. Stark entlastet werde die Zubringerbahn durch die Möglichkeit der Talabfahrt. Sollten sich an Spizentagen zu lange Wartezeiten ergeben, sei mit Damüls eine alternative Einstiegsmöglichkeit gegeben oder würden die potentiellen Tagesgäste auf andere Schigebiete im Tal ausweichen.

- f) Weiters wird von der Naturschutzanwaltschaft vorgebracht, dass in der Raumplanungsstellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 08.11.2005 festgestellt werde, dass „*wegen der wirtschaftlichen Vorteile ein Abgehen vom Grundsatz des Tourismuskonzeptes, dass Schigebiete nicht in neue Landschaftskammern auszuweiten seien, vertretbar sei*“.

Dieses Konzept stelle „*allerdings eine dezidierte Erklärung der Landesregierung dar, es ist kein Hinweis darauf enthalten, dass von diesen Grundsätzen nach Belieben abgewichen werden könne*“. Nachdem es sich „*bei diesem Konzept um einen immer noch aufrechten Beschluss der Landesregierung*“ handle, sei „*dies sicherlich bei der Interessensabwägung zu berücksichtigen*“.

Diesem Vorbringen ist entgegen zu halten, dass das für Tourismusangelegenheiten zuständige Mitglied der Vorarlberger Landesregierung mit – unter Punkt IV./6. wieder gegebenem – Schreiben vom 8.11.2005 ein Abgehen vom Grundsatz des Tourismuskonzeptes, dass Schigebiete nicht in neue Landschaftskammern auszuweiten sind, als vertretbar beurteilt hat. Begründet wurde dies mit den zu erwartenden positiven volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes nicht nur für die Standortgemeinden, sondern für die gesamte Region inklusive des Großen [REDACTED]

- g) Schließlich macht die Naturschutzanwaltschaft auf die „*Problematik der erhöhten Abflussbeiwerte auf Schipisten*“ aufmerksam und fordert eine „*konkrete Begutachtung der hydrogeologischen Auswirkungen*“.

Der Naturschutzanwaltschaft dürfte in diesem Zusammenhang entgangen sein, dass Projektbestandteil ua die Gutachten des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] vom 12.05.2005, GZ 143/05, und des Technischen Büros für Geologie [REDACTED] vom 12.05.2005 über die hydrologische und abflusstechnische Problematik des zusätzlichen Wasserabflusses aus den Skipisten sind. Die in diesen Privatgutachten enthaltenen Maßnahmen sind vom Sachverständigen des Forsttechnischen Dienstes für Wildbach und Lawinenverbauung in seinem Gutachten vom 13.10.2005 als zweckmäßig und ausreichend beurteilt worden. Dieses Gutachten wurde der Naturschutzanwaltschaft mit Schreiben vom 16.11.2005 ebenso zur Kenntnis gebracht wie die beiden vorgenannten Privatgutachten.

2. Die Behörde hat die eingeholten Gutachten und Stellungnahmen eingehend geprüft und für schlüssig und ausführlich begründet befunden, zumal sich diese ua auf einschlägige wissenschaftliche Studien (Beurteilung der Firma [REDACTED] Institut für Ökologie vom Jänner 2004, Regionale Entwicklungsstudie [REDACTED] Wald, Studie „Sommerentwicklung [REDACTED]“) stützen. Insbesondere kann die Behörde keinen Anhaltspunkt finden, der wie immer geartete Zweifel an der Schlüssigkeit oder einer ausreichenden Begründung der Gutachten und Stellungnahmen zulassen würde. So kann auch kein offensichtlicher Widerspruch gegen die Denkgesetze oder die Erfahrungen des Lebens entdeckt werden. Vielmehr geht aus den Gutachten und Stellungnahmen klar hervor, auf welchem Weg der jeweilige Amtssachverständige bzw das Amt der Landesregierung zu seinen Schlussfolgerungen gelangt ist, wodurch es der Behörde ohne weiteres möglich ist, die „Schlüssigkeit“ dieser Gutachten und Stellungnahmen zu überprüfen (VwGH 25.1.1979, ZI 1647/77, sowie VwGH 20.2.1984, ZI 81/10/0098; vgl aber auch VwGH 18.2.1994, ZI 93/07/0102, ua).

VII.

Gemeinwohlabwägung

1. Nach den Vorgaben des § 35 Abs 1 und 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung sowie der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl ua VwGH 24.9.1999, ZI 98/10/0347) hat die Behörde in einem Verfahren nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung in einem ersten Schritt (Grobprüfung) zu untersuchen, ob Interessen der Natur und Landschaft durch das Vorhaben nachteilig beeinflusst werden; gleichzeitig hat sie auch zu prüfen und eingehend begründet darzustellen, wie bedeutsam im Hinblick auf die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung die durch die Realisierung des beantragten Projektes bewirkte Verletzung der Interessen der Natur und Landschaft ist und ob demnach die Verletzung dieser Interessen so gravierend ist, dass ohne Feinprüfung eine Entscheidung darüber nicht möglich ist, ob den Interessen der Natur und Landschaft oder den mit dem Vorhaben verbundenen Interessen der Vorzug gebührt. In diesem Zusammenhang kommt einer eingehenden Begründung des Gewichtes und der Bedeutung der durch den Eingriff verletzten Schutzgüter eine entscheidende Bedeutung zu. Diese Grobprüfung ist unter Punkt III. der Begründung dieses Bescheides mit dem Ergebnis erfolgt, dass mit dem Vorhaben wesentliche,

teilweise gravierende Eingriffe in den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfolgen werden.

Wenn nun – wie im vorliegenden Fall – die Grobprüfung ergibt, dass durch das beantragte Projekt nicht nur eine Verletzung der Interessen der Natur und Landschaft bewirkt wird, sondern die verletzten Interessen so bedeutend sind, dass sie überhaupt geeignet sind, in Konkurrenz zu den mit dem Vorhaben verbundenen – unter Punkt IV. der Begründung dieses Bescheides näher dargelegten – öffentlichen Interessen zu treten, dann ist eine Feinprüfung durchzuführen, in deren Rahmen durch eine Gegenüberstellung und Gewichtung der konkret darzulegenden Interessen der Natur und Landschaft auf der einen und der an der Verwirklichung des Vorhabens bestehenden öffentlichen Interessen zum anderen die Grundlage für die Entscheidung, welchen Interessen der Vorzug gebührt, zu schaffen ist.

2. Die im Ermittlungsverfahren eingeholten Gutachten des bzw der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz sowie des wildbiologischen Amtssachverständigen haben gezeigt, dass mit dem beantragten Vorhaben (teilweise) massive Beeinträchtigungen der Interessen von Natur und Landschaft verbunden sind.

Die durch das Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden – unter ausdrücklichem Hinweis insbesondere auf Punkt III. dieser Begründung – insgesamt wie folgt beurteilt:

➤ Naturhaushalt:

Im Bereich [REDACTED] werden durch die Errichtung der Talstation, der geplanten Baustraße sowie von Teilbereichen der Piste verschiedene hochwertige – teilweise großflächige – Hang-Flachmoore zerstört.

Überdies wird der Nordhang zwischen [REDACTED] und [REDACTED], der durch Felsstufen, hangparallele Wannen und Schutthalden als Großraumbiotop mit hohem Ursprünglichkeitsgrad ausgewiesen ist, wesentlich dadurch beeinträchtigt, dass verschiedene hochwertige Naturgüter (vor allem Bürstlingsweide, Grat mit Fichtenwald, Zwergstrauchheide in Weide, Grünerlen, alpiner Rasen) nachhaltig verschlechtert bzw zerstört werden.

Insgesamt ergeben sich durch die Bau- und Sicherungsmaßnahmen für die Abfahrt gravierende flächige Beeinträchtigungen in hochwertigen Naturgütern.

Im Bereich [REDACTED] werden bei der Talstation, bei den Stützen 1 und 4, in Teilabschnitten der Piste sowie im Bereich des Kabelgrabens hochwertige Flachmoorbereiche im Weidegebiet zerstört. Weiters wird der naturbelassene Laubebach im Bereich der Hinteren [REDACTED] alpe durch die Errichtung einer Brücke und etwas weiter bachaufwärts durch die Querlegung von Baumstämmen auf einer Länge von ca 70 m ökologisch entwertet.

Ein locker bestockter Weidewald, Bürstlingsweide, empfindliche Zwergsträucher, Kampffichten, alpine Gerinne, die allesamt aus ökologischer Sicht als hochwertig einzustufen sind, werden im Bereich der Bergstation, verschiedener Stützen, der

Lawinenverbauungen sowie in mehreren Pistenabschnitten ebenfalls zerstört bzw nachhaltig beeinträchtigt.

Im Bereich [REDACTED] werden durch die Errichtung der Talstation das ökologisch artenarme Flachmoor, eine Kuppe, die einen speziellen Habitattyp darstellt, Fichten, empfindliche Zwergsträucher und Nardetum, Alpweide und Grünerlen zerstört. Diese Vegetationseinheiten sind als ökologisch hochwertig einzustufen.

Der naturbelassene - ökologisch hochwertige - [REDACTED] bach wird vor der Talstation durch die Überbrückung mittels Holzstämmen (auf einbetonierten Grobsteinschichtungen als Widerlager) und bei der Talstation durch die Errichtung einer Brücke nachteilig berührt.

Durch die Errichtung der Stützen, der Lawinenverbauungen und der Piste werden ebenfalls hochwertige Naturgüter (Moore, Trockenstandorte etc) zerstört bzw nachhaltig geschädigt.

Im Bereich [REDACTED] wird die Situierung der Talstation zwischen dem naturbelassenen [REDACTED] bach und einer Kuppe, die einen speziellen Habitattyp darstellt, zur Folge haben, dass diese nachteilig berührt werden. Durch die Hangräumung im Bereich des Einstiegs werden empfindliche Zwergsträucher (Alpenrosen) und extensive Alpweide zerstört.

Mit der Errichtung der Bergstation wird hochwertiges Nardetum zerstört.

Durch die Errichtung der Stützen bzw der Piste werden unmittelbar Nebengerinne, alpine Rasen, der Hauptbach, Zwergstrauchheide, Kuppen mit alpinen Polstern, teilweise Wollgras und Alpweidebewuchs massiv beeinträchtigt.

Hochwertige Moorflächen werden im Bereich der Piste nachhaltig geschädigt.

Aus forstlicher Sicht entstehen schließlich durch den Eingriff in gewachsene Waldstrukturen in den Projektsabschnitten [REDACTED] und [REDACTED] lang anhaltende Störungen. Aufgrund der für das Vorhaben günstigen Rottenstruktur des Baumbestandes und des Umstandes, dass nur sehr kleine Bereiche betroffen sind, wird die Intensität dieses Eingriffes jedoch deutlich relativiert.

➤ Wildökologie:

Das großräumige Landschaftsbild stellt im Zusammenhang mit der Raumgestaltung durch die seit Jahrhunderten betriebene Alpwirtschaft einen interessanten Lebensraum für Wildtiere der subalpinen-alpinen Höhenstufe dar.

Im Gebiet befinden sich verschiedene Vogelarten, wie zB Birkhuhn, Auerhuhn, Sperlingskauz, Raufußkauz, Grauspecht, Weißrückenspecht, Sperber, Steinadler, Turmfalke, Uhu, Habicht, Wanderfalke, Haselhuhn und Wasseramsel. Durch die Errichtung der Stationen werden Lebensräume und Balzplätze des Birkhuhns zerstört. Beim Birkhuhn werden die negativen Auswirkungen des geplanten Projektes auf die regionale Population als hoch bewertet.

Die Nahrungs-, Nist- und Brutplätze sowie der Witterungsschutz werden auch für Hasen, Murmeltiere, Raubwild (Fuchs, Dachs, Hermelin, Mauswiesel etc), Schalenwild, Steinwild, Gamswild, Rot- und Rehwild und Schwarzwild massiv beeinträchtigt. Insbesondere werden die als Hauptüberwinterungsgebiete des Gamswildes be-

vorzugten Einstandsgebiete von Birk- und Schneehühner sowie Schneehasen von dieser geplanten Liftneuanlage nachhaltig beeinträchtigt.

Es werden eine Verdrängung des Gamswildes und dadurch Verbisschäden im Wald erwartet. Im Laufe der Jahre wird sich dieser Gamswildbestand möglicherweise auflösen und somit zur Gänze aus diesem Gebiet verschwinden.

Durch die Lift- und Pistenverläufe sind die Balz-, Brut- und Aufzuchtgebiete in allen Teilprojekten unmittelbar betroffen.

Durch die Verschlechterung der Biotopqualität steigt für die sensiblen Wildtiere auch die Gefahr der Prädation.

➤ Landschaftsbild:

Die Karlandschaft im Bereich der [REDACTED] alpe mit ihren mäandrierenden Bächen ist besonders wertvoll und kaum durch künstliche Eingriffe zerstört und bietet ein wechselhaftes Landschaftsbild. Die [REDACTED] spitze ist eine schöne ausgeprägte Landschaft mit einem einzigartigen Panorama. Die betroffenen Gebiete stellen eine großteils unversehrte und besondere Landschaft dar.

Durch die Errichtung der [REDACTED] samt Abfahrten sind massive, auffallende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu erwarten.

Mit der Errichtung der Anlage [REDACTED] werden die Pistenplanie mitten im bisher unberührten Hangbereich und die erforderlichen Lawinenwerke gravierend auffällig und damit störend sein. Außerdem stellt die Errichtung der Anlagen [REDACTED] und [REDACTED] in dem bisher von derartigen Verdrahtungen und technischen Einrichtungen freien Talkessel der [REDACTED] alpen einen gravierenden landschaftsbildlichen Schaden dar.

In einem von technischen Einrichtungen bisher freigehaltenen kleinen Hochtal und eines Gipfelbereiches wird durch die Errichtung der Anlage [REDACTED] aufgrund der weiten Einschbarkeit eine sehr hohe landschaftsbildliche Störwirkung erfolgen.

Schließlich sind auch geomorphologische Besonderheiten, die durch die Aufnahme ins Geotopinventar besonders gewürdigt werden, betroffen (insbesondere die erwähnte Karlandschaft).

Das beantragte Vorhaben ist somit insgesamt mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Interessen von Natur und Landschaft verbunden.

3. Das Ermittlungsverfahren hat jedoch gezeigt, dass mit der Verwirklichung des Vorhabens bedeutende öffentliche Interessen gerade in (volks)wirtschaftlicher und insbesondere in touristischer Hinsicht für die Region und insbesondere für die Gemeinde [REDACTED] aber auch für [REDACTED] verbunden sind:

- a) So wurde im (volks)wirtschaftlichen und touristischen Teil der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung unmissverständlich die entscheidende Bedeutung des Tourismus – und hier wiederum im Besonderen des Wintertourismus – als untrennbarer Bestandteil des Lebens- und Wirtschaftsraumes [REDACTED] wald dargelegt. In diesem Zusammenhang sind für die Behörde insbesondere die Auswirkungen des Tourismus im wirtschaftlichen, vor allem auch im sozialen Bereich durch die Schaffung/Erhaltung von Arbeitsplätzen gerade im Hinteren [REDACTED]

wald wesentlich. Die Stellungnahmen haben gezeigt, dass neben den antragstellenden Bergbahnen vor allem die gewerblichen, aber auch die zahlreichen privaten Beherbergungsbetriebe unmittelbar vom Tourismus profitieren, daneben aber insbesondere auch der Handel und das Gewerbe mittelbare Nutznießer eines insgesamt verbesserten wirtschaftlichen Umfeldes sind.

Zufolge dem Vorarlberger Tourismuskonzept 1992 „*muss der Tourismus eine der tragenden Säulen der Vorarlberger Wirtschaft und wichtige Voraussetzung einer ausgewogenen Landesentwicklung bleiben*“. Getragen wird dieses Konzept von der Vision einer neuen Qualität des touristischen Wirtschaftens, die sich möglichst ganzheitlich um Nachhaltigkeit im Sinne des langfristig optimalen Umgangs mit den vorhandenen Ressourcen bemüht. Damit verbunden ist auch, dass „*das Angebot an Sport- und Freizeiteinrichtungen im Einklang mit den Bedürfnissen der heimischen Bevölkerung und der Gäste steigenden Qualitätsansprüchen anzupassen ist. Dabei ist das Hauptaugenmerk auf die Verbesserung bestehender Einrichtungen zu legen. Die hohe Qualität der Vorarlberger Schigebiete ist als wichtigstes Infrastrukturangebot für den Wintertourismus zu sichern*“.

In den zurückliegenden Jahrzehnten war [REDACTED] traditionell touristischer Mittelpunkt des [REDACTED] Waldes. In den letzten Jahren konnte [REDACTED] dessen Schigebiet mittlerweile aufgrund seiner geringen Größe und seiner Lage im Vergleich zu anderen Vorarlberger Schigebieten und angesichts der Anforderungen des Marktes einen deutlichen Wettbewerbsnachteil aufweist, allerdings mit der touristischen Entwicklung aus verschiedensten Gründen, im Besonderen jedoch aufgrund fehlender Investitionen, nicht mehr Schritt halten, denn die Tourismusentwicklung gerade der letzten 10 Jahre verlief wenig zufrieden stellend: [REDACTED] verlor ca 400 Betten und 33.000 Nächtigungen. Das entspricht einem Rückgang der Winternächtigungen von 17% und einem der Sommernächtigungen von 15%. Geht man vom Spitzenwert an Nächtigungen im Jahre 1986 aus, musste in [REDACTED] sogar ein Nächtigungsrückgang von fast 40 % (dh ca 584.000 weniger Nächtigungen in einem Zeitraum von 18 Jahren) hingenommen werden, was einen Einnahmenschwund von ca € 48.000.000,-- allein aufgrund fehlender Nächtigungen bedeutet. Die volkswirtschaftliche Dimension ist dabei noch höher anzusetzen, da Umwegrentabilitäten bei Gewerbe, Handwerk und Handel noch gar nicht berücksichtigt sind.

Die Stellungnahmen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung zeigen in diesem Zusammenhang klar auf, dass gerade am Schigebiet [REDACTED] die starke Korrelation zwischen – mit Investitionen verbundenen – Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität eines Schigebietes auf der einen Seite und der Nächtigungszahlen und der Anzahl der Betten auf der anderen Seite deutlich sichtbar wird.

Vor diesem Hintergrund ist daher im Hinblick auf die beantragte Verbindung vor allem die – durch die hohen Anforderungen und die Flexibilität der Kunden bzw Gäste vorgegebene und in den Stellungnahmen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung aufgezeigte – Notwendigkeit von Investitionen in eine ständige Qualitätsverbesserung und die Weiterentwicklung von Produkten und Dienstleistungen zur Erhaltung der notwendigen Wettbewerbsstärke von unmittelbarer Bedeutung.

Bergbahnen und Schigebiete sind – wie die Stellungnahmen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung verdeutlichen – der Motor für die Entwicklung von Wintersportorten. Bei einer Kappung angemessener Entwicklungsmöglichkeiten ist damit zu rechnen, dass die wirtschaftlichen Kapazitäten weiter stagnieren. Die Stagnation in der Entwicklung der Schigebiete zieht auch den Sommertourismus in Mitleidenschaft, weil die sinkende Ertragskraft der Bergbahnunternehmen sowie anderer touristischer Leistungsträger Querfinanzierungen in der Sommersaison erschwert. Das Fehlen an Attraktivität eines Schigebietes und der dadurch bedingte Verlust an Schiläufern reduziert auch die Zahl jener Gäste, die als Begleitpersonen mitreisen und die während ihres Aufenthalts überwiegend anderen Freizeitaktivitäten nachgehen. Damit geht für die Region ein beträchtliches Gästeklientel verloren. Alternative stimmige Aktivitäten für den Winterurlaub sind grundsätzlich erstrebenswert und runden das Gesamtangebot ab. Viele sind jedoch schneebezogen und im infrastrukturellen und atmosphärischen Umfeld von attraktiven Schigebieten angesiedelt.

Die Deckung des Nachholbedarfs durch die Errichtung einer Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] trägt auch den gesteigerten Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen der Schifahrer Rechnung. Der Trend zu großräumigen Schigebieten sowie der Bedarf an höher gelegenen und schneesicheren Hängen im Frühjahr bzw. Sonnenhängen im Hochwinter verleihen dem Projekt einen hohen Grad an Aktualität. Eine Verbindung bringt jenes Maß an Größe und Vielfalt, das Schiläufer einerseits heute von einem Gebiet erwarten und das andererseits wichtige regionalwirtschaftliche Impulse setzt.

Nach Ansicht der Behörde würde daher der weitere Verzicht auf eine wesentliche Attraktivitätssteigerung des Schigebietes für [REDACTED] über kurz oder lang wohl den Ausstieg aus dem Schibetrieb sowie das Ende als Wintersportdestination bedeuten.

Auch das Schigebiet von [REDACTED] wird durch die Verbindung aufgewertet. Es zählt momentan im Größenvergleich zu anderen Schidestinationen zu den mittelgroßen Gebieten, dessen Pistenflächen derzeit zum Teil überfrequentiert sind. Nach der Realisierung des Projektes kommen die beiden Schigebiete zusammen immer noch in einer mittleren Größenordnung zu liegen.

Neben [REDACTED] benötigt auch [REDACTED] einen Investitionsschub, um im touristischen Wettbewerbsumfeld mittel- und langfristig konkurrenzfähig zu bleiben.

Zusammengefasst gilt es daher festzustellen, dass zweifelsfrei ein Trend in Richtung Zusammenschluss von Schigebieten besteht und kleine Schigebiete hinkünftig nicht mehr konkurrenzfähig sein werden.

Das geplante Projekt der Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] ist geeignet, ein nach heutigen Gesichtspunkten attraktives und auch im größeren Umkreis konkurrenzfähiges Schigebiet zu schaffen.

Für das Überleben der Wintersportdestination [REDACTED] ist das geplante Projekt von entscheidender Wichtigkeit. Die Verbindung ist weiters geeignet, die positiv ver-

laufende Entwicklung des Wintertourismus in [REDACTED] – praktisch das einzige wirtschaftliche Standbein der Gemeinde – längerfristig abzusichern. Positive wirtschaftliche Impulse sind zudem für den übrigen [REDACTED] Wald, den mittleren [REDACTED] Wald sowie für das Große [REDACTED] Tal zu erwarten.

- b) Im volkswirtschaftlichen und touristischen Teil der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung wird außerdem die Aussage getroffen, dass die der Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] dienenden Anlagen (8er-Kabinenbahn [REDACTED], 6er-Sesselbahn [REDACTED] und 6er-Sesselbahn [REDACTED]) aus touristischer Sicht eindeutige Priorität hätten.

Die Erschließung des [REDACTED] ist nach den Ausführungen des sporttechnischen Amtssachverständigen insbesondere aus sicherheitstechnischen Überlegungen im Rahmen des Gesamtprojektes unbedingt zu fordern, um die dargelegte Notwendigkeit der Entflechtung der Schifahrerströme insbesondere im Bereich [REDACTED] erreichen zu können. Überdies stellt ein – auf die Anzahl der Schifahrer abgestimmtes – Angebot an Schiflächen eine wesentliche Voraussetzung dar, um die Attraktivität des gesamten Schigebietes entscheidend zu steigern bzw das derzeit im Raum [REDACTED] gegebene hohe Qualitätsniveau aufrecht zu erhalten.

Unter Bedachtnahme auf diese Ausführungen sowie die Aussage des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, wonach sich im vorliegenden Fall der entscheidende Impuls für die Region in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht nur im Zusammenhang mit einem attraktiven Schigebiet entwickeln kann, ist daher nach Ansicht der Behörde die Erschließung des [REDACTED] als wesentlicher Bestandteil des Gesamtprojektes zu sehen.

Aus dem Zusammenhalt des Erwähnten lässt sich nämlich ableiten, dass der Erschließung des [REDACTED] zum Erreichen der Attraktivität eine besondere Bedeutung zukommt.

4. Das beantragte Vorhaben wird auch eine Erhöhung der Verkehrsfrequenz auf den Zubringerstraßen nach [REDACTED] mit sich bringen. Die in den letzten Jahren diskutierten und konkret in Aussicht genommenen Maßnahmen (siehe Punkt IV./3.) und hier im Besonderen die erwarteten Lösungsansätze aus dem „Verkehrsmodell [REDACTED] Wald“, können für die betroffenen Gemeinden (insbesondere [REDACTED] und [REDACTED]) zwar gewisse Erleichterungen bewirken, unter dem Strich muss jedoch besonders an den Spitzentagen an Wochenenden von der beschriebenen Mehrbelastung ausgegangen werden. Dabei darf allerdings nicht gänzlich übersehen werden, dass – wie das Amt der Vorarlberger Landesregierung in seiner Stellungnahme vom 08.11.2005 ausführt – das Schigebiet [REDACTED] von den derzeit diskutierten Erweiterungsprojekten im [REDACTED] Wald über die kürzesten Anfahrtswege aus dem [REDACTED] Tal verfügt.

Überdies ist zu berücksichtigen, dass – gemäß den Schlussfolgerungen im volkswirtschaftlichen und touristischen Teil der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung – auch der [REDACTED] und [REDACTED] Wald aufgrund der guten Er-

reichbarkeit bei entsprechender Angebotsgestaltung von den beschriebenen positiven Auswirkungen eines attraktiven Schigebietes profitieren kann.

Eine Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] führt überdies dazu, dass hinkünftig erheblich mehr Gäste über [REDACTED] in das Schigebiet einsteigen und die wesentlich längere und zum Teil beschwerliche Fahrt über [REDACTED] nach [REDACTED] unterbleibt. Es ist daher zu erwarten, dass der Bereich zwischen [REDACTED] und [REDACTED] die beschriebene Verkehrsentlastung erfahren wird.

5. Das Ermittlungsverfahren hat schließlich gezeigt, dass insbesondere im Hinblick auf die Parkplatz- bzw Zufahrtssituation im Bereich der Talstation in [REDACTED] sowie die Beförderungskapazität der [REDACTED] Kabinenbahn zur [REDACTED] zwar Optimierungen möglich sind, die beschriebenen (volks)wirtschaftlichen und touristischen eindeutig positiven Auswirkungen für das Gemeinwohl jedoch nicht von diesen abhängen.
6. Bei einer Gesamtabwägung aller wesentlichen Umstände vertritt die Behörde die Ansicht, dass im vorliegenden Fall ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des § 35 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung an der Verwirklichung des beantragten Projektes gegeben ist.

Mit dem Vorhaben sind zwar schwerwiegende Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, die auch durch die Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen nicht hintangehalten werden können, verbunden. Überdies ist eine Erhöhung der Verkehrsfrequenz auf den Zubringerstraßen bis nach [REDACTED] zu erwarten, was an Spizentagen eine verkehrliche Mehrbelastung in diesem Bereich mit sich bringen wird. Die unter Punkt IV./3. angeführten Optimierungsmaßnahmen können dieser jedoch zumindest teilweise entgegenwirken.

Demgegenüber stehen jedoch eindeutig positive – für die weitere Entwicklung der Region unbedingt notwendige – (volks)wirtschaftliche und touristische Auswirkungen für die gesamte Region (einschließlich des Großen [REDACTED]tales) sowie – unter den beschriebenen Voraussetzungen – den Vorderen und Mittleren [REDACTED]wald gegenüber.

Das Ermittlungsverfahren hat nämlich deutlich gezeigt, dass die gesamte Region und insbesondere die Gemeinden [REDACTED] und [REDACTED] kurz- bzw mittelfristig einen maßgeblichen wirtschaftlichen Impuls benötigen, um überhaupt konkurrenzfähig bleiben zu können bzw – im Falle von [REDACTED] – wieder zu werden.

Für [REDACTED] würde ein Verzicht auf das beantragte Vorhaben („Nullvariante“) über kurz oder lang den Ausstieg aus dem Wintertourismus und damit das Ende als Winterdestination bedeuten und wären dann auch für [REDACTED] und die gesamte Region zumindest längerfristig bedeutende Einbußen nicht mehr auszuschließen. Dabei gilt es zu bedenken, dass der Tourismus in dieser Region den entscheidenden Wirtschaftsfaktor darstellt und diesem auch in der Funktion als Arbeitgeber und damit für die Schaffung von Arbeitsplätzen eine überragende Bedeutung zukommt.

Die Möglichkeit des Aus- bzw Aufbaus alternativer wirtschaftlicher Standbeine (zB durch Betriebsansiedelungen) ist in dieser Region bekanntlich nur bedingt möglich bzw wiederum abhängig von der touristischen Entwicklung.

Für die Behörde ist überdies wesentlich, dass der für diese Region erforderliche wirtschaftliche und soziale Impuls nur durch die Schaffung eines attraktiven Schigebietes ausgelöst werden kann.

Der Zusammenschluss zweier Schigebiete ist dabei grundsätzlich und speziell im vorliegenden Fall noch mit dem Vorteil verbunden, dass ein zusammenhängendes attraktives Schigebiet zu einem wesentlichen Teil auf der Grundlage bereits bestehender Schiffläichen entstehen kann. Die Inanspruchnahme der für den Zusammenschluss noch zusätzlich notwendigen Flächen bedingt zwar naturgemäß eine wesentliche Beeinträchtigung der Interessen von Natur und Landschaft, stellt jedoch noch ein vertretbareres Mittel zur Schaffung eines insgesamt attraktiven Schigebietes dar.

Hinzu kommt, dass sich die – wie im durchgeführten Ermittlungsverfahren nachgewiesen werden konnte – eindeutig positiven (volks)wirtschaftlichen und touristischen Auswirkungen nicht nur auf den Wintertourismus beschränken, sondern auch der Sommertourismus in einem wesentlichen Ausmaß von einem funktionierenden Wintertourismus abhängig ist.

VIII. Alternativenprüfung

1. Zuzolge der Vorschrift des § 35 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung ist die Erteilung der Bewilligung im Falle des Überwiegens des mit dem Vorhaben verbundenen öffentlichen Interesses an die weitere Bedingung gebunden, dass dem Antragsteller keine zumutbaren, die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügung stehen dürfen.
2. Die Frage, worin eine mögliche Alternative bestehen könnte, ist dabei zunächst auf der Grundlage des mit dem Vorhaben verfolgten Zweckes zu prüfen.
Im vorliegenden Fall ist dieser (vgl Punkt IV. der Begründung) darin gelegen, wesentliche Impulse für die Region in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht, für das Wintersportangebot und die Attraktivität des [REDACTED]waldes als alpine Destination zu erreichen.
Es ist daher zu untersuchen, ob dieser Zweck auch auf eine andere Weise erreicht werden könnte.

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat hiezu im (volks)wirtschaftlichen Teil seiner Stellungnahme – unter Hinweis auf die Bedeutung des Wintertourismus gerade für den Hinteren [REDACTED]wald – ausgeführt, dass alternative Angebote nur in Ausnahmefällen in der Lage seien, „als zentrales Angebot und als Entwicklungsmotor für den Wintertourismus zu wirken“. Im Regelfall würden sich alternative Angebote „nur in Verbindung mit einem attraktiven Schigebiet“ entwickeln, das „als Impulsgeber fungiert und die Voraussetzungen für eine positive

wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region – nicht nur im touristischen Bereich – schaffen kann“.

Somit ist an mögliche Alternativen die Anforderung zu stellen, dass durch diese ebenfalls ein attraktives Schigebiet geschaffen würde, welches geeignet wäre, die unter Punkt IV. dieser Begründung dargelegte Impulsgeberfunktion für die beschriebene Region und insbesondere die Wintersportorte [REDACTED] und [REDACTED] zu erreichen.

Im vorliegenden Fall ist eine solche Alternative im Ermittlungsverfahren nicht zu Tage getreten, vielmehr ist der Zusammenschluss der beiden Schigebiete insbesondere für die Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] die einzige Möglichkeit, um entscheidend an Attraktivität zu gewinnen.

3. Schließlich war noch zu prüfen, ob der beantragte Zusammenschluss der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] sowie die in diesem Zusammenhang aus sport(sicherheits)technischen Gründen gegebene Notwendigkeit zur Schaffung weiterer Pistenflächen im Bereich des [REDACTED] auch in einer anderen – für die Antragstellerinnen zumutbaren und die Natur und Landschaft weniger beeinträchtigenden – Form bewerkstelligt werden könnte.

Die Antragstellerinnen haben zu diesem Zwecke über behördliche Aufforderung am 07.11.2005 verschiedene Alternativvarianten vorgelegt:

➤ Variante A:

Diese Variante sähe eine Verbindung des Bereiches [REDACTED] in [REDACTED] mit der Bergstation des Doppelsesselliftes [REDACTED] in [REDACTED] durch eine Pendelbahn vor. Die Errichtung einer Verbindungspiste wäre bei dieser Variante nicht vorgesehen bzw – aufgrund der Steilheit des Geländes insbesondere im Bereich der ange-dachten Bergstation – nicht möglich.

Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat diese Variante in seinem Gutachten vom 8.11.2005 als bessere Alternative beurteilt, da diese die Interessen sowohl der Natur (insbesondere aufgrund des Verzichtes auf eine Piste) als auch der Landschaft (eine bereits „besetzte“ Bergspitze würde mitverwendet werden) weniger beeinträchtigen würde als das eingereichte Projekt.

Demgegenüber hat der geologische Amtssachverständige diese Variante in seinem ebenfalls am 8.11.2005 erstatteten Gutachten aufgrund der massiven Steinschlagge-fährdung in diesem Bereich als technisch nicht vertretbar bzw machbar eingestuft. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass sich eine „Gefährdung der Seil-bahn in erster Linie durch das Abbrechen teilweise sehr großer Blöcke aus einem aufgelockerten Felsbereich, welcher sich nordwestlich der Bergstation [REDACTED] im Hang unterhalb dieser Bergstation befindet“, ergebe.

Die zu erwartenden Blockgrößen ließen sich „mit technischen Verbaumaßnahmen ... im Bereich der Seilbahntrasse nicht beherrschen“.

Es ist daher festzustellen, dass dieser Erschließungsvariante bereits aufgrund der beschriebenen Steinschlaggefährdung derart schwerwiegende Hindernisse entgegen stehen, so dass hier nicht von einer Alternative im Sinne des § 35 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung gesprochen werden kann.

➤ Variante B:

Diese Variante sähe eine direkte Seilbahn- bzw Liftverbindung aus dem Bereich [REDACTED] in den Bereich [REDACTED]-Berg vor. Auch hier wäre die Errichtung einer Verbindungspiste nicht vorgesehen bzw nicht möglich, da diesfalls der Bau einer weiteren Verbindungsbahn zur Rückbringung der Schifahrer von [REDACTED] nach [REDACTED] erforderlich wäre.

Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat diese Variante in landschaftsbildlicher Hinsicht als nachteiliger beurteilt, da *„sich eine neue Seilbahnanlage, sowohl von Norden als auch von Süden her gesehen, östlich der [REDACTED] spitze ergibt“*.

Ingesamt gesehen wäre diese Variante nach Ansicht des Gutachters jedoch als Alternative *„trotz der nachteiligeren Auswirkungen auf das Landschaftsbild aufgrund des Verzichtes auf eine Schiabfahrt ... dem beantragten Projekt vorzuziehen“*.

Der geologische Amtssachverständige hat gegen diese Variante keine wesentlichen Bedenken geäußert.

Der sporttechnische Amtssachverständige hat zu dieser Variante in seinem Gutachten vom 10.11.2005 ausgeführt, dass eine *„unbedingte Notwendigkeit zur Errichtung einer Schipiste zwischen den Schigebieten von [REDACTED] und [REDACTED]“* gegeben sei.

Begründet wurde dies damit, dass einer Verbindungspiste *„im Hinblick auf das Gesamtprojekt und die mit diesem verfolgten Ziele eine wesentliche Bedeutung als Schifläche“* zukomme, da – insbesondere aus sicherheitstechnischen Überlegungen, aber auch zur Erreichung der angestrebten Attraktivitätssteigerung der Schigebiete – die *„im sporttechnischen Gutachten vom 8.3.2005 dargelegte Notwendigkeit der Entflechtung der Schifahrerströme als unbedingte Anforderung anzusehen“* sei, die für das gesamte Schigebiet gelte.

Hinzu komme, dass *„gerade im zweiten Winterhalbjahr auf Grund der zu erwartenden guten Schneequalität (nordseitige Lage) davon auszugehen sein wird, dass ein wesentlicher Schwerpunkt der Schifahreraktivitäten im Bereich der Verbindungspiste sowie im Schigebiet [REDACTED] liegen wird; dies besonders deshalb, da hier eine äußerst attraktive Schilaufroute geschaffen wird (Abfahrt der [REDACTED] bahnspiste zum [REDACTED] lift, von dort aus zur [REDACTED] bahn und retour)“*.

Aber auch in der ersten Winterhälfte komme der Verbindungspiste sowie der zuvor aufgezeigten Schilaufroute eine *„entscheidende Entlastungs- und damit Sicherheitsfunktion für die während dieser Zeit chronisch überlasteten Hauptschianlagen in [REDACTED] bahn und [REDACTED] bahn)“* zu.

Die Errichtung einer Verbindungspiste sei daher bereits „aus den zuvor dargestellten Überlegungen aus sport- und sicherheitstechnischer Sicht unbedingt notwendig, um die dringend erforderliche Entflechtung der Schifahrerströme, aber auch die angestrebte Attraktivität des gemeinsamen Schigebietes“ erreichen zu können.

Hinzu komme, dass „durch die Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] die Gästeeintritte vermehrt in [REDACTED] stattfinden und somit die Rückfahrten ebenso nach [REDACTED]“ erfolgen würden.

Würde nun keine Verbindungspiste errichtet werden, wären diese Schifahrer „gezwungen, über die [REDACTED] zur [REDACTED] bzw zum Schigebiet [REDACTED] zurück zukehren“. Aufgrund der Aufnahmekapazität der [REDACTED] von 2.400 Pers/h wäre „dieser Umstand ein stark limitierender Faktor, der besonders die Attraktivität des Schigebietes deutlich herabsetzen“ würde.

Der Umstand, dass auch die [REDACTED]bahn „im Hinblick auf die Rückbringung der Schifahrer nach [REDACTED] begrenzend wirkend könne“, werde dadurch deutlich relativiert, dass „erfahrungsgemäß an ca 80 von 110 Betriebstagen eine schneesichere Talabfahrt möglich“ sei. Die Zahl der verbleibenden Spitzentage, an denen eine Talfahrt nicht möglich sei, würde „in der Regel nicht entscheidend ins Gewicht“ fallen.

Der sporttechnische Amtssachverständige hat somit in seinem Gutachten aufgezeigt, dass der Verzicht auf die Verbindungspisten eine deutliche Attraktivitäts- und Sicherheitseinbuße bedingen würde, was die Erreichung des mit dem Vorhaben verbundenen Zweckes – wie bereits mehrfach dargelegt – in Frage stellen würde. Die Behörde vertritt daher die Ansicht, dass diese Variante für die Antragstellerinnen nicht zumutbar wäre.

➤ Variante [REDACTED] in zwei Sektionen“

Diese [REDACTED] solle aus dem Bereich [REDACTED] den Bereich [REDACTED] zur [REDACTED] erschließen. In weiterer Folge solle eine [REDACTED] in den Bereich der derzeit geplanten Bergstation der [REDACTED] führen. Entsprechende Pistenflächen wären hier vorgesehen.

Der geologische Amtssachverständige hat gegen diese Variante keine wesentlichen Bedenken geäußert.

Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat diese Variante aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung negativer beurteilt als das beantragte Projekt, da hier zu erwarten wäre, dass die zusätzliche Errichtung von zwei Stationsgebäuden im Gratbereich zwischen [REDACTED] und [REDACTED] erforderlich wäre und überdies auch mehr Schipistenfläche in Richtung [REDACTED] bzw [REDACTED] benötigt würde.

Somit stellt auch diese Variante keine Alternative im Rechtssinne dar.

➤ Variante C:

Diese Variante, die der Erschließung des [REDACTED] dienen würde, würde den bestehenden Talstationsbereich [REDACTED] für die neue Talstation mitbenutzen. In weiterer Folge ergäbe sich eine neue Seilbahn über den Bereich Alpe [REDACTED] bis zum [REDACTED]. Die Bergstation wäre hier ähnlich situiert wie die im Projekt eingereichte Bergstation.

Der geologische Amtssachverständige hat gegen diese Variante keine wesentlichen Bedenken geäußert.

Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat zu dieser Variante festgestellt, dass diese insgesamt betrachtet keine Alternative zum beantragten Projekt wäre, da *„hier die landschaftsbildlichen Auswirkungen massiver“* wären“.

Diese Variante stellt daher ebenfalls keine Alternative im Rechtssinne dar.

4. Die Naturschutzanwaltschaft hat zur durchgeführten Alternativenprüfung ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben:

In dieser wurde zu bedenken gegeben, dass gemäß der Beurteilung des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz die *„Variante A ... die günstigste Variante darstellt, dass aber auch die Variante B ... deutlich verträglicher als das eingereichte Projekt zu beurteilen“* sei.

Die Variante A werde vom geologischen Amtssachverständigen *„wegen der „nicht beherrschbaren“ Steinschlaggefährdung negativ beurteilt“*. Das bedeute nicht, dass diese Variante daher *„von vornherein ausgeschlossen werden“* sollte. Vielmehr sei zu prüfen, ob *„durch eine Verschiebung der Stützenstandorte und der Bergstation eine Verringerung der Gefährdungen möglich“* sei.

Diesem Vorbringen ist entgegen zu halten, dass diese Forderung im Verfahren geprüft worden ist. Der geologische Amtssachverständige hat hiezu nämlich in seinem Gutachten vom 19.12.2005 ausgeführt, dass *„weder eine Verschiebung der Talstation noch eine Verschiebung der Bergstation in der Größenordnung von 150 bis 200 m“* geeignet wäre, der in diesem Bereich gegebenen massiven Steinschlaggefährdung auszuweichen.

- a) Die Naturschutzanwaltschaft hat weiters gefordert, dass *„die Wirtschaftlichkeit ... noch konkret geprüft werden“* müsse, da nicht klar sei, *„ob die Kosten für die Errichtung der Abfahrt in den Vergleich einbezogen“* worden sei. Die Vorgabe des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung *„lautet ja, dass die Alternative „zumutbar“ sein müsse, was nicht bedeutet, dass nur die kostengünstigste Lösung in Frage“* komme. Der Verzicht auf die Abfahrt nach [REDACTED] würde *„aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes in jedem Fall die Verträglichkeit des gesamten Projektes deutlich erhöhen“*. Die Aussage im sporttechnischen Gutachten vom 10.11.2005, wonach diese Piste *„unbedingt“* notwendig sei, sei *„zu relativieren, da die Piste selber nicht attraktiv sein wird und eine Rückbringung der Schifahrer nach [REDACTED] zu Spitzenzeiten ebenso mit zusätzlichen Bussen möglich“*

wäre. Für den Andrang an durchschnittlichen Tagen wäre die derzeitige Kapazität der [REDACTED] offenbar ausreichend“.

Das Argument, dass „die [REDACTED] bahn den wesentlich engeren „Flaschenhals“ darstellt, lässt sich jedenfalls nicht entkräften, zumal die Talabfahrt nach [REDACTED] ebenfalls wenig attraktiv ist, wie auch im sporttechnischen Gutachten vom 8.3.2005“ ausgeführt werde.

Diesem Vorbringen ist entgegen zu halten, dass der sporttechnische Amtssachverständige in seinem Gutachten vom 10.11.2005 die Errichtung der Verbindungspiste aufgrund mehrerer – unter Punkt VIII./3./Variante B. näher beschriebener – Aspekte für unbedingt notwendig erachtet hat. Überdies wurde die Verbindungspiste vom sporttechnischen Amtssachverständigen in seinem Gutachten vom 10.11.2005 – entgegen den Äußerungen der Naturschutzanwaltschaft – in Verbindung mit den übrigen Bahnen/Pisten in [REDACTED] als „äußerst attraktive Schilaufrvariante“ beurteilt. Insgesamt gilt es daher festzuhalten, dass – wie sich aus dem Zusammenspiel der Gutachten des sporttechnischen Amtssachverständigen und den Stellungnahmen des Amtes der Landesregierung vom 10.11.2005 und 11.1.2006 zweifelsfrei ableiten lässt – die Errichtung dieser Verbindungspiste eine unbedingte Voraussetzung dafür ist, um die – zur Erreichung (volks)wirtschaftlicher und touristischer Vorteile – notwendige Attraktivität des gemeinsamen Schigebietes erreichen zu können.

Auf den Umstand der beschränkten Beförderungskapazität der [REDACTED] bahn für die Rückbringung der Schifahrer nach [REDACTED] wurde bereits unter Punkt VIII./3./Variante B eingegangen. Ungeachtet dessen sei nochmals darauf hingewiesen, dass erfahrungsgemäß an ca 80 von 110 Betriebstagen eine schneesichere Talabfahrt nach [REDACTED] möglich ist. Nachdem der Anteil der Spitzentage an den verbleibenden 30 Betriebstagen, die in der Regel auf den Beginn und das Ende der Schisaison fallen, nur gering sein wird, kann davon ausgegangen werden, dass die Rückbringung der Schifahrer nach [REDACTED] grundsätzlich ohne größere Probleme möglich sein wird. Dabei spielt nach Ansicht der Behörde die Frage der – vom sporttechnischen Amtssachverständigen im Übrigen gar nicht beurteilten – Attraktivität der Talabfahrt keine Rolle, da diese nicht vordergründig für Wiederholungsfahrten, sondern vor allem für Rückfahrten nach [REDACTED] in Anspruch genommen wird bzw werden wird. Hier wird der Schifahrer ohne Zweifel eine möglicherweise weniger attraktive Talabfahrt einem längeren Warten auf einen Rücktransport mittels Bahn vorziehen.

- b) Schließlich wurde von Seiten der Naturschutzanwaltschaft eine Prüfung dahingehend gefordert, ob „es bessere Alternativen für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region“ gebe. Die von den Antragstellern vorgelegten statistischen Daten ließen „jedenfalls keinen Rückschluss darauf zu, dass Investitionen in den Wintertourismus die einzige oder bessere Lösung“ seien.

Wie bereits ausführlich dargelegt, können spürbare (volks)wirtschaftliche und touristische Vorteile für das Gemeinwohl nur dann entstehen, wenn durch Investitionen ein entsprechender wirtschaftlicher und touristischer Impuls erreicht wird.

Ein solcher Impuls ist nun wiederum nur im Zusammenhang mit Investitionen zur Schaffung eines attraktiven und konkurrenzfähigen Schigebietes möglich (vgl die Ausführungen unter Punkt VI./1./c). Dass das beantragte Vorhaben zur Gänze notwendig ist, um eine solche Attraktivität erreichen zu können, wurde wiederum vom sporttechnischen Amtssachverständigen in den zuvor wiedergegeben Gutachten nachgewiesen.

5. Das durchgeführte Ermittlungsverfahren hat somit gezeigt, dass den Antragstellern keine zumutbaren, die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügung stehen, zumal im Ermittlungsverfahren – auch nach Befragung des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz – neben den aufgezeigten Varianten keine weiteren Alternativen hervorgekommen sind.

IX.

Nebenbestimmungen

1. Zuzufolge der Bestimmung des § 37 Abs 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung ist eine Bewilligung befristet, mit Auflagen oder unter Bedingungen zu erteilen, soweit dies erforderlich ist, um Beeinträchtigungen von Natur oder Landschaft zu vermeiden oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken.

Zu den vorgeschriebenen Nebenbestimmungen ergeben sich im Einzelnen folgende Bemerkungen:

- a) Zur Bedingung unter Spruchpunkt I./a):

Wie bereits in der Begründung dieses Bescheides ausführlich dargelegt wurde, ist das mit dem Vorhaben verbundene öffentliche Interesse in erster Linie in der Verbindung der Schigebiete von [REDACTED] und [REDACTED] und den sich daraus ergebenden positiven wirtschaftlichen Impulsen für die Region gelegen. Die Erschließung des [REDACTED] ist hingegen aus der Forderung abzuleiten, dass den zu erwartenden zusätzlichen Schifahrern auch ausreichend Pistenflächen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Die Errichtung der 6er-Sesselbahn [REDACTED] sowie der dazu gehörigen Piste ist somit nur dann erforderlich, wenn auch die Verbindungsbahnen errichtet werden.

Dem gegenüber wäre die ausschließliche Erschließung des [REDACTED] durch diesen Bescheid nicht gedeckt, da zum einen die rechtliche Beurteilung – gemäß dem Antragsbegehren – stets unter der Voraussetzung eines Gesamtprojektes erfolgt ist, und zum anderen das Ermittlungsverfahren gezeigt hat, dass das beschriebene öffentliche Interesse am Vorhaben nur dann gegeben ist, wenn die der Verbindung der beiden Schigebiete dienenden Anlagen errichtet werden.

Die ausschließliche Erschließung des [REDACTED] würde daher eine wesentliche Änderung des diesem Bescheid zugrunde liegenden Sachverhalts bedeuten und wäre somit in rechtlicher Hinsicht als eine „andere Sache“ anzusehen, die einer gesonderten Bewilligung bedürfte.

Nachdem sich diese rechtlichen Rahmenbedingungen bereits aus der Rechtsordnung selbst ergeben, wäre allein zum Zwecke der rechtlichen Sicherstellung der Verwirklichung des Gesamtprojektes die Vorschreibung einer entsprechenden Bedingung nicht unbedingt erforderlich.

In diesem Zusammenhang gilt es allerdings zu bedenken, dass es dann jedenfalls auch zulässig wäre, zunächst den [REDACTED] zu erschließen und – obzwar in einem engen zeitlichen Zusammenhang – erst anschließend die der Verbindung dienenden Anlagen zu errichten. Damit würde jedoch die Möglichkeit eröffnet bleiben, dass – aus welchem Grunde auch immer – zwar das Projekt [REDACTED] umgesetzt wird, die übrigen Anlagen allerdings nicht verwirklicht werden. Im Ergebnis würde dies bedeuten, dass eine Verletzung der Interessen von Natur und Landschaft im Bereich des [REDACTED] stattfinden könnte, ohne dass diese für sich betrachtet – jedenfalls nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens – durch ein überwiegendes öffentliches Interesse rechtlich gedeckt wäre. Die im § 41 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung für einen solchen Fall vorgesehene Möglichkeit der Verfügung der Wiederherstellung des rechtmäßigen Zustandes würde dabei zu kurz greifen, da die Möglichkeit in Kauf genommen würde, dass zumindest in Teilbereichen nicht wieder sanierbare Beeinträchtigungen der Schutzgüter erfolgen.

Die im Spruchpunkt I./a) formulierte Bedingung ist nach Ansicht der Behörde erforderlich und geeignet, den Eintritt des zuvor beschriebenen Falles zu verhindern.

- b) Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat in seinem Gutachten vom 8.3.2005 ua die Festlegung von Ruhezonon für verschiedene Bereiche gefordert.

Der wildbiologische Amtssachverständige hat ebenfalls die Festlegung „von großräumigen Naturschutzgebieten, Ruhezonon“, für erforderlich erachtet.

Auch aus Sicht der Naturschutzanwaltschaft sei die Ausweisung der Ruhezonon „im Fall einer Bewilligung ganz wesentlich, um die negativen Auswirkungen auf Wildtiere wenigstens gering zuhalten“.

Es ist der Bezirkshauptmannschaft Bregenz bekannt, dass die Vorarlberger Landesregierung als zuständiger Ordnungsgeber bereits eine interne Arbeitsgruppe gebildet hat, um die zum Schutze der angesprochenen Interessen der Natur und der Landschaft notwendigen Verordnungen auszuarbeiten.

Damit wird auch einem entsprechenden Begehren des Alpenschutzvereines für Vorarlberg vom 14.7.2005 entsprochen.

Die von den Antragstellern umsetzbaren Maßnahmen zum Schutze der Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes wurden im Übrigen als Auflagen vorgeschrieben. Damit soll sichergestellt werden, dass die Eingriffsintensität auf das unbedingt erforderliche Ausmaß beschränkt bleibt. Die wildbiologischen Auflagen verfolgen in diesem Zusammenhang insbesondere den Zweck, dass die Auswirkungen auf die Wildlebensräume nach Möglichkeit auf die Pistenflächen beschränkt bleiben.

Eine ständige Überwachung der Bauabwicklung wird durch eine unabhängige ökologische Bauaufsicht gewährleistet sein.

Die sonstigen – von den beigezogenen Amtssachverständigen für erforderlich erachteten – Auflagen wurden ebenso vorgeschrieben.

2. Nach § 37 Abs 3 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung können Auflagen und Bedingungen nach Abs 1 schließlich auch in der Vorschreibung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen wie Ersatzlebensräumen bestehen. Ist die Vorschreibung eines Ersatzlebensraumes nicht möglich, kann die Auflage auch in der Entrichtung einer Geldsumme für die Schaffung von Ersatzlebensräumen durch das Land bestehen. Die Höhe der Ausgleichssumme ist entsprechend den voraussichtlichen Kosten für die Schaffung eines geeigneten Ersatzlebensraumes für den aufgrund der Bewilligung zerstörten Natur- oder Landschaftsraum festzusetzen.

Nach der Intention des Gesetzgebers können somit ökologische Ausgleichsmaßnahmen in der Schaffung von Ersatzlebensräumen, aber auch in anderen Maßnahmen bestehen.

- a) Mit Eingabe vom 12.12.2005 haben die Antragsteller der Behörde verschiedene Vorschläge für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgelegt und wurden diese vom Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz in seinem Gutachten vom 14.12.2005 wie folgt beurteilt:

- Winterruhezone – [REDACTED]
Der Bereich [REDACTED] – [REDACTED] im Ausmaß von 600.000 m² soll als Winterruhezonegebiet ausgewiesen werden. Die Kontrolle erfolgt über Absperrungen sowie Kontrolle durch Pistenwächter.

Beurteilung:

Künftig ist in diesem Bereich durch den beabsichtigten Massenschibetrieb eine wesentlich häufigere Befahrung des Alpgebietes [REDACTED] und damit eine mögliche Nutzung als Variantenabfahrt zu erwarten. Wie Kontrollen durch Pistenwächter in diesem ca 500 m von den derzeitigen offiziellen Pisten entfernten Bereich erfolgen sollen, ist nicht klar.

Ein ökologischer Ausgleich für die durch das Erschließungsprojekt eintretenden Schäden ist jedenfalls nicht gegeben.

- Riesenbärenklau [REDACTED]
Entlang des [REDACTED] baches von der Talstation aufwärts ist ein großer Wildwuchs mit dem Riesenbärenklau festzustellen. Diese Pflanze wuchert sehr stark und ist auch für Menschen schädlich. Um sie wirksam zu bekämpfen, müsste sie fünfmal jährlich über mehrere Jahre vor der Entwicklung der Blüte geschnitten werden.

Beurteilung:

Eine Bekämpfung des Riesenbärenklaus ist sicherlich sinnvoll und notwendig, wird in diesen teilweise schwer zugänglichen Bereichen allerdings nicht effektiv durchgeführt werden können. Eine Bewertung im Sinne einer Verhinderung der Abwertung eines Lebensraumes als Ausgleich ist hier nicht möglich.

➤ Projekt „Respektiere Deine Grenzen“ – Naturprojekt heimische Fauna

Das von der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeitete Projekt soll auf [REDACTED] Seite Richtung [REDACTED] tal forciert werden. Hier gilt es vor allem die heimische Fauna zu fördern.

Beurteilung:

Die Aktion „Respektiere Deine Grenzen“ ist sehr lobenswert, sofern sie landschaftsbezogen und auf die offiziellen Pistenränder beschränkt bleibt, stellt aber keine bewertbare Ausgleichsmaßnahme für zerstörte oder massiv gestörte Lebensräume dar.

➤ Ökologiepark [REDACTED]

Bei der [REDACTED] Talstation soll ein „Ökologiepark“-Waldlehrpfad zur Hebung der Waldgesinnung eingerichtet werden. Schwerpunkte sollen sein: Wohngemeinschaft Wald, Schutzwald, Bergwasser usw.

Beurteilung:

Ein solcher Waldlehrpfad stellt sicherlich eine touristische Bereicherung dar, sofern dadurch keine sensiblen Lebensräume betroffen werden. Eine bewertbare Ausgleichsmaßnahme für die geplanten Zerstörungen und massiven Beeinträchtigungen stellt er jedoch nicht dar.

➤ Moorflächen [REDACTED] bach und [REDACTED]

Die Moorfläche [REDACTED] soll verbessert und durch flankierende Maßnahmen nachhaltig gesichert werden.

Die Moorfläche [REDACTED] soll ebenso wie angrenzende Moorflächen revitalisiert werden.

Beurteilung:

Inwieweit für die Moorfläche [REDACTED] und den Hochmoorbereich [REDACTED] und angrenzender Moorflächen Verbesserungen erforderlich oder möglich sind, kann derzeit nicht beurteilt werden. Für eine seriöse Beurteilung müssen über die ganze Vegetationsperiode entsprechende Bestandsaufnahmen erfolgen.

Erfahrungsgemäß lassen sich jedoch in diesen Lagen nur geringere Verbesserungen erzielen, die im Vergleich zu den geplanten Zerstörungen kaum ins Gewicht fallen werden.

➤ [REDACTED]

Hier sollen die Skitourenläufer durch bessere Beschilderung und durch Öffnen der teilweise stark verwachsenen Abfahrtsroute [REDACTED] wald und damit Be-

ruhigung der angrenzenden Waldbestände gelenkt und kanalisiert werden. Ebenso soll die Route über die Alpe [REDACTED] Richtung [REDACTED] im Bereich der Alpe [REDACTED] beschildert werden. Damit soll verhindert werden, dass geländeunkundige Tourengerer Richtung Fütterung [REDACTED] abfahren. Zum Schutz des Bergwaldes soll neben einer guten Beschilderung das Verbot des Befahrens der Waldflächen entlang von Aufstiegshilfen durch die Pistenwächter verstärkt kontrolliert werden.

Beurteilung:

Eine Beschilderung und Öffnung einer Abfahrtsroute stellt eine zusätzliche Maßnahme dar, die vom Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz als nicht mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung zu vereinbarender Eingriff beurteilt wird.

- [REDACTED]
Durch eine „kleine Schitourenlenkung“ (Maßnahme: Beschilderung) im Bereich Alpe [REDACTED] soll der Bereich [REDACTED] beruhigt werden und dem Stein- und Gamswild vermehrt als Äsungsfläche zur Verfügung stehen.

Beurteilung:

Die kleine Schitourenlenkung bringt zusätzliche Tafeln und damit auch zusätzliche Tourengerer in das Gebiet. Durch die Unverbindlichkeit der Maßnahme sind daher eher Verschlechterungen für das Gebiet zu erwarten.

- Gesinnungs- und Aufklärungsarbeit durch die Skischule

Hier soll eine „Lehrstrecke“ im Übungsbereich mit Stationen errichtet werden, an Hand derer die Skischüler über Naturthemen im Winter durch den Skilehrer aufgeklärt werden können.

Beurteilung:

Die Gesinnungs- und Aufklärungsarbeit durch die Schischule ist, wenn auch unverbindlich, lobenswert und universell in allen Schigebieten einsetzbar. Eine bewertbare Ausgleichsmaßnahme für die geplanten Zerstörungen stellt sich nicht dar.

- Rückbau [REDACTED] (Wanderwege) im Bereich der [REDACTED] spitze

Die Vielzahl der Wanderwege bzw Rinne unter der [REDACTED] spitze südseitig soll auf einen regulären Wanderweg reduziert werden.

Beurteilung:

Diese Maßnahme stellt in erster Linie eine touristische Maßnahme dar und wurde und wird in anderen Landesteilen bereits praktiziert. Inwieweit ein dem Massenansturm auf die Mittagsspitze gerechter Wanderweg in vertretbarem Ausmaß möglich ist, müsste in einem dafür erforderlichen Bewilligungsverfahren geprüft werden.

Eine bewertbare Ausgleichsmaßnahme stellt der Rückbau aus den oben angeführten Gründen nicht dar.

Nach Ansicht des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz seien daher die vorgeschlagenen Maßnahmen *„aus fachlicher Sicht nicht als ökologische Ausgleichsmaßnahmen geeignet“*.

Andere ökologische Ausgleichsmaßnahmen seien dem Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz nicht bekannt, da *„der freie Naturraum und die Landschaft in ihrer Qualität nicht vermehrbar“* seien.

- b) Die Behörde hat daher mit Schreiben vom 7.11.2005 ein Gutachten zur Ermittlung der Kosten für die Schaffung eines geeigneten Ersatzlebensraumes für die aufgrund des Vorhabens beeinträchtigten Natur- und Landschaftsgüter in Auftrag gegeben.

In ihrem ausführlichen und nachvollziehbaren Gutachten vom 06.12.2005 führt die Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz des Amtes der Vorarlberger Landesregierung aus, dass mit Hilfe der Richtlinie des Amtes der Vorarlberger Landesregierung über die „Ermittlung von Ausgleichszahlungen für Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft“ sowie verschiedener anderer Berechnungsparameter eine Summe von € 3.949.162,-- ermittelt worden sei.

Die Antragstellerinnen haben zur Frage der Höhe der Ausgleichssumme im gemeinsamen Schreiben vom 16.02.2006 dahingehend Stellung genommen, dass sie einer *„Ausgleichszahlung in der Höhe von ca € 3,9 Mio ...grundsätzlich nicht zustimmen“* können, zumal *„eine Reihe von Grundlagen, die für die verschiedenen Berechnungen“* herangezogen worden seien, *„in keiner Weise zu erklären und nachzuvollziehen“* seien.

Nach den Vorgaben der Richtlinie des Amtes der Vorarlberger Landesregierung über die „Ermittlung von Ausgleichszahlungen für Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft“ kommt bei der Berechnung von Ausgleichszahlungen neben fachlichen Kriterien insbesondere dem Sachlichkeitsgebot eine besondere Bedeutung zu. Demzufolge darf nämlich eine Ausgleichszahlung einen Antragsteller nicht übermäßig belasten, dh im Normalfall sollte eine Ausgleichszahlung nicht zu einer mehr als 5%igen Verteuerung der Baukosten führen.

Die Baukosten für die Errichtung der beantragten Anlagen betragen etwa € 22.000.000,--. Der 5%ige Anteil an diesen Kosten beläuft sich auf € 1.100.000,--.

Das durchgeführte Ermittlungsverfahren hat somit im Hinblick auf die Bestimmung des § 37 Abs 3 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung gezeigt, dass im vorliegenden Fall die Möglichkeit der Vorschreibung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen nicht gegeben ist. Aus diesem Grunde ist den Antragstellerinnen die Entrichtung einer Geldsumme für die Schaffung von Ersatzlebensräumen durch das Land vorzuschreiben.

3. Nach § 38 Abs 1 und 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung ist dem Antragsteller in Fällen, in denen eine von der erteilten Bewilligung abweichende Ausführung des Vorhabens erhebliche Beeinträchtigungen von Natur oder Landschaft befürchten lässt, eine Sicherheitsleistung bis zur Höhe der voraus-

sichtlichen Kosten einer Ersatzvornahme vorzuschreiben. Die Sicherheitsleistung kann in der Hinterlegung von Bargeld, im Nachweis einer Bankgarantie oder einer ähnlichen Sicherheit bestehen. Die Sicherheitsleistung ist zur Deckung der Kosten einer allfälligen Ersatzvornahme zu verwenden. Sie ist freizugeben, wenn der Sicherstellungszweck nicht mehr gegeben ist.

Zufolge dem Gutachten der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 6.12.2005 beläuft sich die Ausgleichssumme für die durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auf € 3.949.162,--. Unter Bedachtnahme auf den mit der Vorschreibung einer Sicherheitsleistung verfolgten Zweck, nämlich der Sicherstellung allfälliger Ansprüche der Vollstreckungsbehörde im Falle der Durchführung von Ersatzmaßnahmen, scheint im vorliegenden Fall eine Sicherheitsleistung in der Höhe von ca 10 % der Kosten für die Schaffung von Ersatzlebensräumen ausreichend zu sein.

X.

Das durchgeführte Ermittlungsverfahren hat somit insgesamt ergeben, dass trotz der Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen eine Verletzung der Interessen von Natur oder Landschaft erfolgen wird. Aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen eindeutig positiven (volks)wirtschaftlichen und touristischen Auswirkungen ist jedoch ein überwiegendes Gemeinwohl gegeben. Hinzu kommt, dass den Antragstellern keine zumutbaren, Natur und Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügungen stehen.

Ingesamt ist daher festzustellen, dass sämtliche Bewilligungsvoraussetzungen des § 35 Abs 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung erfüllt sind und daher die beantragte Bewilligung unter den im Spruch enthaltenen Nebenbestimmungen zu erteilen war.

Hinweis:

Um das beantragte Vorhaben verwirklichen zu können, bedarf es neben der Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung jedenfalls auch einer Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975, dem Wasserrechtsgesetz 1959, dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002, dem Seilbahngesetz 2003 sowie allenfalls dem Baugesetz.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid kann Berufung erhoben werden, die binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides schriftlich, mit Telefax oder mit E-Mail bei der Bezirkshauptmannschaft Bregenz einzubringen wäre. Die Berufung hat den Bescheid zu bezeichnen, gegen den sie sich richtet und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten.