



Zahl: [IVe-415.49](#)

Bregenz, am [29.09.2010](#)

Auskunft:

[Dr. Mirjam Hick](#)

DW: [24514](#)

Betreff: [Skilifte Lech, Ing Bildstein GmbH;](#)  
[Schigebietsverbindung Lech - Schröcken; Feststellungsverfahren gem § 3](#)  
[Abs 7 UVP-G 2000;](#)  
[Feststellungsbescheid](#)

## B e s c h e i d

Die Skilifte Lech, Ing. Bildstein GmbH, HNr 185, 6764 Lech am Arlberg, vertreten durch ihren Geschäftsführer TR DI Michael Manhart, hat mit E-Mail vom 11.06.2010 einen Antrag auf Durchführung eines Feststellungsverfahrens gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 zur Frage eingebracht, ob für das Vorhaben „Verbindung der Schigebiete von Lech und Schröcken“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Hierüber ergeht seitens der Vorarlberger Landesregierung als UVP-Behörde I. Instanz folgender

## S p r u c h

### I.

**Gemäß § 2 Abs 2, § 3 Abs 1 und Abs 7, § 3a Abs 2 Z 1, Abs 5 und Abs 6, § 39 Abs 1 iVm Anhang 1 Z 12 lit b Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr 697/1993 idGF, wird festgestellt, dass durch das unter Pkt B) dargestellte Vorhaben/ im Antrag der Skilifte Lech, Ing. Bildstein GmbH, vom 11.06.2010 dargestellte und in den der Behörde mit E-Mail vom 30.04.2010 und 11.06.2010 sowie mit Schreiben vom 06. bzw 09.08.2010 vorgelegten Projektunterlagen näher ausgeführte Vorhaben „Schigebietsverbindung Lech – Schröcken“ bestehend aus der Neuerrichtung der 10-MGD „Auenfeldjet“ sowie dem Umbau des bestehenden Weibermahdliftes in eine kuppelbare Kombibahn mit Sesseln und Kabinen (8/10-CGD „Weibermahdbahn“) der Tatbestand des An-**

**hanges 1 Z 12 zum UVP-G 2000 nicht erfüllt wird und aus diesem Grund keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.**

## II.

Gemäß §§ 57 und 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl Nr 51/1991 idgF, hat die Skilifte Lech, Ing. Bildstein GmbH, nachstehende Verfahrenskosten zu tragen und mittels beiliegendem Erlagschein binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides zu zahlen:

**Landesverwaltungsabgaben** gemäß Verwaltungsabgabengesetz, LGBl Nr 10/1974 idgF, und § 1 Abs 1 iVm Tarifpost 103 der Anlage zur Verwaltungsabgabenverordnung, LGBl Nr 13/2005 idgF:

Bescheid	EURO 430,70
----------	-------------

### **Gebührenhinweis:**

Nach dem Gebührengesetz 1957, BGBl Nr 267/1957 idgF, sind gegenständlicher Antrag samt Unterlagen wie folgt zu vergebühren:

Antrag (TP 6 Abs 1 GebührenG 1957)	EURO 13,20
Beilagen (TP 5 Abs 1 GebührenG 1957)	<u>EURO 32,60</u>
<b>Gesamt</b>	<b>EURO 45,80</b>

Auch diese Gebühren sind in der ausgewiesenen Gesamtsumme am beiliegenden Erlagschein berücksichtigt.

## **B e g r ü n d u n g**

### **A) Verfahrensgang:**

Mit E-Mail vom 30.04.2010 hat die Skilifte Lech, Ing. Bildstein GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer TR DI Michael Manhart, einen Antrag auf Prüfung und Feststellung der im Landschaftsschutzverfahren notwendigen Schritte gestellt. Zum Projekt wurde im Wesentlichen ausgeführt wie folgt:

*Es sei eine Schigebietsverbindung von Schröcken & Warth mit Lech geplant. Es seien keinerlei Pistenplanierungen im Zuge der Realisierung erforderlich. Im Hauptkabelgraben würden auch die drei Mittelspannungsleiter der VKW mitverlegt werden und in Folge die derzeitige 30 kV – Freileitung der VKW über das Auenfeld abgetragen werden. Der Längenschnitt des Auenfeldjets sei derzeit mit nur einer 47 m hohen Stütze Nr 2 westlich der Unteren Auenfelder Alpe*

*vorgesehen. Die hohen Seilführungen und weiten Spannfelder der Umlaufbahn Auenfeldjet würden Unangreifbarkeit durch Lawinen und eine geringe Anzahl an Stützen bewirken. Auf Wunsch der Behörden werde alternativ für den Bereich Auenfeld noch eine Längenschnittsvariante mit einer höheren Stützenszahl und niedrigerer Seilführung untersucht werden, welche ua dann noch auf lawinentechnische Relevanz durch die Wildbach- und Lawinenverbauung zu überprüfen sein werde.*

Begleitend wurden – aufgeteilt auf fünf E-Mails – folgende Unterlagen für die naturschutzrechtliche Überprüfung übermittelt: ein Übersichtsplan samt einer Auflistung UVP-relevanter Flächen im Ausmaß von 2,44 ha (Orthofoto Version 04/2010, Plannummer: EE07F\_28) der Firma Ecosign der beiden Bahnen Auenfeldjet und Weibermahd mit Stationen, Kabelgraben und Baustraße zur Talstation des Auenfeldjet; Längenschnitte der Firma Doppelmayr für die geplanten Bahnen Auenfeldjet (Datum: 17.03.2010, Zeichn. Nr: 20002562P000100 d) und Weibermahd (Datum: 18.03.2010, Zeichn. Nr: 20003264P000100 a), Vorentwürfe des Architekturbüros Riemelmoser (Datum: 21. und 27.04.2010) für die Weibermahd Bergstation (Plan Nr: 122/09/05, 122/09/06 und 122/09/VE07, 122/09/VE08 und 122/09/VE09 samt Planunterlagen der Firma Doppelmayr, Datum: 30.04.2010, Nr: 20095009E009001, 200816119F009001 und 20093038E009001), die Mittelstation (Plan Nr: 122/09/03, 122/09/04 und 122/09/VE04, 122/09/VE05 und 122/09/VE06 samt Planunterlagen der Firma Doppelmayr, Datum: 30.04.2010, Nr: 20081611E009001) und die Auenfeldjet Talstation (Plan Nr: 122/09/01, 122/09/02 und 122/09/VE01, 122/09/VE02 und 122/09/VE03 samt Planunterlagen der Firma Doppelmayr, Datum: 30.04.2010, Nr: 20095009E009001).

Mit Schreiben vom 08.06.2010, Zl: IVe-415.49, ersuchte die Behörde die Abteilung VIIc - Hochbau und Gebäudewirtschaft um sachverständige Prüfung der vorgelegten Planunterlagen dahingehend, ob die dort gemachten Angaben betreffend bebaute Flächen und Bauaushubflächen für die Stationsgebäude sowie die Flächenangaben für die Baugrube, die Baustraße und den Kabelgraben schlüssig und nachvollziehbar seien.

Am 10.06.2010 langte bei der Behörde eine 3D-Visualisierung der Antragstellerin betreffend den Umbau der Weibermahdbahn und den Neubau des Auenfeldjets ein. Darin sind die beiden Ausführungsvarianten des Auenfeldjets, nämlich einerseits mit einer 47 m hohen Stütze Nr 2 (Gittermast) westlich der Unteren Auenfelder Alpe und andererseits mit zwei etwa halb so hohen Stützen, sowie das Auenfeld mit und ohne der bestehenden Mittelspannungs-Freileitung der VKW dargestellt, jeweils im Sommer und Winter. Das Projekt betreffend wurden im Wesentlichen folgende weiteren Angaben gemacht:

*Die Variante mit den beiden niedrigeren Stützen sei gegenüber jener mit hohem Gittermast optisch zu bevorzugen. Der Wegfall der derzeitigen VKW-Mittelspannungs-Freileitung mitten über das Auenfeld und die geplante Seilbahntrasse des Auenfeldjets würden sich optisch in etwa aufheben. Im Sommer befänden sich keine Fahrbetriebsmittel auf den Seilen des Auenfeldjets.*

Mit E-Mail vom 11.06.2010 schließlich wurde mit Bezug auf die mit E-Mail vom 30.04.2010 vorgelegten Unterlagen und der eingereichten 3D-Visualisierung formell der Antrag auf Überprüfung gestellt, ob es für die angestrebte Realisierung der Umlaufbahn Auenfeldjet als Verbindung der Schigebiete von Lech und Schröcken zuvor einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfe. Ergänzend wurde ein neuer Längenschnitt des Auenfeldjets mit zwei etwa halb so hohen Stützen im Bereich westlich der Unteren Auenfelder Alpe übermittelt. Dazu wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

*Die Höhe der Seilführung reduziere sich gegenüber der ursprünglichen Variante mit einem hohen Gittermast im selben Bereich in etwa auf die Hälfte. Erkauft werde dieser optische Vorteil durch eine „rauere“ Führung der Fahrbetriebsmittel / Kabinen in Folge des nötigen Einsatzes von Kombirollenbatterien bei Reduktion der Stützhöhe ebenda. Bezüglich der benötigten Flächeninanspruchnahme des Gesamtprojektes Weibermahdbahn - Auenfeldjet von insgesamt 2,44 ha laut Berechnung der Firma Ecosign seien beide Ausführungsvarianten gleich.*

Dem Antrag war ein aktualisierter Übersichtsplan samt einer Auflistung UVP-relevanter Flächen im Ausmaß von 2,44 ha (Orthofoto Version 06/2010, Plannummer: EE07F\_28Rev.01) der Firma Ecosign sowie ein angepasster Längenschnitt der Firma Doppelmayr für den Auenfeldjet (Variante mit niedriger Seilführung bei Stütze 2, Datum: 06.05.2010, Zeichn. Nr: 20002562P000100 e) beigelegt.

Am 21.06.2010 langte bei der Behörde die **Beurteilung des bautechnischen Sachverständigen** ein. Darin wurde ausgeführt, dass die Prüfung mittels händischer Messung in den pdf-Unterlagen ergeben habe, dass die eingezeichneten Flächen mit den in der UVP-Auflistung angegebenen Werten im Wesentlichen übereinstimmen würden und somit die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit angenommen werden könne. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Bauaushubflächen laut Schnittskizzen in Bezug auf die projektierten Gelände berechnet worden seien. Die Fläche der Baustraße habe nicht geprüft werden können.

Mit Schreiben vom 23.06.2010 Zl: IVE-415.49, bat die Behörde den schitechnischen Amtssachverständigen um Beurteilung des Projekts aus schitechnischer Sicht und um Beantwortung insbesondere der nachfolgenden Fragen: 1. Ist es nachvollziehbar, dass für die Schigebietsverbindung keine neuen Pistenplanierungen erforderlich sind? 2. Sind aus schitechnischer Sicht sonstige Maßnahmen (zB Erweiterung bestehender Pisten aufgrund einer Verlagerung der Schifahrerströme) notwendig? 3. Wie stellt sich aus schitechnischer Sicht die Situation Dorfbahn Schröcken – Projekt Schigebietsverbindung dar?

Am 25.06.2010 fand eine Besprechung mit dem Vertreter der Antragstellerin statt, in welcher insbesondere die noch vorzulegen bzw zu aktualisierenden Unterlagen festgelegt wurden. Betreffend das Projekt wurde seitens der Projektwerberin ergänzend ausgeführt:

*Es seien keine sonstigen Maßnahmen, zB Anpassung bestehender Lift- oder Pistenanlagen aufgrund einer allfälligen Neuverteilung der Schifahrerströme, geplant, die mit den beiden gegenständlichen Liftbauten in räumlichem und sachlichem Zusammenhang stünden bzw die demselben Zweck (Gesamtkonzept) dienen würden. Weder bestehe mit der bereits genehmigten Pistenkorrektur mit Steigspur für Pistengeräte beim Felpel-Mähder, welche lediglich der Sicherheit der Schifahrer in diesem gefährlichen Bereich diene, noch mit anderen Schigebietsprojekten, wie beispielsweise der geplanten Schigebietsverbindung zwischen Zürs und Rauz, ein sachlicher Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt. Ebensowenig sei die Dorfbahn Schröcken Teil des Verbindungsprojekts im Sinne eines dahinterliegenden Gesamtkonzeptes. Der Auenfeldjet habe gleich viele Gäste mit und ohne Dorfbahn Schröcken.*

*Der Auenfeldjet werde 9 Stützen benötigen (bei der Stütze 4a und 4b handelt es sich um eine Doppelstütze), wovon sich keine auf einer Fläche befinde, die bereits geländeverändert worden sei. Die Divergenz der Länge des Auenfeldjets (gem UVP-Auflistung beträgt die Länge 2.054 m, gem Längenschnitt Doppelmayr 2.059,96 m) erkläre sich dadurch, dass bei den Angaben der Fa Doppelmayr der überdachte Bereich der Station mit eingerechnet sei. Der Auenfeldjet werde im Durchfahrbetrieb 34+7 Kabinen (davon 34 am Seil) haben.*

*Die neue Weibermahdbahn werde 10 Stützen umfassen. Die gesamte bestehende Trasse der Weibermahdbahn samt Piste (im Orthofoto 04/2010 blau ausgewiesen) sei vor etlichen Jahren geländeverändert worden. Der Bereich der geplanten Stützen 1 und 2 sei im Zuge der Kitzibachplanie geländeverändert worden. Somit befänden sich lediglich die Stützen 8 und 9 auf bisher noch nicht geländeveränderten Flächen; für die Stütze 3 sei das noch unklar. Die Divergenz der Länge des Weibermahdliftes (gem UVP-Auflistung beträgt die Länge 752 m, gem Längenschnitt Doppelmayr 756,34 m) erkläre sich wiederum dadurch, dass bei den Angaben der Fa Doppelmayr der überdachte Bereich der Station mit eingerechnet sei.*

*Auch zB im Bereich des Kitzibachtobels bzw der geplanten Mittelstation seien keine Rodungen erforderlich.*

*Bei in der Auflistung als Pistenfläche bezeichneten Flächen handle es sich um Planien, dh Flächen, auf denen schon Geländeveränderungen durchgeführt worden seien.*

*Die von der Wildbach- und Lawinenverbauung vorgebrachte Idee eines kleinen Schutzdammes im Bereich der Talstation des Sonnenjets betreffe lediglich diesen und sei für den Auenfeldjet bzw die lawinensichere Erreichung desselben nicht von Bedeutung.*

Am 01.07.2010 fand ein Lokalaugenschein statt. Im Zuge dessen wurde von Seiten der Skilifte Schröcken Strolz GmbH einerseits bestätigt, dass die Talstation Auenfeldjet direkt über bestehende Pisten eingebunden werde und somit für die Anbindung keine Geländeveränderungen notwendig seien und dass andererseits die geplante Baustraße nach Abschluss der Bauarbeiten erhalten bleiben solle.

Am darauffolgenden Tag wurde – neben bereits vorgelegten Längenschnitten – eine von der Firma Ecosign erstellte detaillierte Aufstellung der Stützenfundamente der beiden Anlagen Weibermahdbahn und Auenfeldjet im Gesamtausmaß von 414,9 m<sup>2</sup> (inklusive 25%-Zuschlag für Nebenflächen [Baugrube, Einebnung etc]) sowie eine „Überblendung“ (Orthofoto) des derzeitigen Weibermahdliftes und der geplanten Weibermahdbahn übermittelt und weiters ausgeführt wie folgt:

*Die Stütze 3 der Weibermahdbahn stehe auf einem von der alten Stütze schon beeinträchtigten Fleck. Die Stützen 8 und 9 stünden auf Urgelände.*

*Betreffend den Kabelgraben würden die meisten Gelehrten davon ausgehen, dass nur der Kabelgraben an sich, Breite 80 cm, UVP-relevant sei, da die Aushübe, sorgfältig seitlich gelagert und nach 14 Tagen nicht mehr vorhanden, nur temporär seien. Die ursprüngliche Vegetation werde durchgängig auf dem Graben durch Wiederauflegen der Rasensoden wieder hergestellt, im Bereich der seitlich gelagerten Aushübe befände sich nach Wiederverfüllen die ursprüngliche Vegetation, die nicht nennenswert gestört werde.*

Mit dem E-Mail weitergeleitet wurde ein E-Mail der Firma Ecosign, in welcher zum Vorhaben folgende Ergänzungen enthalten waren:

*Die Flächenangaben der Stützenfundamente entsprechen der Vorentwurfsphase der Firma Doppelmayr und seien daher +/- variabel. Bei den 0,04 ha Gesamtfläche der Stützen sei bereits ein Zuschlag von 25% für Nebenflächen (zB Baugrube, Einebnung etc) inkludiert.*

*Beim Aushubmaterial für den Kabelgraben handle es sich um keine permanente Deponierung auf einer Ersatzfläche, da das Material zu 100% wieder auf derselben Fläche eingebaut werde. Der Graben werde geländeschonend mit einem Schreitbagger – dessen Breite ca 2,5 m betrage – ausgeführt.*

Im E-Mail vom 06.07.2010 führte die Antragstellerin unter Verweis auf die Entscheidung des Umweltsenates vom 12.4.2000 Folgendes aus:

*Geringfügige Geländeeingriffe seien nicht UVP relevant, wozu sicherlich auch temporäre Deponien von Rasensoden und Aushubmaterial neben Kabelgräben gehören würden, die nach Fertigstellung der Arbeiten alsbald wieder verschwunden seien und die Originalvegetation nach einigen Regenfällen „im alten Glanz“ erscheine. Im Falle Auenfeldjet könne man den Kabelgraben zwischen der Talstation und der Stütze 3, weiters zwischen den Stützen 7 und 8 in der Seilbahntrasse verlegen. Die letzten ca 250 m würden in die bestehende Planie des Übergangs über den Kitzibachtobels eingebaut. Bei der Weibermahdbahn würde der Kabelgraben völlig im schon veränderten Gelände situiert werden, ausgenommen im Bereich der Stützen 8 und 9, wo er aber sofort mit Originalvegetation wieder abgedeckt würde. Hier würden in etwa 120 m UVP relevant anzurechnen sein.*

Am 13.07.2010 übermittelte der *schitechnische Sachverständige* seine Beurteilung des Projektes (Zl: Sportreferat-058). Darin wurde aus schitechnischer Sicht im Wesentlichen ausgeführt, dass den Projektunterlagen einwandfrei entnommen werden könne, dass keine neuen Pistenplanierungen erforderlich seien. Sowohl die Winter- als auch die Sommerbegehung hätten diesen Umstand bestätigt. Wenn überhaupt seien nur marginale Auswirkungen auf die Schifahrerströme zu erwarten, die jedenfalls keine Auswirkungen auf die Pistendimensionen hätten. Auch die bereits bestehenden Tageskartenlimitierungen in den Skigebieten Lech/Zürs und Warth/Schröcken stünden einer diesbezüglichen Ausweitung entgegen. Zwischen den Projekten Skiverbindung Lech-Warth und der Dorfbahn Schröcken bestünden keine direkten Zusammenhänge. Beide Projekte würden für sich jeweils eigenständige Vorhaben ohne Abhängigkeiten von einander darstellen.

Mit E-Mail vom 19.07.2010 wurde die Antragstellerin auf eine Unstimmigkeit zwischen ihren Angaben, wonach die Stützen 8 und 9 auf Urgelände stehen würden, und der mit E-Mail vom 02.07.2010 übermittelten "Überblendung" bzw dem Übersichtsplan (Orthofoto), die diesen Bereich als überformtes Gelände ausweisen, aufmerksam gemacht und um Aufklärung ersucht. Auch hinsichtlich der Stützen 1 und 2 wurde um Nachweis ersucht, ob sich diese auf Flächen befinden, die im Zuge der Kitzibachtobel-Planie verändert worden seien.

Am selben Tag übermittelte die Antragstellerin elektronisch ein Orthofoto aus dem Jahr 2009 für den Bereich Weibermahd und führte zum Projekt insbesondere Folgendes aus:

*Die Planie im Bereich der künftigen Stützen 1 und vor allem 2 habe man heuer schon praktisch nicht mehr gesehen, weil sie ordentlich rekultiviert worden sei. Die Stütze 3 stehe in etwa auf dem Standort der vorhandenen Stütze oberhalb des Flachmoors. Die Stützen von Nummer 4 bis zur jetzigen Bergstation befänden sich allesamt auf schon einmal bewegten Flächen, welche allerdings gerade auch unterhalb der Bergstation als solche kaum mehr erkennbar seien. Auch die Fläche südlich der Straße oberhalb der derzeitigen Bergstation sei verändert worden. Man sehe hier den relativ helleren Bereich. Die letzten 5 mm der gelben Trasse der neuen Bahn und zum Teil das südwestliche Ende der Bergstation würden in unbewegtes Gelände am Petersboden hinein reichen. Anzurechnen sei demnach nur der ausfahrtsseitige Teil der künftigen Bergstation. Im Talstationsbereich des derzeitigen Weibermahdliftes hätte die Antragstellerin ebenfalls das Gelände bewegt, auch westlich und südlich der Station. Die damaligen Eingriffe sehe man heute nicht mehr.*

Am 06. bzw 09.08.2010 schließlich legte die Antragstellerin einen aktualisierten Übersichtsplan samt einer Auflistung UVP-relevanter Flächen im Ausmaß von 2,77 ha (Orthofoto Version 08/2010, Plannummer: EE07F\_28Rev.02) der Firma Ecosign sowie angepasste Entwürfe des Architekturbüros Riemelmoser (Datum: 02. bzw 03.08.2010) für die Weibermahd Bergstation (Plan Nr: 122/09/E07, 122/09/E07B, 122/09/E08 und 122/09/E09), die Mittelstation (Plan Nr: 122/09/E04, 122/09/E04B, 122/09/E05 und

122/09/E06) und die Auenfeldjet Talstation (Plan Nr: 122/09/E01, 122/09/E01B, 122/09/E02 und 122/09/E03).vor.

Die angeführten Gutachten des bautechnischen sowie des schitechnischen Sachverständigen wurden den Parteien des Feststellungsverfahrens mit Schreiben vom 12.08.2010, ZI: IVe-415.49, samt Projektunterlagen zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit eingeräumt, dazu gemäß § 45 Abs 3 AVG Stellung zu nehmen. Das Schreiben wurde weiters dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan zur Wahrung des Anhörungsrechts übermittelt.

Das **wasserwirtschaftliche Planungsorgan** teilte mit Schreiben vom 30.08.2010, ZI: VIIId-0506.08-2010/0001, mit, dass das Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis genommen werde.

Darüber hinaus sind keine weiteren Stellungnahmen bei der Behörde eingegangen.

### **B) Entscheidungswesentlicher Sachverhalt:**

Vorab ist festzuhalten, dass sich die UVP-Behörde im Feststellungsverfahren auf eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation beschränken darf bzw muss. Es ist eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit vorhabenstypischer Umweltauswirkungen vorzunehmen, wobei den von der Projektwerberin zur Verfügung gestellten Unterlagen wesentliche Bedeutung zukommt. Im Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 ist vom Antrag des Projektwerbers auszugehen (Umweltsenat vom 26.04.2010, 9B/2009/16-28). Liegen keine ausreichenden Unterlagen vor, ist der Sachverhalt – soweit möglich – von Amts wegen zu ermitteln (Umweltsenat vom 18.09.2007, 7A/2007/12-7; *Ennöckl/Raschauer*, UVP-G Kommentar<sup>2</sup>, § 3 Rz 47).

Die Skilifte Lech, Ing. Bildstein GmbH, plant die Errichtung einer Verbinderbahn zwischen den Schigebieten Lech und Schröcken über das Auenfeld („Auenfeldjet“) sowie den Umbau des bestehenden Weibermahdliftes. Pisten- oder Schiwegplanierungen sind keine vorgesehen. Lawinenschutzbauten sowie Rodungen sind – neben den sonstigen Geländeänderungen – keine erforderlich.

Der Auenfeldjet soll als 10er-Kabinenbahn mit 34+7 Kabinen im Durchfahrbetrieb (davon 34 am Seil) und einer maximale Förderleistung von 1.476 P/h in beide Richtungen ausgeführt werden. Die Talstation des Auenfeldjets soll im Gemeinde- und Schigebiet Schröcken östlich der bestehenden Liftrasse des Sonnenjets mit einer be-/überbauten Fläche von 1.150 m<sup>2</sup> errichtet werden. Darüber hinaus sind Geländeaufschüttungen im Ausmaß von 1.925 m<sup>2</sup> erforderlich, wovon jedoch 259 m<sup>2</sup> über bereits bestehende Pisten bzw die geplante Baustraße Auenfeld verlaufen. Von dort soll die Trasse mit einer Länge von 2.054 m mit 9 Stützen (bei der Stütze 4a/4b handelt es sich um eine Doppelstütze) am westseitigen Talrand des Auenfeldes zu einer Mittelstation geführt werden. Sowohl das geplante Talstationsgebäude als auch die projektierten

Stützen befinden sich auf Flächen, auf denen bislang keine Geländeänderungen vorgenommen worden sind. Der Bahnhof der Kabinen soll in der Talstation, der Unterflurantrieb in der Mittelstation untergebracht werden. Der Kabelgraben weist eine Länge von 3.070 lfm und eine Breite von 0,80 m auf. In diesen soll die bestehende Stromleitung der VKW mitverlegt werden. Der Kabelgraben soll mit einem Schreitbagger, dessen Breite ca 2,5 m beträgt, ausgeführt werden. Abgesehen von einem Abschnitt von ca 250 m vor der Mittelstation, der im Bereich der bestehenden Kitzibachtobel-Planie liegt, sollen für den Kabelgraben ausschließlich bislang nicht geländeveränderte Flächen in Anspruch genommen werden.

Die geplante Baustraße zur Talstation des Auenfeldjets soll eine Fläche von 1.400 m<sup>2</sup> aufweisen und auch nach Fertigstellung des Baues erhalten bleiben.

Über die Mittelstation soll der Auenfeldjet mit der Weibermahdbahn verbunden werden, indem sie - als Knickstation ausgeführt – die bisherige Talstation des Weibermahdliftes ersetzen soll. Die Mittelstation soll eine be-/überbaute Fläche von 1.717 m<sup>2</sup> aufweisen und etwa 28 m westlich abgerückt der bestehenden Talstation des Weibermahdliftes im Nahbereich der Kitzibachtobel-Planie errichtet werden. 972 m<sup>2</sup> der Stationsfläche liegen auf bereits überformtem Gelände. Die zusätzlichen Geländeaufschüttungen belaufen sich auf 2.518 m<sup>2</sup>, wovon sich wiederum 978 m<sup>2</sup> auf der bestehenden Piste und Talstation Weibermahd befinden und daher in Abzug zu bringen sind.

An die Stelle des bestehenden 4er-Sessellifts Weibermahd mit einer Maximalförderleistung von 2.400 P/h soll eine kuppelbare Kombibahn mit 30 8er-Sesseln und 19 10er-Kabinen (vom Auenfeldjet) mit einer maximalen Förderleistung von 3.840 P/h treten. Der Unterflurantrieb soll sich in der Bergstation, der Bahnhof in der Mittelstation befinden. Die Bergstation der Weibermahdbahn soll eine be-/überbaute Fläche von 686 m<sup>2</sup> aufweisen, 348 m<sup>2</sup> davon auf schon geländeveränderten Flächen. Begleitend sind Geländeaufschüttungen im Ausmaß von 1.672 m<sup>2</sup> (1.182 m<sup>2</sup> + 490 m<sup>2</sup> auf fremdem Grund, die möglicherweise jedoch nicht notwendig sein werden) erforderlich, wovon allerdings 893 m<sup>2</sup> über bereits überformtes Gelände verlaufen. Die neue Trasse soll auf einer Länge von 752 m 10 Stützen umfassen. Die Stützen befinden sich auf bereits geländeveränderten Flächen. Der Kabelgraben wird ebenso im schon veränderten Gelände situiert werden.

Somit ergibt sich folgende Aufstellung der Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung:

<b>UVP-relevante Fläche</b>	<b>Fläche in m<sup>2</sup></b>	<b>Anmerkung</b>
<u>Auenfeldjet:</u>		
Talstation	1.150	
Geländeaufschüttungen	1.666	1.925 m <sup>2</sup> - 259 m <sup>2</sup> (bestehende Piste bzw Baustraße)
Stützen	229,25	183,4 m <sup>2</sup> + 45,85 m <sup>2</sup> (25 %

		Zuschlag für Nebenflächen [Baugrube, Einebnung etc])
Kabelgraben	2.256	L: 3.070 m, B: 0,8 m 2.456 m <sup>2</sup> - 200 m <sup>2</sup> (250 m auf bereits geländeveränderter Fläche)
<u>Mittelstation:</u>	745	1.717 m <sup>2</sup> - 972 m <sup>2</sup> (bestehende Piste bzw dzt Talstation Wei- bermahd)
Geländeaufschüttungen	1.540	2.518 m <sup>2</sup> - 978 m <sup>2</sup> (bestehende Piste bzw dzt Talstation Wei- bermahd)
<u>Weibermahdbahn:</u>		
Bergstation	338	686 m <sup>2</sup> - 348 m <sup>2</sup> (bereits ge- ländeveränderte Fläche)
Geländeaufschüttungen	779	1.672 m <sup>2</sup> - 893 m <sup>2</sup> (bereits überformtes Gelände)
Stützen	-	alle auf bereits überformtem Gelände
<u>Baustraße Auenfeld:</u>	1.400	
<b>Summe</b>	<b>10.103,25</b>	<b>= 1,01 ha</b>

Für den Auenfeldjet ist kein Sommerbetrieb vorgesehen. Dementsprechend werden sich im Sommer keine Fahrbetriebsmittel auf den Seilen des Auenfeldjets befinden.

Das Vorhaben liegt nicht in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A des Anhangs 2 zum UVP-G 2000.

Die Kosten belaufen sich auf € 15 Mio.

### **C) Beweiswürdigung:**

Entsprechend dem Charakter des Feststellungsverfahrens als Grobprüfung (Wahrscheinlichkeit, Plausibilität) sind die Beweise durch die UVP-Behörde so zu erheben, dass sie nur dieser Grobprüfung standhalten.

Die unter B) getroffenen Feststellungen beruhen – soweit es nicht offenkundige Tatsachen sind – auf den erwähnten Gutachten bzw Stellungnahmen des bautechnischen sowie des schitechnischen Amtssachverständigen, den von der Antragstellerin gemachten Ausführungen und vorgelegten Unterlagen und den anlässlich der Sommerbegehung getätigten Äußerungen der Vertreter der Skilifte Schröcken Strolz GmbH betreffend die Erreichbarkeit der Auenfeldjet Talstation sowie der Baustraße.

Die erkennende Behörde kam zu dem Schluss, dass die eingeholten Gutachten vollständig, schlüssig und nachvollziehbar sind. Den Ausführungen der Amtssachverständigen wurde auch nicht auf gleicher Ebene entgegengetreten. Die erkennende Behörde konnte sich somit uneingeschränkt auf die Gutachten stützen.

Die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen erschienen der Behörde ebenfalls ausreichend und - nach Aufklärung bestehender Widersprüche - schlüssig. Die Angaben der Antragstellerin, wonach sich die Stützen 8 und 9 der geplanten Weibermahdbahn auf bisher noch nicht geländeveränderten Flächen befänden, wurden von der nachfolgend übermittelten Überblendung samt Erläuterungen der Antragstellerin widerlegt. Darüber hinaus wurden von der Behörde Orthofotos aus den 1970er Jahren vergleichend herangezogen, welche bereits großflächige Geländeveränderungen im Bereich der bestehenden Trasse und Piste des Weibermahdliftes ausweisen und die Angaben betreffend die bereits bestehenden Geländeveränderungen bestätigen. Auch dagegen wurden keine Einwendungen erhoben.

Ferner wurde die Flächenbilanz von keiner der Parteien in Zweifel gezogen, sodass die Feststellungen zweifelsfrei getroffen werden konnten.

#### **D) Rechtliche Beurteilung:**

§ 39 Abs 1 UVP-G 2000 legt fest, dass für die Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt dieses Gesetzes die Landesregierung zuständig ist. Die Zuständigkeit der Landesregierung erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den gemäß § 5 Abs 1 leg cit betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß § 18b leg cit.

Die §§ 3 ff UVP-G 2000, die die Bestimmungen über das Feststellungsverfahren beinhalten, befinden sich im ersten Abschnitt des UVP-G 2000, sodass die Zuständigkeit der Vorarlberger Landesregierung als UVP-Behörde I. Instanz für dieses Feststellungsverfahren gegeben ist.

Auf Grund von § 3 Abs 7 UVP-G 2000 hat die Behörde auf Antrag der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes, festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder § 3a Abs 1 bis 3 UVP-G 2000 durch dieses Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung in diesem Verfahren haben die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören.

Bei einem Feststellungsverfahren nach § 3 Abs 7 UVP-G 2000 ist das beantragte Projekt anhand der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Entscheidung zu beurteilen (vgl zuletzt Erkenntnis des Umweltsenates vom 27.11.2008, ZI US 4A/2008/11-59). Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens je-

doch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind (s Vorbemerkungen zu Anhang 1 zum UVP-G 2000).

Der Vorhabensbegriff ist in § 2 Abs 2 UVP-G 2000 definiert. Demnach ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in die Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Grundsätzlich liegt es am Projektwerber, sein Vorhaben so zu definieren, wie er es verwirklichen möchte. Die Behörde ist im Wesentlichen an den Antrag gebunden. Der Umweltsenat hat jedoch bereits mehrfach der Absicht von Projektwerbern, beispielsweise durch formales Aufteilen eines Vorhabens auf mehrere Projektträger einer UVP-Pflicht zu entgegen, einen Riegel vorgeschoben. Mögliche Beurteilungskriterien sieht der Umweltsenat etwa in der gemeinsamen Dispositionsbefugnis, eines einheitlichen Verkehrskonzeptes, gemeinsamer Instandhaltung, Wartung und Reinigung sowie des gemeinsamen Betriebszweckes unter Beachtung des klar deklarierten Willens des Projektwerbers (vgl *Eberhartinger-Tafill/Merl*, UVP-G 2000, 22, mN).

Die projektierten Liftbauten sind Anlagen iSd § 2 Abs 2 UVP-G 2000. Bezüglich möglicher weiterer zurechenbarer Maßnahmen, die in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt stehen, gab die Antragstellerin an, dass keine sonstigen Maßnahmen, zB Anpassung bestehender Lift- oder Pistenanlagen aufgrund einer allfälligen Neuverteilung der Schifahrerströme, geplant seien, die mit den beiden geplanten Liftbauten in räumlichem und sachlichem Zusammenhang stehen bzw die demselben Zweck (Gesamtkonzept) dienen würden. Weder bestehe mit der bereits genehmigten Pistenkorrektur mit Steigspur für Pistengeräte beim Felpelmähder, welche lediglich der Sicherheit der Schifahrer in diesem gefährlichen Bereich diene, noch mit anderen Schigebietsprojekten, wie beispielsweise der geplanten Schigebietsverbindung zwischen Zürs und Rauz, ein sachlicher Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt. Ebensowenig sei die Dorfbahn Schröcken Teil des Verbindungsprojekts im Sinne eines dahinterliegenden Gesamtkonzeptes.

Den der Behörde vorliegenden Unterlagen sind keine Anhaltspunkte zu entnehmen, die zu diesem deklarierten Willen im Widerspruch stehen.

Gemäß § 3 Abs 1 1. Satz UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der Bestimmungen des UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Nach Anhang 1 Z 12 UVP-G 2000 sind Schigebietsvorhaben UVP-pflichtig, wenn es sich

- um eine Neuerschließung oder eine Änderung (Erweiterung) von Gletscherschigebieten handelt und damit eine Flächeninanspruchnahme durch Pisteneubau oder durch Liftrassen verbunden ist (Z 12 lit a, Spalte 1),

- um eine Erschließung von Schigebieten durch Errichtung von Seilförderanlagen zur Personenbeförderung oder Schleppliften oder Errichtung von Pisten handelt und damit eine Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pisteneubau oder durch Liftrassen von mindestens 20 ha verbunden ist (Z 12 lit b, Spalte 1) oder
- um eine Erschließung von Schigebieten durch Errichtung von Seilförderanlagen zur Personenbeförderung oder Schleppliften oder Errichtung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A handelt und damit eine Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pisteneubau oder durch Liftrassen von mindestens 10 ha verbunden ist (Z 12 lit c, Spalte 3).

Bei Z 12 sind § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist.

Fußnote 1 a zu Anhang 1 UVP-G 2000 definiert ein Schigebiet als einen Bereich aus einzelnen oder zusammenhängenden technischen Aufstiegshilfen und dazugehörigen präparierten oder gekennzeichneten Schipisten, in dem ein im Wesentlichen durchgehendes Befahren mit Wintersportgeräten möglich ist und das eine Grundausstattung mit notwendiger Infrastruktur (wie zB Verkehrserschließung, Versorgungsbetriebe, Übernachtungsmöglichkeiten, Wasserversorgung und Kanalisation usw) aufweist. Begrenzt wird das Schigebiet morphologisch nach Talräumen. Bei Talräumen handelt es sich um geschlossene, durch markante natürliche Geländelinien und Geländeformen (zB Grate, Kämme usw) abgrenzbare Landschaftsräume, die in sich eine topographische Einheit darstellen. Ist keine eindeutige Abgrenzung durch markante natürliche Geländelinien und Geländeformen möglich, so ist die Abgrenzung vorzunehmen nach Einzugs- bzw. Teileinzugsgebieten der Fließgewässer. Dieses Wassereinzugsgebiet ist bis zum vorhandenen Talsammler zu berücksichtigen.

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine Verbindung der Schigebiete Lech und Schröcken.

Bei schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A handelt es sich nach Anhang 2 UVP-G 2000 um Vogelschutzgebiete nach der Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG, Natura-2000-Gebiete nach der FFH-Richtlinie 92/43/EG, die in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art 4 Abs 2 dieser Richtlinie genannt sind, Bannwälder gemäß § 27 ForstG, durch Verwaltungsakt ausgewiesene und genau abgegrenzte Schutzgebiete im Bereich der Naturschutzkompetenz der Länder (Schutzgebiete nach den Natur- und Landschaftsschutzgesetzen) oder gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde, Nationalparks und UNESCO-Welterbestätten.

Eine Geländeänderung iSd UVP-G 2000 liegt dann vor, wenn sie relevante Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G haben kann. In der Regel ist dieses Kriterium erfüllt, wenn die Maßnahme den Charakter der Landschaft, des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild dauerhaft und erkennbar ändert. Solche Geländeänderungen sind zB Sprengungen, Rodungen, Aufschüttungen und Abtragungen, Drainagie-

rungen, Lawinenverbauungen, nicht jedoch geringfügige Entsteinungen (vgl Umweltsenat vom 05.12.2008, 6A/2008/10-24). Betreffend die Liftrasse wird zumindest seit der UVP-G Novelle 2009 die Ansicht vertreten, dass bei bodenferner Seilführung zwar aufgrund des nach § 53 Seilbahngesetz 2003 bestehenden Bauverbotes indirekt eine Flächeninanspruchnahme erfolgt, dass jedoch von „bodenfernen“ Seilbahntypen überspannten Flächen nur dann tatbestandsrelevant sind, wenn auf der Liftrasse Geländeänderungen vorgenommen werden (zB Rodungen, Errichtung von Stützen usw).

Gemäß Anhang 1 Z 12 lit b und c zum UVP-G 2000 ist zur Berechnung des Schwellenwertes auf die Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen abzustellen. Der Kreis der dabei zu betrachtenden Flächen ist jedoch insofern weit zu verstehen, als nicht nur unmittelbare Pisten- und Liftrassenflächen mit Geländeänderung erfasst sind, sondern auch andere Flächen mit Geländeänderungen, die mit dem Pisten- oder Trassenneubau kausal und funktional verbunden sind und mit ihm in einem räumlichen Zusammenhang stehen, wie zB Lawinenverbauungen zum Schutz der Piste, Aufschließungswege zum Bau der Piste/Baustraßen, Böschungs- und Drainagierungsflächen außerhalb der Piste, Kabelgräben (Umweltsenat vom 13.10.2008, 6A/2007/16-24).

§ 3a UVP-G 2000 normiert die UVP-Pflicht von Änderungsvorhaben. Der Begriff der Änderung wird vom UVP-G 2000 selbst nicht definiert. Als Änderung iSd § 3a UVP-G 2000 ist eine Veränderung in Relation zum bestehenden Genehmigungskonsens anzusehen. Darunter fallen alle Abweichungen von den Vorgaben bestehender Bewilligungen ebenso wie von den Festlegungen der zur Genehmigung eingereichten Projektunterlagen, bei denen nicht auszuschließen ist, dass sie zu einer Erhöhung von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt führen (vgl Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G<sup>2</sup>, § 3a Rz 7). Bei der Beurteilung ist daher insbesondere auf die genehmigte oder beantragte Größe eines Vorhabens, gemessen in der im Anhang 1 UVP-G 2000 angegebenen Einheit, abzustellen. Auf Schigebiete umgelegt ist eine kapazitätserweiternde Änderung die Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen (bzw durch mit diesen in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Gelände verändernden Maßnahmen) in der Einheit „Hektar“.

Da es sich im vorliegenden Fall weder um ein Vorhaben in einem Gletscherschigebiet handelt noch ein schutzwürdiges Gebiet der Kat A betroffen ist, ist das Vorhaben anhand der Z 12 lit b (Spalte 1) UVP-G zu beurteilen.

Nach § 3a Abs 2 Z 1 und 5 UVP-G 2000 ist für Änderungsvorhaben der Spalte 1 des Anhanges 1 unter folgenden Voraussetzungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen:

- Der Schwellenwert gemäß Anhang 1 UVP-G 2000 wird durch die bestehende Anlage bereits erreicht oder bei Verwirklichung der Änderung erreicht **und**
- durch die Änderung erfolgt eine Kapazitätserweiterung von mindestens 50 % dieses Schwellenwertes (die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen sind dabei einzurechnen) **und**

- die Behörde stellt im **Einzelfall** fest, dass durch die Änderung mit erheblichen, schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Eine UVP-Pflicht besteht aber nur dann, wenn die aktuell beantragte Änderung zumindest 25 % des für das Vorhaben relevanten Schwellenwertes erreicht. Dasselbe gilt für die Kumulationsbestimmung des § 3a Abs 6 UVP-G 2000. Diese 25 % - Schwelle soll Bagatellverfahren vermeiden.

Der in Z 12 lit b des Anhangs 1 UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert beträgt wie erwähnt 20 ha. Die Bagatellschwelle liegt demnach bei 5 ha.

Da es für eine Änderung iSd § 3a UVP-G 2000 zu einem Mehr an Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung kommen muss, sind bei der Berechnung idR jene Flächen abzuziehen, auf denen bereits Geländeänderungen vorgenommen wurden. Daher waren jene Maßnahmen nicht zu berücksichtigen, die bereits auf überformtem Gelände vorgenommen werden, wobei die Geländeänderungen unabhängig vom gegenständlichen Projekt vorgenommen worden sind. Die somit errechnete Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung des beantragten Vorhabens beträgt 1,01 ha.

Mangels Erreichen der Bagatellschwelle besteht auch kein Anlass für eine Zusammenrechnung der Flächen mit allfälligen in den letzten fünf Jahren vorgenommenen Schigebietsverweiterungen. Es konnte daher von einer weiteren Prüfung abgesehen werden.

Auch eine Kumulationsprüfung konnte einerseits aufgrund des Nichterreichens der Bagatellschwelle und andererseits aufgrund der Tatsache unterbleiben, dass Schigebietsverbindungen als (gemeinsames) Erweiterungsvorhaben zu qualifizieren sind und daher die Kumulationsbestimmung nicht zu Anwendung kommt (Erl Bem zur UVP-Novelle 2009, 236 Blg XXIV GP, zu Z 68, 69 und 104).

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist für das gegenständliche Vorhaben festzustellen, dass eine UVP-Pflicht nicht vorliegt und war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Die Vorschriften in Spruchpunkt II. stützen sich auf die zitierten Gesetzesstellen sowie auf die Angaben der Antragstellerin hinsichtlich der Kosten des Vorhabens.

## **R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g**

Gegen diesen Bescheid kann binnen vier Wochen ab Zustellung schriftlich, mit Telefax oder mit E-Mail bei der Vorarlberger Landesregierung das Rechtsmittel der Berufung eingebracht werden. Die Berufung hat den Bescheid zu bezeichnen, gegen den sie sich richtet, und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten.

Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlung verbundenen Risiken (zB Übertragungsfehler) trägt.

Für die Vorarlberger Landesregierung  
im Auftrag

Dr. Reinhard Bösch

Anlage: Zahlschein

### Ergeht an:

1. Skilifte Lech Ing. Bildstein Gesellschaft m.b.H., zH Herrn TR DI Michael Manhart, Nr 185, 6764 Lech, RSb
2. Gemeindeamt Lech, zH Herrn Bürgermeister Ludwig Muxel, 6764 Lech, RSb
3. Gemeindeamt Schröcken, zH Herrn Bürgermeister Herbert Schwarzmann, 6888 Schröcken, RSb
4. Bezirkshauptmannschaft Bregenz, Bahnhofstraße 41, 6901 Bregenz, via VO-KIS versendet
5. Bezirkshauptmannschaft Bludenz, Schloss-Gayenhofplatz 2, 6700 Bludenz, via VOKIS versendet
6. Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg, Jahngasse 9, 6850 Dornbirn, RSb
7. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Stubenring 1, 1011 Wien, RSb

Nachrichtlich an:

1. Abteilung Wasserwirtschaft (VIId), zH des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans, Josef-Huter-Straße 35, 6900 Bregenz, via VOKIS versendet
2. Umweltbundesamt, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien, SMTP: office@umweltbundesamt.at