

Auskunft:

[Dr.in Brigitte Hutter](#)

T +43 5574 511 21210

Zahl: Ib-521-22/2024-28

Bregenz, am **11.03.2025**

Betreff: Wucher Helicopter GmbH, Ludesch;
Luftfahrtrechtliche Bewilligung von Außenlandungen bzw Außenabflügen für
skitouristische Zwecke im Arlberggebiet;

BESCHEID

Die Wucher Helicopter GmbH ersuchte mit Eingabe vom 26.11.2024 um die Verlängerung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für skitouristische Zwecke (Heliskiing) von den Außenabflugstellen Flexenpass, Kriegerhorn und Hubschrauberhangar Zürs, alle im Gemeindegebiet von Lech, zu den Absetzstellen „Schneetäli“ im Gemeindegebiet von Lech und „Mehlsack“ im Gemeindegebiet Dalaas. Ersucht wurde um Verlängerung für fünf Saisonen, sohin bis zum 31.05.2029.

Über diesen Antrag ergeht seitens des Landeshauptmannes von Vorarlberg als Organ der mittelbaren Bundesverwaltung folgender

Spruch

I.

Der Wucher Helicopter GmbH, Ludesch, wird gemäß § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, idgF., die luftfahrtrechtliche Bewilligung zur Durchführung der nachstehend angeführten Außenlandungen und Außenabflügen mit einem in ihrer Halterschaft stehenden Hubschrauber gemäß der Genehmigung für „Gewerblich spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko“ bzw. „Air Operator Certificate (AOC)“ der zuständigen Luftfahrtbehörde unter Einsatz von

Piloten entsprechend den Eintragungen im Flugbetriebshandbuch (FOM), das von der obersten Zivilluftfahrtbehörde genehmigt sein muss, für folgende Zwecke erteilt:

Heliskiingflüge (Aufstiegshilfe mittels Hubschrauber) bis zum **31.05.2027**, jeweils vom **01.12. bis 31.05.** (Wintersaison), **außer an Samstagen, Sonn- und Feiertagen** ab den Außenabflugstellen

- Flexenpass (Gemeindegebiet Lech)
- Kriegerhornsattel (Gemeindegebiet Lech)

zu den Absetzstellen

- Schneetäli im Gemeindegebiet Lech
- Mehlsack im Gemeindegebiet Dalaas.

Diese Bewilligung wird unter nachstehenden **Bedingungen** und **Auflagen** und erteilt:

1. Die Außenlandungen bzw. Außenabflüge dürfen nur zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr durchgeführt werden.
2. Der Bescheid ist dem jeweiligen Piloten zur Kenntnis zu bringen. Der jeweilige Pilot ist für dessen Einhaltung gleichfalls verantwortlich.
3. Die Außenlandungen bzw. Außenabflüge sind unbeschadet dieser Bewilligung nur zulässig, wenn die über die Grundstücke Verfügungsberechtigten mit deren Benützung einverstanden sind.
4. Ob die vorgesehenen Außenlande- bzw. Außenabflugstellen geeignet sind und ohne Behinderung oder Gefährdung von Personen oder Sachen benützt werden können, ist jeweils vom Piloten allein zu beurteilen.
5. Verbautes Gebiet, öffentliche Verkehrswege, Schiabfahrten und Schipisten dürfen, sofern es überhaupt erforderlich ist, nur auf dem kürzesten Weg überflogen werden. Das Fliegen entlang von Seilbahnen oder sonstigen Aufstiegshilfen ist untersagt.
6. Lärmbelästigungen und Beunruhigungen des Wildes sind weitestgehend zu vermeiden. Auf die Mindestflughöhen wird hingewiesen.
7. Die jeweilige Start- und Landestelle muss in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden.
8. Flugbewegungen im Rahmen dieser Bewilligung dürfen nur am Tag unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) und nach den Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.
9. Im Schwebезustand unmittelbar über dem Boden darf nicht abgesprungen werden.
10. Die Flugzeiten und die An- und Abflugwege sind vor Aufnahme des Flugbetriebes im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden festzulegen.
11. Von den genehmigten Außenlande- und Abflugstellen aus dürfen keine Rundflüge durchgeführt werden.
12. Vor Aufnahme der Heliskiingflüge hat sich der verantwortliche Pilot mit der militärischen Flugleitzentrale in Verbindung zu setzen, ob in dem betreffenden Gebiet mit militärischen Übungsflügen zu rechnen ist.

13. Fluggäste dürfen nur dann abgesetzt werden, wenn einer davon ein nach dem Bergführergesetz zugelassener Bergführer, Heeresbergführer oder staatlich geprüfter Schiführer ist und dieser bestätigt, dass keine Lawinen- und Schneebrettgefahr besteht.
14. Der verantwortliche Pilot hat die Fluggäste über das bestehende Verbot, in das Gadental im Großen Walsertal mit Schiern abzufahren, zu informieren.
15. Vor Aufnahme der Heliskiingflüge haben sich die verantwortlichen Piloten über die sich in dem betreffenden Gebiet befindlichen Luftfahrthindernisse zu informieren.

II.

Der Antrag der Wucher Helicopter GmbH wird, soweit die luftfahrtrechtliche Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für die in Spruchpunkt I genannten Heliskiingflüge für den darüberhinausgehenden **Zeitraum bis 31.05.2029** begehrt wird, gemäß § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, idgF., **abgewiesen**.

Begründung

Die Wucher Helicopter GmbH ersuchte mit Eingabe vom 26.11.2024 um die Verlängerung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für schitouristische Zwecke (Heliskiing) von den Außenabflugstellen Flexenpass, Kriegerhorn und Hubschrauberhangar Zürs, alle im Gemeindegebiet von Lech, zu den Absetzstellen „Schneetäli“ im Gemeindegebiet von Lech und „Mehlsack“ im Gemeindegebiet Dalaas. Ersucht wurde um Verlängerung für fünf Saisonen, sohin bis zum 31.05.2029.

Dem Antrag angeschlossen waren der Piloten-Fähigkeitsnachweis, eine Darstellung der in Aussicht genommenen Flugrouten, die Studie „Grundlagenerhebung für die Bewertung der Auswirkungen von Sportaktivitäten auf naturschutzfachlich relevantes Schutzgut“ (im Folgenden als Studie bezeichnet) sowie der Schlussbericht der Uni St Gallen „Die nationale Bedeutung der Gebirgslandeplätze für die ganzjährige Aufrechterhaltung einer hochstehenden Helikopterinfrastruktur zur Versorgung der Berggebiete“.

Bei der von der Antragstellerin vorgelegten **Studie** handelt es sich um eine vom Land Vorarlberg in Auftrag gegebene Studie mit dem Titel „Grundlagenerhebung für die Bewertung der Auswirkungen von Sportaktivitäten auf naturschutzfachlich relevantes Schutzgut“, die von der ÖKOTEAM – Institut für Tierökologie und Naturraumplanung OG im Juli 2024 fertiggestellt und in weiterer Folge auch veröffentlicht wurde. Hintergrund dieser Studie war die unzulängliche Datenlage bezüglich Rauhfußhühnern, Steinhuhn und Steinadler, die keine konkreten Aussagen über die Auswirkungen von Heliskiing auf das Natura 2000 Gebiet in der Vergangenheit erlaubten und daher von Seiten der Naturschutzbehörde weder das Erfordernis einer Bewilligung nach § 26a Abs. 3 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung noch einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung nach der Naturschutzverordnung argumentiert

werden konnte. Ziel der Studie war es daher, Verhalten und Verbreitungsmuster im Einflussbereich des Heliskiings auf wissenschaftlicher Basis zu erheben und auszuwerten.

Der gegenständliche Antrag wurde unter Anschluss der Unterlagen an die im Folgenden angeführten Abteilungen und Dienststellen, Amtssachverständige bzw. Experten sowie berührte Einrichtungen mit dem Ersuchen um Mitteilung bzw. gutachterliche Beurteilung übermittelt, welche öffentlichen Interessen durch die Außenlandungen und Außenabflüge für schitouristische Zwecke berührt sind; dies unter Berücksichtigung der dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen und der einschlägigen Ausführungen der Antragstellerin. In diesem Zusammenhang wurde auch hervorgehoben, dass die gesetzlich vorgeschriebene Interessensabwägung nur möglich ist, wenn die jeweils berührten Interessen entsprechend dargelegt und – insbesondere von den Sachverständigen – in objektivierbarer Weise (dh. durch Zahlenmaterial belastbares Vorbringen) begründet werden.

Im Ermittlungsverfahren haben die Gemeinde Lech und die Vorarlberg Tourismus GmbH sowie die Abteilungen Umwelt- und Klimaschutz, Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und Inneres sowie die Bezirkshauptmannschaft Bludenz (Naturschutzbehörde) Stellung genommen. Zudem wurden Gutachten des Amtssachverständigen für Wildökologie und Jagdwirtschaft, des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz sowie des lufthygienischen Amtssachverständigen und eine Expertise der Austro Control GmbH eingeholt.

Die **Gemeinde Lech** begründete ihre befürwortende Stellungnahme vor allem mit Sicherheitsaspekten, weil auf diese Weise in den Wintermonaten die Stationierung eines weiteren Hubschraubers beim Heliport in Zürs gesichert werde, welcher – unabhängig von schlechten Wetterverhältnissen – für wichtige Lawinenspreng-, Evakuierungs- und Versorgungsflüge verfügbar sei. Überdies argumentierte die Gemeinde Lech mit dem touristischen Alleinstellungsmerkmal. Heliskiing unterstreiche die besondere Attraktivität des Angebots und trage wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit der auf gehobene Gästeklientel ausgerichteten Destination bei.

Die **Vorarlberg Tourismus GmbH** betonte in ihrer Stellungnahme, dass Heliskiing in Lech-Zürs das qualitativ hochwertige Wintersportangebot der Region abrunde und die internationale Positionierung des Skigebiets Arlberg als Top-Wintersportdestination des Landes Vorarlberg unterstreiche. Dem Vorarlberg Tourismus sei es ein besonderes Anliegen, dass für die Wintersportgäste in Lech-Zürs und darüber hinaus eine optimale Betreuung in Notfällen sichergestellt werde. Durch die kommerzielle Nutzung der Hubschrauber könne gewährleistet werden, dass für Rettungseinsätze permanent ein Hubschrauber mit einem qualifizierten Team vor Ort verfügbar sei.

Die Abteilung **Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten** verwies vollinhaltlich auf ihre Stellungnahme vom 6.12.2021, in welcher sie die Verlängerung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung befürwortete. Lech Zürs sei eine Tourismusregion mit hoher Wintersportkompetenz,

die sich mit ihrem qualitativ hochwertigen Angebot im internationalen Wettbewerb als Top-Wintertourismus-Destination etabliert habe. Heliskiing sei eine Wintersportart mit einem besonders hohen Erlebnisfaktor und ein wichtiges Segment im Wintersportangebot von Lech Zürs. Es stelle im Wintertourismus in Österreich ein Alleinstellungsmerkmal dar. Daraus würden sich für die Destination Lech Zürs Vorteile sowohl im nationalen als auch im internationalen Wettbewerb ergeben.

In der von der **Abteilung Inneres** eingeholten Stellungnahme wird ausgeführt, dass der Österreichische Bergrettungsdienst im Auftrag des Landes Vorarlberg die Flugrettung in Vorarlberg betreibt und in diesem Zusammenhang – im Rahmen eines Gestellungsvertrages mit der Antragstellerin – unter anderem auch deren Hubschrauber als Notarzthubschrauber nutzt. Daneben werde bei besonderen Lawinensituationen über die Landeswarnzentrale durchschnittlich zwei bis dreimal in der Saison ein Hubschrauber der Antragstellerin angefordert, der für besondere Einsätze kurzfristig über die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle/Lawinenwarnzentrale disponiert werden könne. Dieser zusätzliche Hubschrauber sei aus Sicht des Katastrophenschutzes wichtig, um auf kritische Situationen präventiv bzw. auch kurzfristig reagieren zu können. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass kein Hubschrauber des Österreichischen Bundesheeres in Vorarlberg dauerhaft stationiert ist und daher die Zeitspanne bis zur Herstellung einer Einsatzbereitschaft im Rahmen eines Assistenzeinsatzes groß wäre.

In der Stellungnahme der Luftfahrtbehörde **Austro Control GmbH**, Sachgebietsleitung Flugbetrieb, wird bestätigt, dass Piloten, die regelmäßig Starts und Landungen im hochalpinen Gelände, insbesondere bei schwierigen Bedingungen wie z.B. Pulverschnee, durchführen, zweifellos ein höheres Maß an Proficiency (Flugsicherheit durch regelmäßiges Üben) und operationeller Routine erlangen. Regelmäßige Flüge im Rahmen von Heliskiing-Operationen würden somit einen positiven Beitrag zur Erhaltung und Vertiefung der fliegerischen Fähigkeiten der Piloten leisten.

Ungeachtet dessen müsse ein Pilot, der Kunden zum Zwecke des Heliskiing befördere, über die gleiche Ausbildung und Qualifikation verfügen wie im Notarzthubschrauberbetrieb, da gewerbliche Flüge mit Passagieren nur von voll ausgebildeten und qualifizierten Piloten durchgeführt werden dürften. Heliskiingflüge könnten daher nicht als Trainingsflüge deklariert werden, sondern würden gewerblichen Flugbetrieb darstellen, der den entsprechenden gesetzlichen Anforderungen an die Qualifikation des Personals bzw. der Besatzungsmitglieder unterliege.

Dessen unbeschadet dürfe der Aspekt der Proficiency in diesem Zusammenhang nicht vernachlässigt werden. Gerade im Hinblick darauf, dass Landungen im Heliskiing-Betrieb regelmäßig an den gleichen Landeplätzen erfolgen würden, sei ein gewisser Routineeffekt zu erwarten. Demgegenüber erfolgten Landungen im Notarzthubschrauberbetrieb häufig an unbekanntem Einsatzorten, was erhöhte Anforderungen an die situative Anpassungsfähigkeit des Piloten stelle. Flüge in Zusammenhang mit Heliskiing führten aber letztlich zu mehr praktischer

Übung und Erfahrung, die auch beim Notarzthubschrauberbetrieb einen positiven Effekt auf die Pilotenqualifikation bewirke.

Zusammenfassend kommt der Experte zum Schluss, dass die im Rahmen von Heliskiingflügen durchzuführenden Landungen und Starts durchaus einen zusätzlichen operativen Mehrwert für die fliegerische Kompetenz der Piloten darstellen.

Die **Abteilung Umwelt- und Klimaschutz** führte in ihrer Stellungnahme aus, dass die Außenlandungen und Außenabflüge sowie die nachfolgenden Abfahrten alpines Gelände mit der entsprechenden Fauna und Flora berühren und zu einer Beunruhigung von Wildtieren, v.a. Schalenwild und Raufußhühner, führen würden.

Wildtiere seien in ihrer Überlebensstrategie für den Winter an störungsarme Lebensräume angepasst und würden daher durch Störungen in dieser Phase gestresst. Im Gebiet, das für das Heliskiing genutzt werde, kämen v.a. Schalenwild und Raufußhühner vor, aber auch Arten wie der Steinadler u.a.

Unter Hinweis auf die erwähnte Studie wurde betont, dass beim Birkhuhn eine Beeinträchtigung in Form von geändertem Verhalten infolge von Störungen (vermehrter Aufenthalt im Schutz der Latschengebüsche, erschwerte Nachweisbarkeit) nachgewiesen worden sei (vgl. Studie Seite 15). Die Studienautoren gingen davon aus, dass auch die Alpenschneehühner regelmäßig Störungen unterliegen würden (vgl. Studie Seite 15). Bezüglich der Steinhühner wurde vorgebracht, dass die Verbindungsrouten vom Schneetäli zur Göppinger Hütte eventuell durch sensiblen Steinhuhnlebensraum führen würden, weshalb dort durch Fahrten negative Effekte auf das Steinhuhn nicht sicher ausgeschlossen werden könnten (vgl. Studie Seite 24). Auch wenn der Steinadler in seinem Revierverhalten durch Helikopterflüge offenbar nicht wesentlich beeinflusst werde, sei eine Stressbelastung nicht ausgeschlossen (vgl. Studie Seite 21).

Zusammenfassend wurde ausgeführt, dass Heliskiing zur Beeinträchtigung im Verhalten geschützter Vogelarten führe. Gerade das Verhalten der Birkhühner zeige einen Störungseinfluss auf das Individuum, was sich auf die Fitness auswirke und mittel- bis langfristig den Erhaltungszustand der berührten Teilpopulation verschlechtern könne. Gleiches sei für das Schneehuhn anzunehmen. Für das Steinhuhn bedeute jede mögliche Verschlechterung im Gebiet eine Verschlechterung des nicht günstigen Erhaltungszustandes. Daraus sei zu folgern, dass von den Wintersportaktivitäten inklusive dem beantragten Heliskiing im Gebiet Interessen des Naturschutzes iSv. § 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (GNL) nachteilig berührt seien.

Zudem würden Hubschrauberflüge mit Landungen und Abflügen im freien hochalpinen Gelände den Naturgenuss von Erholungssuchenden beträchtlich stören und die Qualität einer Gebirgslandschaft in ihrer Eigenart und Schönheit beeinträchtigen. Dadurch würden die Interessen des Landschaftsschutzes iSv. § 2 GNL nachteilig berührt.

Schließlich wurde vorgebracht, dass die Bestimmungen des Tourismusprotokolls die Vertragsparteien verpflichte, außerhalb von Flugplätzen das Absetzen aus Luftfahrzeugen für sportliche Zwecke so weitgehend wie möglich zu begrenzen oder erforderlichenfalls zu verbieten.

Die sich aus den Antragsunterlagen ergebende Produktion von 12 Tonnen CO₂e würde ca. 0,0007 % der gesamten Treibhausgas-Emissionen des Landes Vorarlberg im Jahr 2022 verursachen. Ab 2025 seien sämtliche Emissionen aus dem Flugverkehr in Österreich unabhängig von deren Zweck Teil des EU-Emissionshandelssystems. Daraus ergebe sich, dass der Gesetzgeber in Österreich als Mittel der Wahl zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen aus dem Luftverkehr auf den Emissionshandel setze und nicht auf die Einzelfallbeurteilung von Vorhaben. Abschließend wird die von der Antragstellerin ins Treffen geführte Bedeutung des Heliskiings für die Tourismusdestination Lech-Zürs bezweifelt und eine Plausibilisierung durch den Amtssachverständigen für Tourismus gefordert. Gleiches gelte für die durch Heliskiing angeblich gewährleistete Sicherheit von öffentlichen Aufträgen durch die Ausbildung von Pilotinnen und Piloten sowie die Bereithaltung eines Hubschraubers für Noteinsätze.

Die **Bezirkshauptmannschaft Bludenz** (Naturschutzbehörde) verwies in ihrer Stellungnahme auf das Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz. Diesem sei zu entnehmen, dass beim Steinadler und Steinhuhn von keiner erheblichen Beeinträchtigung durch das Vorhaben Heliskiing auszugehen sei, jedoch würden auf die Raufußhühner, insbesondere das Birkhuhn, nicht nur durch das Heliskiing, sondern auch durch vom Heliskiing unabhängige Helikopterflüge und Variantenskifahrten weitere störende Einflüsse ausgeübt. Während die Raufußhühner zwar nicht in ihrem Bestand bzw. in ihrer lokalen Raumnutzung beeinträchtigt würden, komme es sehr wohl in ihrem Verhalten zu negativen Einwirkungen (vermehrter Aufenthalt im Schutz der Latschengebüsche und Fluchtreaktionen). Zudem könne keine ungestörte Nahrungsaufnahme und ungestörte Ruhezeit erfolgen. Durch Fluchtreaktionen werde die ohnehin negative Energiebilanz im Winter weiter verschlechtert. All diese Faktoren seien geeignet, die Reproduktion zu beeinträchtigen, was in weiterer Folge zu einer Beeinträchtigung der Population führe. Insgesamt bedürfe das Vorhaben einer naturschutzrechtlichen Bewilligung, welche bislang noch nicht beantragt worden sei. Der Antragstellerin obliege es, den Verfahrensgegenstand zu modifizieren.

Der **Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz** wiederholte die Ergebnisse der Studie. Stresssituationen für den Steinadler in Folge von Flugaktivitäten seien nicht belegt, weshalb insgesamt von keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Steinadler auszugehen sei. Da sich die Flug- und Abfahrtsrouten außerhalb der sensiblen Steinhuhn-Lebensräume befänden, sei auch für diese Spezies keine erhebliche Beeinträchtigung zu befürchten. Der nordexponierte Bereich des Mehlsacks weise im Vergleich zum südexponierten Schneetäli eine wesentlich geringere Habitateignung für Raufußhühner (Alpenschneehuhn und Birkhuhn) auf, da große Abschnitte der Mehlsack-Route von Felsen und Geröll dominiert würden. Für Birkhühner potentiell geeignete Bereiche würden nur randlich berührt.

Anders stelle sich die Situation im Bereich Schneetäli dar, welcher grundsätzlich als Habitat für Alpenschneehuhn und Birkhuhn geeignet sei. Für das Birkhuhn besonderes geeignete bzw. sensible Lebensräume seien zum einen um das Zuger Horn und zum anderen im Bereich zwischen Laubegga und oberem Älpele zu finden. Die Abfahrtsroute „Schneetäli West“ quere dabei durch letzteren Bereich. Die Abfahrtsroute „Schneetäli Ost“ führe unterhalb des Zuger Horns vorbei.

Der Amtssachverständigen räumte ein, dass das Schneetäli auch von Tourengehern und Variantenskifahrern frequentiert werde, wodurch ebenfalls Störereignisse hervorgerufen würden. Eine isolierte Analyse der vom Heliskiing ausgehenden negativen Auswirkungen sei aber kaum möglich, weshalb die Einflüsse einer gesamtheitlichen Betrachtung zu unterziehen seien.

Schließlich wird zugestanden, dass selbst die Gesamtheit der Einflüsse (bei gleichbleibenden Verhältnissen) keine erhebliche Beeinträchtigung auf die Raufußhühnerbestände nach sich ziehe. Auf Individuenebene würden jedoch sehr wohl negative Auswirkungen, welche mit der Nutzung der Raufußhühnerhabitate einhergehen, erkannt. Beim Birkhuhn sei – als Reaktion auf wiederholte Störereignisse – eine deutlich angepasste, verstecktere Lebensweise festzustellen, welche sich durch eine verstärkte Nutzung von Schutzstrukturen (bspw. Latschengebüsche) auszeichne und durch welche sich die für die Nahrungssuche verfügbare Zeit der betroffenen Tiere maßgeblich verringere. Dadurch würde die vielfach negative Energiebilanz im Winter weiter verschlechtert, was die Fitness der betroffenen Individuen beeinträchtigt und sich in weiterer Folge negativ auf deren Reproduktionserfolg auswirke. Auch beim Alpenschneehuhn müsse ein negativer Einfluss auf Individuenebene infolge der Vielzahl an Störungen angenommen werden.

Die mit dem beantragten Vorhaben Heliskiing verbundenen Störungen aus der Luft (Helikopterflüge) sowie am Boden (Skiabfahrten) seien als klarer Bestandteil des gesamten Störungsregimes anzusehen.

Der Amtssachverständig für Naturschutz kommt zusammenfassend zum Ergebnis, dass das beantragte Vorhaben zu einer erheblichen Beunruhigung geschützter Vogelarten, konkret des Birkhuhnes, führe. Dadurch sei es in weiterer Folge geeignet, die Reproduktion der betroffenen Individuen zu beeinträchtigen.

Der **wildökologische Amtssachverständige** führte aus, dass sich seine Beurteilung zunächst auf die langjährige Entwicklung der Bestandes- und Abschusszahlen der vorkommenden Wildarten sowie die langjährigen Erfahrungen des Jagdpersonals, insbesondere Berufsjäger, Jagdaufseher und Hegeobleute stützte. Außerdem lieferten persönliche Beobachtungen über Wildvorkommen, Wildtierverteilung und Wilddichte aus den zahlreichen Dienstgängen in der Wildregion 2.3 Lech wichtige Grundlagen zur Beurteilung der Wildsituation im betroffenen Gebiet. Schließlich bezog der Sachverständige auch die Ergebnisse der Studie mit ein und betonte, dass trotz der Interpretationen allfällig bzw. möglicher negativer Auswirkungen für alle drei Arten ein günstiger Erhaltungszustand im Untersuchungsgebiet attestiert werde. Für das Steinhuhn sei dies schwieriger darzustellen und daher weder zu bestätigen noch zu verneinen.

Schließlich wurde vom wildökologischen Amtssachverständigen auch auf weitere, auf Störung sensibel reagierende Wildarten eingegangen, welche in der FFH-Richtlinie als geschützte Arten gelistet sind: Alpengämse und Alpensteinbock. Beide Arten kämen in der Wildregion 2.3 Lech ganzjährig, jedoch mit einem saisonal unterschiedlichen Raumnutzungsmuster vor. Es könne davon ausgegangen werden, dass in dieser Wildregion trotz einer intensiven touristischen Raumnutzung ein günstiger Erhaltungszustand der dort vorkommenden Wildarten, einschließlich der auf Störungen sehr empfindlichen reagierenden Arten, gegeben sei. Ein wesentlicher Grund dafür sieht der Amtssachverständige in der Raumstruktur der Landschaft mit ausreichend (nicht

zwangsweise großen) Rückzugsgebieten für die Wildtiere und bis zu einem gewissen Grad auch ein gewisser „Gewöhnungseffekt“ bei den Tieren. Letzter komme bezüglich Flugbewegungen mit Hubschrauber besonders zum Tragen, nachdem im Raum Lech allgemein ein hoher Flugverkehr gegeben sei. Auf der anderen Seite bleibe den Wildtieren in vielen Fällen aber oft auch keine andere Option, als sich mit dem Menschen bzw. dessen Aktivitäten sofern irgendwie möglich zu arrangieren.

Unter Berufung auf die in früheren Verfahren abgegebenen Stellungnahmen sind nach Ansicht des Amtssachverständigen durch das im bisherigen Umfang praktizierte Heliskiing keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Wildtiere gegeben. Dies werde durch die Studie weitgehend bestätigt. Bezüglich Alpenschneehuhn, Birkhuhn und Steinadler sei festgehalten worden, dass der gegenwärtig günstige Erhaltungszustand bei gleichbleibender Störungsintensität keine baldige Veränderung erwarten lasse. In dieser Studie sei aber auch zu Recht auf die zusätzliche Mehrfachnutzung sensibler Winterlebensräume v.a. durch Touren- und Variantenschifahrer hingewiesen worden, was bei Schnee- und Birkhuhn sehr wohl Auswirkungen auf Individuen bezüglich Verhalten und Fitness geben könne. Bezüglich Steinhuhn sei diesbezüglich zwar kein Nachweis erbracht, aber auch nicht auszuschließen.

Der lufthygienische Amtssachverständige – befasst mit der Frage, inwieweit durch die Starts und Landungen zum Zwecke des Heliskiings relevante lufthygienische Beeinträchtigungen erfolgen – führt in seiner Stellungnahme Folgendes aus: Der maximal 15 Minuten dauernde LTO-Zyklus (Landing and Take Off Cycle) verursache gemäß Datenbank des Bundesamtes für Zivilluftfahrt eine Emissionsfracht von ca. 0,05 kg/h für Stickoxid (NO_x). Unter Berücksichtigung der von der Antragstellerin geschätzten 250 Heliskiingflüge pro Wintersaison ergebe dies für den Schadstoffparameter Stickstoffoxide bzw. Stickstoffdioxid NO₂ bei einer Durchschnittsbetrachtung eine Belastung von weniger als 1 µg/m³ in einem Abstand von ca. 50 Meter zum Landepunkt des Helikopters. Der derzeitige Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂, Jahresmittelwert) betrage 35 µg/ m³. Ausgehend von dieser Berechnung sei keine relevante Immissionszunahme mit Bezug auf Kurzzeitgrenzwerte (Halbstundenmittelwert) bzw. auch diesbezüglich keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Somit könne die lufthygienische Auswirkung – dargestellt an der Immissionsbelastung durch Stickstoffdioxid NO₂ - von Start und Landevorgängen als „irrelevant“ eingestuft werden.

Die insbesondere von der Naturschutzbehörde, dem Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz sowie der Abteilung Umwelt- und Klimaschutz, herangezogene Studie befasst sich – auftragsgemäß – mit den Auswirkungen des Heliskiings in seiner Gesamtheit, dh. sowohl mit den Auswirkungen der hierfür erforderlichen Flugbewegungen einschließlich der Außenlandungen und –starts als auch mit jenen des Abfahrens der mittels Hubschrauber transportierten Personen im freien Gelände. Es wird also nicht zwischen den unterschiedlichen Störfaktoren differenziert. So wird beispielsweise bei den beschriebenen Auswirkungen auf Steinhühner nur auf die Schiabfahrten abgestellt; bezüglich der Raufußhühner werden die Beeinträchtigungen ohne Unterscheidung und Gewichtung pauschal den Abfahrten und

Überflügen zugeordnet. Schließlich wird bei den Störwirkungen der Helikopterflüge, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Steinadlervorkommen, nicht zwischen Heliskiingflügen einerseits und den – nicht verfahrensrelevanten – sonstigen Flügen andererseits unterschieden.

Heliskiing ist eine Art des Schifahrens, bei welchem sich Schifahrer mit einem Helikopter auf einen Berg fliegen lassen und von dort abseits von Pisten – idealerweise über unberührte Tiefschneehänge – abfahren. Die Auswirkungen von Heliskiing auf die Umwelt beschränken sich dabei nicht auf die durch den Lande- bzw. Startvorgang des Helikopters im Nahebereich der Absetzstelle hervorgerufenen Emissionen.

Ungeachtet dessen kommt dem Landeshauptmann nach der Konzeption des Luftfahrtgesetzes bei der Entscheidung über einen Antrag gemäß § 9 Abs. 2 LFG nicht die Aufgabe zu, die Auswirkungen des Heliskiings in seiner Gesamtheit zu beurteilen. Seine Zuständigkeit beschränkt sich auf die Erhebung und Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der entsprechenden – wenige Minuten dauernden – Flugsequenzen des Lande- und Startvorgangs, welcher außerhalb eines Flugplatzes stattfindet. Im vorliegenden Fall kann allenfalls argumentiert werden, dass aufgrund der Kürze des gesamten „Transportvorgangs“ Start- und Landemanöver ineinander übergehen. Jedenfalls sind die daraus unmittelbar resultierenden Folgen (wie insbesondere Lärm- und Geruchsemissionen, optische Störwirkungen, Luftbewegungen bzw. Aufwirbelungen udgl.) – aber nur diese – von der Luftfahrtbehörde zu beurteilen und bewerten.

Aufgrund dieses Umstandes und der daraus resultierenden Konsequenz, dass die mit der Schiabfahrt verbundenen Folgen für die Luftfahrtbehörde im Verfahren gemäß § 9 Abs. 2 LFG irrelevant sind, wurden die Naturschutzbehörde, der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz sowie die Abteilung IVe um Ergänzung gebeten, zumal deren Stellungnahmen bzw. Beurteilungen sich grundlegend auf die Ergebnisse der Studie stützten.

In diesen Ergänzungsersuchen wurde ausdrücklich klargestellt, dass die von der Studie aufgezeigten Auswirkungen über das hinausgehen, was Gegenstand der luftfahrtbehördlichen Prüfung im Rahmen eines Bewilligungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 2 LFG sein kann und darf. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der vorliegenden Gutachten bzw. Stellungnahmen die Frage, ob bzw. in welchem (zusätzlichen) Ausmaß naturschutzfachlich relevantes Schutzgut durch die beantragten Außenlandungen bzw. Außenstarts an den Absetzstellen Schneetäli und Mehlsack beeinträchtigt wird, nicht beurteilt werden kann und folglich auch keine entsprechenden Sachverhaltsfeststellungen möglich sind. Es bräuchte vielmehr Aussagen darüber, ob die geschätzten 250 An- und Abflüge zu den vorgenannten Absetzstellen einen Beitrag zu den aufgezeigten negativen Auswirkungen leisten und gegebenenfalls in welchem Ausmaß. Bejahendenfalls, ob und durch welche Einschränkungen eine Reduktion der Störwirkungen erzielt werden könnte.

Die Naturschutzbehörde wurde überdies um Klarstellung bezüglich der geforderten Modifizierung des Verfahrensgegenstandes und der Relevanz einer allfällig notwendigen Ausnahmegewilligung gemäß § 12 Abs. 1 Naturschutzverordnung für das gegenständliche Verfahren gebeten.

In der ergänzenden Stellungnahme führt der **Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz** aus, dass eine differenzierte Analyse der Einflüsse, die vom Heliskiing bzw. den damit verbundenen Flugtätigkeiten ausgehenden de facto nicht durchführbar sei. Aus fachlicher Perspektive sei daher eine ganzheitliche Betrachtung aller Einflussfaktoren erforderlich, um deren Auswirkungen umfassend zu bewerten.

Unter Hinweis auf die Studie wird hervorgehoben, dass das Absetzen von Heliskiing-Teilnehmern aufgrund der vergleichsweise langen Verweildauer und der äußerst geringen Flughöhe grundsätzlich mit einem erhöhten Störungspotenzial einhergehe. Die Studie zeige aber, dass im nordexponierten Bereich des Mehlsackes keine geeigneten Lebensräume für Raufußhühner vorhanden sind und die Absetzstelle im Bereich Schneetäli außerhalb der von Raufußhühnern genutzten bzw. potenziell attraktiven Winterlebensräume liege. Auf Grundlage dessen wird vom Amtssachverständigen festgehalten, dass durch die Flugsequenzen beim Start- und Landevorgang im Bereich der Absetzstellen Mehlsack und Schneetäli keine erheblichen Auswirkungen auf die im Projektgebiet vorkommenden Schutzgüter Alpenschneehuhn und Birkhuhn zu erwarten sind.

Die **Naturschutzbehörde** relativierte in ihrer ergänzenden Stellungnahme ihre Aussagen. Da nur die zu erwartenden Auswirkungen im Hinblick auf die Flugsequenzen des Lande- und Startvorgangs im Bereich der Absetzstellen Mehlsack und Schneetäli laut des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz relevant seien, könnten im luftfahrtrechtlichen Verfahren keine erheblichen Auswirkungen auf die im Projektgebiet vorkommenden Schutzgüter Alpenschneehuhn und Birkhuhn argumentiert werden. Eine Bewilligungspflicht nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung sei nicht gegeben.

Die **Abteilung Umwelt- und Klimaschutz** hob in ihrer ergänzenden Stellungnahme zunächst hervor, dass die Auswirkungen von Überflug und Lärm aus Helikopterflügen auf die Tierwelt – im vorliegenden Fall insbesondere auf die sensiblen Schutzgüter Raufußhühner und Steinadler – nicht nach dem Zweck der Flüge getrennt werden könne. Dazu müssten, was jedoch nicht der Fall sei, ausreichend Zeiträume bestehen, in denen nur Heliskiingflüge oder nur Helikopterflüge für andere Zwecke stattfänden und die zu verschiedenen Zeiträumen stattfindenden Flüge im Hinblick auf ihre Wirkungen auf die Tierwelt untersucht werden.

Es sei aber grundsätzlich davon auszugehen, dass Helikopterflüge im freien Gelände zur Beunruhigung von Wildtieren führen würden. Diese seien in ihrer Überlebensstrategie für den Winter an störungsarme Lebensräume angepasst und würden daher durch Störungen in dieser Phase gestresst.

In weiterer Folge wird eingeräumt, dass laut Studie beim Steinadler auch die rein aus den Heliskiingflügen bzw. aus den (damit einhergehenden) Start- und Landemanövern resultierenden

Wirkungen kein Meideverhalten zur Folge hätten und in Bezug auf das Schutzgut Steinadler öffentliche Interessen des Naturschutzes iSv. § 2 GNL nicht nachteilig berührt seien. Im Hinblick auf das Schutzgut Raufußhühner stelle die Absetzstelle „Mehlsack“ keinen geeigneten Lebensraum dar, die Absetzstelle „Schneetäli“ keinen Winterlebensraum, weshalb die aus den Heliskiingflügen bzw. aus den (damit einhergehenden) Start- und Landemanövern resultierenden Wirkungen an den Absetzstellen im Hinblick auf das Schutzgut Raufußhühner öffentliche Interessen des Naturschutzes iSv. § 2 GNL nicht nachteilig berühren würden.

Allerdings seien die Interessen des Landschaftsschutzes iSv. § 2 GNL insofern wesentlich nachteilig berührt, als die im Rahmen des Heliskiings durchgeführten Landungen und Starts im winterlichen freien hochalpinen Gelände das – anderenfalls gegebene – Erleben einer wilden, unberührten Natur durch Erholungssuchende vereitelt würden. Letztere würden nicht nur durch den Lärm gestört, sondern auch in ihrem Empfinden der Abgeschiedenheit und Ruhe oder auch der „Erhabenheit“ der Landschaft massiv beeinträchtigt. Für den Betrachtenden werde die Qualität der Gebirgslandschaft in ihrer Eigenart und Schönheit gestört.

Der **Alpenverein** sieht das Argument des Alleinstellungsmerkmals im Hinblick auf die Wünsche anderer Vorarlberger Schigebiete für bedenklich an. Zudem habe der Bürgermeister von Lech in einem Interview eingeräumt, dass Heliskiing nicht unbedingt wirtschaftlich eine große Bedeutung habe. Vor diesem Hintergrund sei nachhaltiges Heliskiing für die Behörde wahrscheinlich schwer darstellbar.

Nach Auffassung des Vorarlberger Dachverbandes **„Haus am Katzenturm“**, in dem sich elf Umwelt- und Naturschutzorganisationen zusammengeschlossen haben, würden alle Argumente gegen eine weitere Verlängerung des Heliskiings sprechen, welches nicht mehr zeitgemäß sei. Unter Hinweis auf die Studie wurde argumentiert, dass Raufußhühner ein auffallend zurückgezogenes Verhalten im Bereich der Heliskiing-Routen zeigten. Der Einfluss des Menschen auf sensible Naturgebiete nehme Formen und ein Ausmaß an, das eingedämmt werden müsse.

Es wurde eingeräumt, dass dies nicht allein am Heliskiing liege, zumal in den der Studie zugrundeliegenden Erhebungszeiten 70% der Flüge nicht dem Heliskiing zuzuordnen gewesen seien. Ungeachtet dessen, könne mit einer Versagung der Bewilligung eine 30%-ige Senkung von störenden Einflüssen durch Helikopter im Zuger Tal verhindert werden. Das bisherige Argument, dass Heliskiingflüge aufgrund der Praxis zu einer zusätzlichen Pilotenqualifizierung führe, welche der Flugrettung zugutekäme und damit im öffentlichen Interesse liege, sei nicht plausibel. Es gebe auch Piloten anderer Organisationen, die ebenfalls Rettungsflüge durchführen, aber nicht über diese „zusätzlichen Praxisstudien“ verfügten. Zudem sei in der Rettungsfliegerei weitaus mehr erforderlich, als wiederholende Anflüge auf denselben Punkt.

Schließlich wurde vorgebracht, dass in keinem anderen Schigebiet in Österreichs Heliskiing erlaubt sei.

Die Antragstellerin hat sich im Rahmen des Parteiengehörs zu den eingegangenen Stellungnahmen geäußert. Diesen wurde erwartungsgemäß nur insoweit zugestimmt, als sie der Position der Antragstellerin nicht entgegenstehen.

Über konkrete Fragstellung der Behörde hat die Antragstellerin ergänzend mitgeteilt, dass am Heliport in Lech/Zürs der Notarzthubschrauber Gallus 1 stationiert sei. Ein Hubschrauber für alle anderen Aufgaben, sei in Ludesch eingestellt und in der Vergangenheit für öffentliche Aufträge nach ergiebigen Schneefällen und hoher Lawinengefahr eingesetzt worden. Bei schönem Wetter werde dieser für Heliskiing Flüge verwendet. Diesen Hubschrauber brauche es, um den Notarzthubschrauber nicht mit Transportaufgaben zu blockieren, zumal dieser zu wenig Platz biete. Bei Versorgungs-, Transport- und Evakuierungsflügen würden Mitglieder der Bergrettung, Lawinenhundeführer mit Lawinenhunden, Lawinenkommission, weitere Helfer und allerlei Material transportiert.

Der Notarzthubschrauber sei aufgrund der medizinischen Ausstattung nur für den Transport des Arztes zu Patienten im unwegsamen Gelände geeignet und reserviert.

Erfahrungsgemäß würde es in Vorarlberg in einer Wintersaison in den höheren Regionen zu ca. 15 bis 20 Schneefallereignissen kommen, welche dann eine Beurteilung der Lawinensituation bzw. die Durchführung von Lawinensprengungen unter Hubschraubereinsatz erfordern. Aufgrund des zeitgleichen Bedarfs an Sprengflügen in den verschiedenen Schigebieten müssten fallweise auch andere Hubschrauber angefordert werden.

Würden starke Schneefälle voraussagt, was jeden Winter ca. vier- bis fünfmal vorkomme, werde von der Landeswarnzentrale der Hubschrauber in Ludesch kurzfristig gebucht. Dieser stehe dann – mit einem Piloten und einem Flugretter der Bergrettung besetzt – in Ludesch „auf Abruf bereit“. Letztlich würde es zwei bis drei Ereignisse pro Winter gegeben, an denen der Hubschrauber in Betrieb genommen und die unterschiedlichsten Dienste verrichtet werden müssten.

Seit Anfang 2013 bestehe eine auf unbefristete Zeit mit der Vorarlberger Bergrettung abgeschlossene Vereinbarung für den Hubschrauber „Wucher 1“.

Beim Flugplatz in Ludesch bestehe nicht nur die Berechtigung für Tag-Sicht-Flüge, dh. nach der Morgendämmerung und vor der Dämmerung am Abend, sondern auch in einem eingeschränkten Zeitraum für Nacht-Sicht-Flüge, was speziell im Winter und für Lawinenspreng-Arbeiten sowie für den Rettungshubschrauber wichtig sei. Das Unternehmen verfüge über mehrere instrumentenflugtaugliche Hubschrauber, die auch in Ludesch stationiert seien. Allerdings könnten Instrumentenflüge nur von Flugplatz zu Flugplatz durchgeführt werden. Für die Transportflüge, Lawinensprengflüge und Heliskiing Flüge kämen daher ausschließlich Flüge nach Sichtflugregeln in Betracht.

In rechtlicher Hinsicht ergeben sich dazu nachstehende Bemerkungen:

Gemäß § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, idgF., dürfen Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden.

Gemäß dieser Bestimmung ist die Bewilligung zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Es besteht sohin ein Rechtsanspruch, wenn die im Gesetz genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Im Zusammenhang mit der Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen gemäß § 9 Abs. 2 LFG wurde in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes bereits wiederholt erkannt, dass der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt. Wie in der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 12.09.2001, Zl. 99/03/0242 ausgeführt, ist mit „öffentlichen Interessen“ im Sinne des § 9 Abs.2 LFG das gesamte Spektrum der im Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen erfasst; insbesondere Interessen des Natur- und Umweltschutzes, aber auch die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung, und Sicherheit, straßenpolizeiliche Interessen oder Interessen des Fremdenverkehrs udgl.

Nach § 9 Abs. 2 Satz 2 LFG gilt es zunächst zu erheben, ob öffentliche Interessen gegen die Erteilung einer Bewilligung sprechen. Bejahendenfalls ist eine Gewichtung der entgegenstehenden öffentlichen Interessen vorzunehmen, sodass anhand einer Abwägung entschieden werden kann, ob die Bewilligung zu erteilen oder zu versagen ist. Entsprechend dem allgemein gültigen Grundsatz, dass Ausnahmen restriktiv auszulegen sind, bedeutet dies, dass die Behörde die Erteilungskriterien entsprechend streng zu prüfen hat. Damit die Behörde zu einer fundierten Entscheidung gelangt, ist es wesentlich, dass das Abwägungsmaterial möglichst umfassend, präzise und transparent dargestellt wird.

Wie bereits erwähnt, sind im vorliegenden Verfahren nicht die Auswirkungen des Heliskiings in seiner Gesamtheit zu beurteilen. Zu ermitteln und zu bewerten sind die Auswirkungen des Lande- und Startvorgangs. Aufgrund der Kürze der gesamten „Transportvorgangs“ (zwischen Aufnahme- und Absetzort) gehen Start- und Landemanöver in gewisser Weise ineinander über. Jedenfalls sind die daraus unmittelbar resultierenden Folgen (wie insbesondere Lärm- und Geruchsemissionen, optische Störwirkungen, Luftbewegungen bzw. Aufwirbelungen udgl.) – von der Luftfahrtbehörde zu beurteilen und bewerten. Die mit der Schiabfahrt selbst verbundenen negativen Auswirkungen haben hingegen außer Betracht zu bleiben.

Ungeachtet dessen ist der Zweck, der mit den konkreten Flugbewegungen verfolgt wird, die Ermöglichung von Heliskiing. Vor diesem Hintergrund ist im Verfahren gemäß § 9 Abs. 2 LFG zu erheben und zu berücksichtigen, inwieweit mit diesem Flugzweck öffentliche Interessen verfolgt werden und ob diese so bedeutend sind, dass sie die beeinträchtigten öffentlichen Interessen überwiegen.

§ 9 Abs. 2 LFG verpflichtet die Behörde weiters, einschränkende Bedingungen oder Auflagen vorzuschreiben, wenn solche Maßnahmen nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens erforderlich sind, um die Beeinträchtigung von öffentlichen Interessen iSd § 9 Abs. 2 LFG hintanzuhalten und damit den Antrag genehmigungsfähig zu machen.

Nach Art 16 Tourismusprotokoll des Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) BGBl. III Nr. 230/2002 verpflichten sich die Vertragsparteien außerhalb von Flugplätzen das Absetzen aus Luftfahrzeugen für sportliche Zwecke so weitgehend wie möglich zu begrenzen oder erforderlichenfalls zu verbieten.

Art 12 Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention BGBl III Nr. 234/2002 legt fest, dass, ohne dies auf andere Regionen zu beziehen, sich die Vertragsparteien verpflichten, die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschließlich des Fluglärms soweit wie möglich zu senken. Unter Beachtung der Ziele dieses Protokolls bemühen sie sich, das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten. Zum Schutz der Wildfauna treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen, um den nichtmotorisierten Freizeit-Luftverkehr zeitlich und örtlich einzuschränken.

Nach den genannten Bestimmungen sind die Vertragsparteien nicht verpflichtet, das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen ausnahmslos zu verbieten. Die Vorschriften normieren vielmehr, dass Heliskiingflüge „erforderlichenfalls zu verbieten“ oder „soweit wie möglich zu begrenzen“ (Art 16 Tourismusprotokoll) bzw. „einzuschränken“ (Art 12 Verkehrsprotokoll) sind.

Die Protokolle der Alpenkonvention wurden in Österreich ohne Erfüllungsvorbehalt ratifiziert. Sofern die jeweiligen Bestimmungen der Protokolle geeignet sind, haben sowohl die Gesetzgebung als auch die Vollziehung diese zu berücksichtigen. Bei der Beurteilung der Eignung wird auf den Determinierungsgrad der einzelnen Bestimmung abgestellt. Ist eine Bestimmung lediglich von allgemeinem, formelhaftem Charakter oder etwa ausdrücklich an den Gesetzgeber gerichtet, so wird die unmittelbare Anwendbarkeit verneint, weist ihr Bestimmtheitsgrad hingegen einen vergleichbaren wie innerstaatliche Gesetzesbestimmungen auf, so sind diese als „self executing“ anzusehen. Allgemein wird in der Literatur vertreten, dass die Vermutung der unmittelbaren Anwendbarkeit des Staatsvertrages gilt.

Soweit die Bestimmungen der Protokolle zur Alpenkonvention normieren, dass Heliskiingflüge „erforderlichenfalls zu verbieten“ sind, ist festzuhalten, dass die Vorarlberger Landesregierung – entsprechend den Vorgaben der oben erwähnten Protokolle zur Alpenkonvention – auf Grundlage des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl.Nr. 8/1998 idGF., in mehreren Gebieten in Vorarlberg diesbezüglich ein explizites Verbot hinsichtlich des Landens mit Hubschraubern für touristische Zwecke dort normiert hat, wo dies mit Rücksichtnahme auf das betreffende Gebiet jedenfalls erforderlich ist.

Das Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (GNL) gilt gemäß § 1 Abs. 2 nicht für Angelegenheiten, in denen die Gesetzgebung Bundessache ist. Daher steht das Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung der Erteilung von Bewilligungen für Außenlandungen und Außenabflüge nach dem Luftfahrtgesetz nicht grundsätzlich entgegen.

Aber auch die Naturschutzbehörde konnte – wie erwähnt – auf Grundlage der Ergebnisse Studie letztlich weder das Erfordernis einer Bewilligung nach § 26a Abs. 3 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung noch einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung nach der Naturschutzverordnung argumentieren, zumal dies zum Schutz der Wildfauna offenbar gar nicht erforderlich ist.

Im Rahmen der Entscheidung über einen Antrag gemäß § 9 Abs. 2 hat die Behörde den Vorgaben der Protokolle der Alpenkonvention Heliskiingflüge „soweit wie möglich zu begrenzen bzw. einzuschränken“ insofern zu entsprechen, als dies mit Rücksichtnahme auf den sich aus dieser Bestimmung resultierenden Rechtsanspruch der Antragstellerin unter Beachtung des in Art. 18 B-VG verankerten Determinierungsgebot zulässig ist.

Was die zu erwartenden negativen Auswirkungen betrifft, so hat die Studie zunächst gezeigt, dass beim Steinadler und Steinhuhn von keiner erheblichen Beeinträchtigung durch das Vorhaben Heliskiing auszugehen ist. Es konnte auch keine erhebliche Beeinträchtigung auf die Raufußhühnerbestände festgestellt werden. Der gegenwärtig günstige Erhaltungszustand lässt bei gleichbleibender Störungsintensität auch keine baldige Veränderung erwarten.

Die auf Individuenebene bei Schnee- und Birkhuhn in der Studie ausgeführten Auswirkungen bezüglich Verhalten und Fitness sind auf die – in diesem Verfahren nicht relevanten – Schiabfahrten zurückzuführen, wobei zu erwähnen ist, dass die sensiblen Winterlebensräume vor allem durch Touren- und Variantenschifahrer genutzt werden.

Soweit vorgebracht wurde, dass die Auswirkungen von Überflug und Lärm aus Helikopterflügen auf die Tierwelt nicht nach dem Zweck der Flüge getrennt werden können, ist darauf hinzuweisen, dass nicht verkannt wird, dass Helikopterflüge auch als Teil des Störungsregimes anzusehen sind. Fraglich ist nur, inwieweit die davon auf Heliskiing entfallenden Flüge bzw. Außenlandungen und Außenstarts einen Anteil daran haben.

Wenngleich das Zählen der Hubschrauberflüge bzw. der Touren- und Variantenschifahrer nicht vordergründige Aufgabe der Studie bzw. der mit der Kartierung Beauftragten war, so finden sich dennoch Ausführungen zu diesen Themen, die eine gewisse Größenordnung erkennen und so den Schluss zulassen, dass die Heliskiingflüge am gesamten Hubschrauberflugaufkommen am Arlberg nur einen geringen Anteil haben.

Im Hinblick auf diesen untergeordneten Anteil der Heliskiingflüge am relativ hohen Flugaufkommen in Lech wird dem vorgenannten Argument letztlich keine Relevanz zugeordnet

werden können. Es wurde jedenfalls – trotz Aufforderung – nicht dargelegt, ob bzw. inwiefern der den Heliskiingflügen zuzurechnende Fluglärm eine nennenswerte Rolle spielt. Vom Angebot, dazu allenfalls benötigte Daten konkret zu erheben, wurde kein Gebrauch gemacht.

Im Übrigen ist vom wildökologischen Amtssachverständigen plausibel dargelegt worden, dass bis zu einem gewissen Grad ein „Gewöhnungseffekt“ bei den Tieren zu verzeichnen ist, welcher insbesondere auch bei Flugbewegungen mit Hubschraubern zum Tragen kommt.

Eine nachteilige Berührung öffentlicher Interessen wird aber jedenfalls insofern gegeben sein, als die im Rahmen des Heliskiings durchgeführten Landungen und Starts im hochalpinen Gelände – im Hinblick auf die geringe Flughöhe und die relativ lange Verweildauer beim Absetzen der Heliskiing-Gäste – zu einer Störung der Erholungssuchenden führen. Diese werden nicht nur durch den Lärm belästigt, sondern auch in ihrem Naturerlebnis beeinträchtigt, weil die Qualität der Gebirgslandschaft in ihrer Eigenart und Schönheit gestört wird. Allerdings sind Tourenger, die am Wochenende unterwegs sind, von den Heliskiingflügen bzw. den damit im Zusammenhang stehenden Außenlandungen und Außenstarts nicht betroffen. Soweit diese an anderen Tagen stattfinden, ist aller Wahrscheinlichkeit nach fallweise auch Fluglärm von Helikoptern wahrzunehmen, der insbesondere von Rettungseinsätzen herrührt.

Das Angebot von Heliskiing ist durch zahlreiche – teils wetter- bzw. schnee- und sicherheitsbedingte, teilweise behördlicherseits angeordnete – Limitierungen geprägt. Die Anzahl der Tage, an denen Heliskiing letztlich überhaupt möglich ist, liegt seit vielen Jahren bei durchschnittlich 25. Da die Gäste optimale Bedingungen – sprich eine „unverspurte“ Abfahrt – erwarten, sind lediglich ca. 10 Flüge an solchen Tagen möglich. Dies ergibt eine Gesamtzahl von ca. 250 Flügen pro Saison. Angesichts der geschilderten „Rahmenbedingungen“ ist nicht mit einer Änderung, respektive Steigerung, zu rechnen.

Die sich daraus ergebende Anzahl an Heliskiing-Fluggästen steht zugegebenermaßen in objektiver Hinsicht in keiner relevanten Relation zu den Gästenächtigungen in Lech. Die Bewertung der Bedeutung des Heliskiings kann aber nicht anhand eines solchen Zahlenvergleichs vorgenommen werden. Die Möglichkeit eines solchen Angebots schafft eine besondere Exklusivität und Anziehung, welche die Positionierung des Skigebiets Arlberg als Top-Wintersportdestination des Landes Vorarlberg unterstreicht.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass sich die Gäste durch Heliskiing-Flüge gestört fühlen bzw. deswegen dieser Urlaubsdestination fernbleiben. Es gab offensichtlich auch im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Umfragen zur Gästezufriedenheit keine diesbezüglichen Beschwerden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das schitouristische Angebot des gesamten Bundeslandes durch das Angebot des Heliskiings eine Aufwertung erfährt. Die internationale

Positionierung des Skigebietes wirkt sich positiv auf den Wintertourismus aus, weshalb ein öffentliches Interesse grundsätzlich zu bejahen ist.

Dass die Heliskiingflüge die Stationierung eines Hubschraubers im Gemeindegebiet von Lech während der gesamten Wintersaison sichern, ist nicht zutreffend. Es findet – wie die Antragstellerin selbst einräumt – keine permanente Stationierung eines – neben dem Rettungshubschrauber – zweiten Helikopters statt. Es gibt aber einerseits nach Schneefällen das Erfordernis, Lawinsprengflüge für die Bergbahnen durchzuführen, in deren Anschluss – bei entsprechenden Verhältnissen – der betreffende Hubschrauber für Heliskiingflüge eingesetzt werden kann. Weiters hat die Abteilung Inneres bestätigt, dass bei besonderen Lawinensituationen über die Landeswarnzentrale durchschnittlich zwei bis dreimal in der Saison ein Hubschrauber der Antragstellerin angefordert werden muss, der für besondere Einsätze kurzfristig über die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle/Lawinenwarnzentrale disponiert werden kann. Dieser zusätzliche Hubschrauber ist aus Sicht des Katastrophenschutzes insofern wichtig, als in Vorarlberg kein Hubschrauber des Österreichischen Bundesheeres dauerhaft stationiert ist. Diese bedarfsorientierte und kostengünstige Bereithaltung bzw. -stellung eines Helikopters liegt zweifellos im öffentlichen Interesse, insbesondere auch im Interesse der öffentlichen Hand. Sie könnte aber von der Antragstellerin nicht bewerkstelligt werden, wenn nicht eine zusätzliche Auslastung durch Heliskiingflüge gegeben wäre. Wegen der ansonsten zu geringen Einsatzmöglichkeiten wäre die Antragstellerin zu einer anderen Disposition gezwungen, was sich letztlich nachteilig auf die Sicherheitsinteressen auswirken würde.

Von der Austro Control GmbH wurde bestätigt, dass die betreffenden Piloten, weil gerade im Rahmen der Heliskiingflüge Außenlandungen bei schwierigen Bedingungen wie Pulverschnee durchgeführt werden, ein höheres Maß an Flugsicherheit und operationeller Routine erlangen und dies beim Notarzt-Hubschrauberbetrieb einen positiven Effekt auf deren Qualifikation nach sich zieht.

Auch vor diesem Hintergrund kann vom Vorliegen öffentlicher Interessen ausgegangen werden, die es im Abwägungsprozess zu berücksichtigen gilt.

Vorab ist zu betonen, dass die öffentlichen Interessen nichts Absolutes sind. Sie sind Ausdruck einer Wertehaltung, die sich im Laufe der Zeit auch verändern kann. Andere bzw. neue Gegebenheiten (beispielsweise Klimakrise) haben Auswirkungen auf das Bewusstsein einer Gesellschaft und ihre Wertungen. Dies schlägt sich in der Auslegung der öffentlichen Interessen und deren Bewertung nieder und verändert den Maßstab, der bei der Abwägung der unterschiedlichen Gesichtspunkte herangezogen wird. Gesellschaftliche Werte beeinflussen verschiedene Aspekte des Lebens, so ua auch den Tourismus, wo die Beachtung von Umweltgesichtspunkten zunehmend eine Rolle spielt und die Vorherrschaft wirtschaftlicher Aspekte zurückdrängt.

Die Gäste erwarten zwischenzeitlich von den Tourismusunternehmen, dass sie Verantwortung für ihre Umweltauswirkungen übernehmen und den Ressourcenverbrauch minimieren. Ebenso ist für die Akzeptanz des Tourismus durch die lokale Bevölkerung eine nachhaltige Entwicklung von entscheidender Bedeutung.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass sich die Auswirkungen auf die Umwelt weitaus weniger dramatisch darstellen, wie in der Vergangenheit angenommen bzw. vermutet, aber in Ermangelung eines objektiven und belastbaren Datenmaterials nicht belegt werden konnten. Die vorliegende Studie hat – wie bereits ausgeführt – zwar aufgezeigt, dass im Untersuchungsraum Helikopterflüge einschließlich Außenlandungen und Außenstarts sowie Schiabfahrten in ihrer Gesamtheit gewisse nachteilige Folgen nach sich ziehen, eine konkrete Zuordnung zu den den Verfahrensgegenstand bildenden Außenlandungen und Außenstarts war jedoch letztlich nicht möglich.

Insofern verbleiben als relevante Beeinträchtigungen die von der Abteilung Umwelt- und Klimaschutz dargestellten Störungen des Naturgenusses. Geht man von den Erfahrungen der Vergangenheit aus, sind davon ca. 25 Tage zwischen dem 1. Dezember und dem 31. Mai – außerhalb der Wochenenden bzw. abseits der Feiertage – betroffen.

Im Gegensatz dazu sind nach dem gegenwärtigen Wertekatalog die aufgezeigten öffentlichen Interessen an der Durchführung von Heliskiingflügen dennoch als überwiegend einzustufen, zumal diese nicht nur für den Tourismus relevant sind, sondern insbesondere auch Sicherheitsaspekte betreffen.

Den öffentlichen Interessen der Lärmvermeidung und Hintanhaltung visueller Störungen kann durch die Vorschreibung von Auflagen, wie insbesondere die Einschränkung auf Werktage, die Verpflichtung zur weitest gehenden Vermeidung der Lärmbelästigung und der Beunruhigung des Wildes und zur Einhaltung von Mindestflughöhen in einem gewissen Maß Rechnung getragen werden.

Bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen überwiegen insgesamt die öffentlichen Interessen an der Erteilung der Bewilligung.

Die Genehmigung von Außenlandungen und Außenstarts für den beantragten Zeitraum ist im Hinblick auf die bereits erwähnte dynamische Entwicklung des Inhaltes und der Wertung der zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen jedoch nicht möglich. Eine Prognose für die nächsten fünf Jahre wäre unter den gegebenen Umständen nicht statthaft. In diesem Zeitraum können sich die Entscheidungsgrundlagen wesentlich verändern. Dies betrifft beispielsweise nicht nur den Stellenwert der Nachhaltigkeit im Tourismus bzw. die Zielsetzung Klimaneutralität. Auch die Bedeutung der unberührten Natur oder das Erlebnis von Abgeschiedenheit und Stille können unter Umständen im Ranking eines Wintersportortes unter Umständen eine ganz andere Rolle spielen.

Aus den dargelegten Gründen wird die Bewilligung nur bis zum 31.05.2027, sohin für einen zeitlichen Horizont von gut zwei Jahren, erteilt und für den darüber hinaus beantragten Zeitraum versagt.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Das Ansuchen ist gemäß GebG von Eingabegebühren und Verwaltungsabgaben befreit.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann binnen vier Wochen Beschwerde erhoben werden, die schriftlich, mit Telefax oder mit E-Mail beim Amt der Vorarlberger Landesregierung einzubringen ist.

Die vorgenannte Frist wird ab Zustellung des Bescheides berechnet. Für die Wahrung der Frist ist bei der postalischen Übermittlung das Datum des Poststempels entscheidend.

Das Rechtsmittel hat den Bescheid zu bezeichnen, gegen den es sich richtet.

Die Beschwerde hat überdies zu enthalten: Die Bezeichnung der Behörde, die den angefochtenen Bescheid erlassen hat, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die zur Beurteilung erforderlich sind, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht wurde.

Hinweis

Die Beschwerde ist mit € 30,- zu vergebühren. Die Gebühr ist unter Angabe der Geschäftszahl des Bescheides auf das Konto des Finanzamtes Österreich – Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung ist der Beschwerde als Nachweis für die Entrichtung der Gebühr anzuschließen.

Für den Landeshauptmann
im Auftrag

[Dr.in Brigitte Hutter](#)

Ergeht an:

Wucher Helicopter GmbH, Hans-Wucher-Platz 1, 6713 Ludesch, E-Mail: helicopter@wucher.at

unter Anschluss eines Zahlscheines. Die Erledigungsgebühr gemäß § 14 TP 20 Gebührengesetz in Höhe von 115,00 Euro ist spesenfrei für den Empfänger zu entrichten.

Nachrichtlich an:

1. Gemeinde Lech, Amtsadresse (le2.1), per V-DOK (intern)
2. Gemeinde Dalaas, Amtsadresse (da2.1), per V-DOK (intern)
3. Gemeinde Klösterle, Amtsadresse (ks2.1), per V-DOK (intern)
4. BH Bludenz (BHBL), per V-DOK (intern)
5. Vorarlberg Tourismus GmbH, Poststraße 11, Pf. 99, 6850 Dornbirn, E-Mail:
info@vorarlberg.travel
6. Abt. Umwelt- und Klimaschutz (IVe), per V-DOK (intern)
7. Abt. Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (VIa), per V-DOK (intern)
8. Abt. Landwirtschaft und ländlicher Raum (Va), per V-DOK (intern)
9. Büro Landesstatthalter Christof Bitschi (LSCB), per V-DOK (intern)