



Büro Landesumweltanwalt

Bezirkshauptmannschaft Landeck
Umweltreferat

Telefon 0512/508-3496
Fax 0512/508-743495
landesumweltanwalt@tirol.gv.at

UID: ATU36970505

**Porsche Austria GmbH & Co OG;
Verwendung von KFZ außerhalb von Verkehrsflächen; Verfahren nach dem Tiroler
Naturschutzgesetz**

Beschwerde des Landesumweltanwaltes (Ihre Zahl: LA-NSCH/B-202/18-2020)

Geschäftszahl – bei Antworten bitte angeben

LUA-6-3.10/7/9-2020

Innsbruck, 20.08.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Landeck vom 06.08.2020, GZl. LA-NSCH/B-202/18-2020, wurde der Porsche Austria GmbH & Co OG die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb von Verkehrsflächen im Rahmen der „Audi Driving Experience“ nach Maßgabe der eingereichten und signierten Projektunterlagen befristet bis zum 01.03.2025 erteilt.

Gegen oben angeführten Bescheid erstattet der Landesumweltanwalt binnen offener Frist nachstehende

Beschwerde

an das Landesverwaltungsgericht. Der Bescheid wird vollinhaltlich angefochten und die Beschwerde wie folgt ausgeführt.

Präambel

Vorweg wird vom Landesumweltanwalt festgehalten, dass er sich schon in der Vergangenheit gegen die Durchführung von Veranstaltungen mit motorisierten Fahrzeugen, welche abseits befestigter Straßen und Wege stattfinden, ausgesprochen hat. Derartige Veranstaltungen führen zu einer zusätzlichen Belastung von Menschen und Tieren, vor allem durch Lärm und den Ausstoß von Abgasen. In diesem Zuge darf auf

das [Positionspapier der Tiroler Umwelthanwaltschaft](#) verwiesen werden, welches im Mai 2020 veröffentlicht wurde und eine umfassende Auseinandersetzung mit der einhergehenden Problematik durch die Nutzung von Kraftfahrzeugen (KFZ) außerhalb von Verkehrsflächen beinhaltet.

Gerade im vorliegenden Fall gilt es kritisch zu hinterfragen, ob durch eine „ortsunübliche“ Nutzung der freien Landschaft, welche auch im Winter von Erholungssuchenden aufgrund der Einrichtung von Freizeitaktivitäten in der unmittelbaren Nähe (Langlaufloipe Stanzertal, Spazierweg) vermehrt aufgesucht wird, deren Naturbelassenheit beeinträchtigt wird. Des Weiteren stellt sich für den Landesumweltanwalt die Frage, ob gerade in Zeiten des Klimawandels eine derartige Veranstaltung für den Tourismus einen Mehrwehrt hat, zumal der Ort St. Anton am Arlberg auf einen nachhaltigen Tourismus setzt (siehe unter anderem <https://www.looksalzburg.at/lifestyle/0220-st-anton-nachhaltigkeit-192460/>) und eine Motorsportveranstaltung nicht als nachhaltig (und damit nicht im öffentlichen Interesse gelegen) angesehen werden kann.

I. Sachverhalt

Die Antragstellerin Porsche Austria GmbH & Co OG plant die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb von Verkehrsflächen im Rahmen mehrere Fahrveranstaltungen im Gemeindegebiet von St. Anton am Arlberg. Die zwei Veranstaltungsreihen sollen jeweils im Jänner bzw. Februar eines Kalenderjahres in einem Ausmaß von 10 Tagen pro Monat stattfinden, was jeweils 20 Veranstaltungstage im Jahr für die nächsten 5 Jahre ergibt. Die Größe der Fläche soll dabei rund 16.000 m² betragen. Die Durchführung dieser Veranstaltungen ist befristet bis 01.03.2025, somit sollen innerhalb des Bewilligungszeitraums derartige Fahrveranstaltungen an insgesamt 100 Tage erfolgen. Ab 2022 sollen nur mehr elektrifizierte Fahrzeuge verwendet werden, jedoch sollen 2021 noch 50 % mit einem Verbrennungsmotor angetriebene Kraftfahrzeuge verwendet werden.



Abbildung: Blick auf die betroffene Wiesenfläche (Richtung Osten)

II. Rechtzeitigkeit und Zulässigkeit

Der angefochtene Bescheid wurde dem Landesumweltanwalt am 06.08.2020 auf elektronischem Weg zugestellt. Die gegen den erstinstanzlichen Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Landeck erhobene Beschwerde ist daher rechtzeitig und zulässig.

III. Beschwerdebegründung

a. Beeinträchtigung von Schutzgütern nach § 1 Abs. 1 TNSchG 2005:

Die Schutzgüter des Tiroler Naturschutzgesetzes 2005 (kurz: TNSchG 2005) umfassen das Landschaftsbild und den Erholungswert, den Artenreichtum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt und deren Lebensräume und schließlich den Naturhaushalt.

Laut der Stellungnahme des naturkundlichen Amtssachverständigen wird es vor allem zu einer Beeinträchtigung des Erholungswertes als Schutzgut gemäß § 1 TNSchG 2005 infolge von Lärmeinwirkung kommen, jedoch nur temporär und für einen kurzen Zeitraum. Alle anderen Schutzgüter sollen nur gering beeinträchtigt werden.

Das gegenständliche Vorhaben liegt in einer freien Landschaft. Dazu ist seitens des Landesumweltanwaltes auszuführen, dass entgegen der Ansicht der Amtssachverständigen für Naturkunde, welche lediglich von Beeinträchtigungen ausgeht und diese nicht genauer konkretisiert, es eine deutliche Beeinträchtigung der Naturbelassenheit darstellt, wenn wie im gegenständlichen Fall auf vereisten Flächen mit Personenkraftwagen gefahren wird und zwar auf einem Wiesenbereich auf dem – in seinem natürlichen Zustand belassen – dies nicht möglich wäre. In diesem Zusammenhang wird auf die einschlägigen Bestimmungen im TNSchG 2005 verwiesen, welches für eine Befahrung zumindest eine Bewilligungspflicht vorsieht oder sogar einen Verbotstatbestand enthält (§ 6 lit. j TNSchG 2005 Die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb von Verkehrsflächen und eingefriedeten bebauten Grundstücken; § 5 Abs. 1 lit a TNSchG 2005 Durchführung von sportlichen Wettbewerben mit Kraftfahrzeugen außerhalb geschlossener Ortschaften). Das Vorliegen einer wesentlichen – wenn auch nur temporären – Beeinträchtigung des Charakters der Landschaft erscheint daher gegeben zu sein.

In Bezug auf den Erholungswert ist nach Ansicht des Landesumweltanwaltes mit hohen Beeinträchtigungen zu rechnen, da das Befahren der freien Landschaft eine unübliche Nutzung darstellt und das Natur- und Ruherlebnis der Erholungssuchenden, vor allem durch den Motorlärm und die dortigen im freien Gelände unüblichen fahrenden KFZ, deutlich gestört wird. Die derzeitige Trasse der Loipe führt direkt an dem vorgesehenen Standort vorbei und ist bei Erholungssuchenden beliebt und zudem stark frequentiert. Fakt ist ebenso, dass der Gesetzgeber im Rahmen der Beurteilung von zu erwartenden (potentiellen) Beeinträchtigungen von Schutzgütern grundsätzlich nicht in erster Linie auf die Dauer potentieller Beeinträchtigungen abzielt, sondern eben jegliche Beeinträchtigungen bei derartigen Vorhaben unterbinden will. Zudem handelt es sich bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben (100 Tage in einem Zeitraum von fünf Jahren) auch nicht um einen zu vernachlässigenden Zeitraum, an dem die attestierten Beeinträchtigungen zum Tragen kommen. Das Befahren von Flächen außerhalb von Verkehrsflächen durch einen PKW ist jedenfalls optisch wahrnehmbar und zwar deutlich unterschiedlich zu einem sich auf der Landesstraße bewegendem Fahrzeug. Dazu sei die Definition von Kraftfahrzeugen zu erwähnen, bei welcher es sich gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 um „ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug handelt, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird“. Die Bewilligungspflicht gilt somit gemäß § 6 lit. j TNSchG 2005 für Kraftfahrzeuge jeglicher Motorenausstattung. Die Bewilligung nach § 6 lit. j TNSchG 2005 soll nach dem Verständnis für den

Landesumweltanwalt nur in Ausnahmen erfolgen und nicht zur Regel werden, da mit Beeinträchtigungen für die Schutzgüter in § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 häufig zu rechnen ist.

Des Weiteren ist die naturbelassene Wiese, auf der die Veranstaltungen stattfinden würden, in einer störungsarmen und relativ naturnahen Erholungslandschaft gelegen, weshalb nach Ansicht des Landesumweltanwaltes die Fahrveranstaltungen für Erholungssuchende als störend wahrgenommen werden (z. B.: Langläufer direkt entlang des Veranstaltungsbereiches, Spaziergänger). Auf all diese Aspekte wurde in der naturkundefachlichen Stellungnahme nicht Bezug genommen.

Insgesamt scheint die Stellungnahme der Amtssachverständigen für Naturkunde für den Landesumweltanwalt unzureichend ausgeführt zu sein. Allfällige Auswirkungen durch die Verwendung von motorisierten Kraftfahrzeugen für den Boden und somit auch für verschiedene Pflanzenarten werden nicht genauer behandelt, sondern in der Stellungnahme wird – zumindest - von geringen Beeinträchtigungen ausgegangen. Zudem ist aus Sicht des Landesumweltanwaltes näher auf die Beeinträchtigungen des Lebensraumes heimischer Tier- und Pflanzenarten einzugehen, da es sich bei den anvisierten Monaten (Jänner, Februar) um für Vögel und Säugetiere störungssensible Jahreszeiten handelt. Umso mehr, als das projektierte Vorhaben unmittelbar in Ufernähe der Rosanna zu liegen kommt und der Ökotonbereich zwischen Land und Wasser hohe Lebensraumqualität für Kleinsäuger, Vögel, etc. aufweist.

Die Tatsache, dass im Jahr 2021 50% der Kraftfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind und ab 2022 gänzlich elektrobetriebene Kraftfahrzeuge verwendet werden sollen, ändert nichts an dem Umstand, dass immer noch beträchtliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 vorliegen werden, da auch elektrobetriebene KFZ im gegenständlichen Fall für das Landschaftsbild und den Erholungswert eine maßgebliche Beeinträchtigung darstellen, sowie eine Vereisung des Bodens immer noch notwendig sein wird. Dazu ist noch hinzuzufügen, dass durch die Werbemaßnahmen (Aufbringen von Plakaten usw.) das Landschaftsbild der noch überwiegend naturnahen freien Landschaft zudem deutlich beeinträchtigt wird.

b. Zusammenfassung

Zusammenfassend kommt es nach Ansicht des Landesumweltanwaltes zu maßgeblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern des TNSchG 2005. Im Falle einer Bewilligung des geplanten Vorhabens bedarf es somit einer Interessensabwägung.

c. Zum öffentlichen Interesse:

Zum von der Antragstellerin angeführten öffentlichen Interesse des Tourismus ist aus Sicht des Landesumweltanwaltes auszuführen, dass selbst die Behörde in ihrer Beurteilung lediglich von einer Aufwertung des Tourismusangebotes ausgeht und nicht davon, dass durch die geplanten Fahrveranstaltungen eine wesentliche Verbesserung der touristischen Situation eintreten soll. Somit kann davon ausgegangen werden, dass durch die geplanten Veranstaltungen und die Durchführung von Winterfahrtrainings keine nachhaltige Sicherung des örtlichen Tourismus zu erwarten ist, da von einer relevanten Steigerung der Nächtigungszahlen nicht ausgegangen werden kann. Ein besonderes wichtiges unmittelbares Interesse an der Fremdenverkehrswirtschaft kann durch die geplanten Fahrveranstaltungen nicht erblickt werden. Dazu wird noch seitens des VwGH ausgeführt, dass in der Fremdenverkehrswirtschaft begründete Interessen an einem Vorhaben als öffentliche Interessen anzusehen sind, wenn ohne Verwirklichung des Vorhabens wesentliche Nachteile für den Fremdenverkehr zu befürchten wären bzw. bei Projektverwirklichung eine wesentliche Verbesserung für die Belange des Fremdenverkehrs erzielt werden könnte. Entscheidend ist, ob durch das Vorhaben ein entscheidender Beitrag zur wirtschaftlichen Existenzsicherung geleistet wird, ohne den der Betrieb einer zeitgemäßen Tourismuswirtschaft ernstlich in

Frage gestellt wäre (VwGH 21.05.2012, 2010/10/0147 mwN). In dem gegenständlichen Fall kann seitens des Landesumweltanwaltes ein wesentlicher Nachteil für den Fremdenverkehr nicht erkannt werden, zwar mögen die Fahrveranstaltungen für Touristen ein weiteres Freizeitangebot darstellen, jedoch werden die Fahrveranstaltungen keine wesentlichen Verbesserungen bedeuten, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass Touristen allein aufgrund der Fahrveranstaltungen St. Anton am Arlberg als Urlaubsort wählen. Daher ist davon auszugehen, dass auch ohne Verwirklichung des Vorhabens insgesamt keine wesentlichen Nachteile für das Tourismusgebiet St. Anton am Arlberg erwachsen.

Grundsätzlich gilt es zu klären, ob das geltend gemachte öffentliche Interesse ein privates Interesse darstellt und die Fahrsicherheitstrainings bzw. die Fahrveranstaltungen insbesondere als Werbezweck genutzt werden, zumal nur mit Autos eines Herstellers gefahren werden kann und mit einer dementsprechenden Werbung auf der Homepage sowie auch auf dem beantragten Gelände zu rechnen ist.

Zu einem allfälligen öffentlichen Interesse an Fahrsicherheitstrainings zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auszuführen, dass die Vermeidung von Unfällen ganz klar im öffentlichen Interesse gelegen ist, jedoch gilt es in diesem Zusammenhang abschließend zu prüfen, ob die Durchführung dieser Fahrveranstaltungen unmittelbar diesem öffentlichen Interesse dienen kann. In diesem Zusammenhang wird unter anderem abzuklären sein, ob die Fahrveranstaltungen einem Fahrsicherheitstraining entsprechen, zumal für den Landesumweltanwalt nicht erkennbar ist, ob die gleichen Bedingungen wie im Straßenverkehr vorliegen (z. B.: Reifenwahl – werden Spikereifen oder Winterreifen verwendet). In diesem Zuge darf auf die Stellungnahme des Naturschutzbeauftragten verwiesen werden (die vollinhaltlich weiter aufrecht gehalten wird), welcher treffend ausführt, dass das beantragte Vorhaben als „Fahrsicherheitstraining“ kritisch zu hinterfragen sei, da die lt. Homepage des Veranstalters vorliegenden Charakteristiken den geltenden Regelungen und Definitionen von Fahrsicherheitstrainings widersprechen.

Wie der Naturschutzbeauftragte diesbezüglich ausführte, dürfen Fahrsicherheitstrainings lt. § 13b FSG-DV „(...) nur auf einem im Bundesgebiet gelegenen Übungsplatz durchgeführt werden (...)“, der den entsprechenden Mindestkriterien entspricht. Die Trainings bestehen aus einem theoretischen und praktischen Teil und sind von speziell ausgebildeten Instruktoren durchzuführen. Über das gesamte Bundesgebiet Österreich stehen dazu speziell eingerichtete Trainingsplätze zur Verfügung. Das Driften auf eisigem Untergrund mit hochmotorisierten RS-Modellen stellt im gängigen Straßenverkehr weder eine alltägliche noch eine vielleicht witterungsbedingt eintretende außergewöhnliche Fahrsituation dar.

In einem im Auftrag des BMK erstellten Bericht des Kuratoriums für Verkehrssicherheit wird bei Fahrsicherheitstrainings eine Konzentration auf Risikovermeidung anstatt Fokus auf Fahrtechnik empfohlen. Zitat: „Dem Thema „Lenken des Autos unter widrigen Umständen“ muss weniger Gewicht beigemessen werden.“

Laut Homepage des Veranstalters wird die Veranstaltung mit folgenden Charakteristiken beworben: „Mit Dynamik und Freude an der Geschwindigkeit an beeindruckenden Winterstandorten, gepaart mit leistungsstarken Fahrzeugen und den High Performance RS-Modellen bieten wir Ihnen unvergessliche Events mit jeder Menge Action. Bei der Audi ice experience erwartet Sie neben dem Audi S4 Avant der neue Audi RS Q3 Sportback. Die durchzugsstarken Aggregate und der quattro Antrieb bedeuten ein Erlebnis voller Hightech in sportlichen Trainingsfahrzeugen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass es sich bei den zum Einsatz kommenden *High Performance RS Modellen* um die leistungsstärksten Modelle der jeweiligen Reihe des Herstellers mit über 400 PS handelt, die laut Ankündigung *unvergessliche Events mit jeder Menge Action* bieten. Der Einsatz von durch Elektromotoren betriebenen Modellen ändert an dieser Charakteristik nichts.

Falls das Landesverwaltungsgericht vom Vorliegen eines öffentlichen Interesses ausgehen sollte und die Fahrveranstaltungen als Fahrsicherheitstraining anzusehen sind, stellt sich aus Sicht des Landesumweltanwaltes zudem die Frage nach dem Bedarf an derartigen zusätzlichen Fahrsicherheitstrainings. In diesem Fall kann auf die Rechtsprechung des VwGH verwiesen werden, nachdem bei Bestehen einer rechtskräftig genehmigten Anlage eines Konkurrenten dies für die Gewichtung des öffentlichen Interesses an der Errichtung der Anlage maßgeblich ist (VwGH 24.02.2006, 2005/04/0044). Im vorliegenden Fall ist dazu auszuführen, dass in den letzten Jahren mehrere Fahrsicherheitszentren in Tirol bewilligt und errichtet worden sind (z. B.: Fahrsicherheitszentrum Wiesing, Fahrsicherheitszentrum des ÖAMTC in Innsbruck, Driving Village Fahrtechnikcenter Tarrenz, etc.), welche bereits ein breit gefächertes Angebot an Fahrsicherheitstrainings anbieten. Somit ist nach Ansicht des Landesumweltanwaltes ein zusätzlicher Bedarf nicht gegeben bzw. fehlt durch das gute Angebot an Fahrsicherheitstrainings-Zentren ein entsprechendes öffentliches Interesse an solchen Fahrveranstaltungen.

Das bewilligte Vorhaben widerspricht nach Ansicht des Landesumweltanwaltes zudem den Zielen der Bodenschutzbestimmungen der Alpenkonvention. Die Ziele des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich „Bodenschutz“, BGBl. III 235/2002, sind „insbesondere eine standortgerechte Bodennutzung, ein sparsamer Umgang mit den Flächen, die Vermeidung von Erosion und nachteiligen Veränderungen der Bodenstruktur sowie eine Minimierung der Einträge bodenbelastender Stoffe (Artikel 1, Abs. 3).“ Ein vollständiges künstliches Vereisen zum Zwecke des Befahrens mit Kraftfahrzeugen stellt nach Ansicht des Landesumweltanwaltes weder eine standortgerechte Bodennutzung dar, die die ökologischen Bodenfunktionen als wesentlichen Teil des Naturhaushaltes langfristig quantitativ und qualitativ sichert, noch sind durch eine solche Behandlung nachteilige Veränderungen an der Bodenstruktur auszuschließen.

Des Weiteren widerspricht die Bewilligung einer solchen Veranstaltung der Intention des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, insbesondere dem Artikel 13 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention im Bereich „Verkehr“, BGBl. III 234/2002: Während der verpflichtende Artikel 13 Abs. 2 des Verkehrsprotokolls darauf abzielt, „die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthaltes von Urlaubsgästen“ zu unterstützen, beschreitet man im Freiland in der Gemeinde St. Anton am Arlberg andere Wege. Ob derartige Veranstaltungen in hochtouristischen Regionen Tirols den oben angeführten Zielen dienlich sind, sei dahingestellt.

Dem Landesumweltanwalt ist in diesem Zusammenhang bewusst, dass die Zielbestimmungen in Art 1 Abs 3 der Alpenkonvention im Bereich „Bodenschutz“ sich an die Vertragsparteien der Alpenkonvention richten und nicht an einzelne Rechtsunterworfenen, jedoch hat die Behörde diese Zielbestimmungen in einer Interessenabwägung zu berücksichtigen, zumal Österreich als Vertragspartei ein Interesse daran bekundet hat, dass die Vorgaben bzw. Ziele dieser Alpenkonvention beachtet werden.

Im Zuge einer naturschutzrechtlichen Interessenabwägung sind die vielfach unwäg- und unmessbaren öffentlichen Interessen am Naturschutz jenen (langfristigen) öffentlichen Interessen, welche an der Verwirklichung des beantragten Vorhabens bestehen, gegenüberzustellen. Letztlich handelt es sich dabei um eine Wertentscheidung, da die konkurrierenden Interessen meist nicht berechen-, und damit anhand zahlenmäßiger Größen, auch nicht konkret vergleichbar sind. Dieser Umstand erfordert es, die für bzw. gegen ein Vorhaben sprechenden Argumente möglichst umfassend und präzise zu erfassen und einander gegenüberzustellen, um die Wertentscheidung transparent und nachvollziehbar zu machen. Die Rechtmäßigkeit der Wertentscheidung ist somit im Allgemeinen daran zu messen, ob das Abwägungsmaterial in einer diesen Grundsätzen entsprechenden Weise in der Begründung der Entscheidung dargelegt und die Abwägung der konkurrierenden Interessen im Einklang mit den Gesetzen,

Erfahrungssätzen und - gegebenenfalls - Erkenntnissen der Wissenschaft erfolgt (VwGH vom 21.11.1994, 94/10/0076, und vom 28.04.1997, 94/10/0105).

Somit wird von der Behörde nicht verlangt, dass sie trotz mangelnder Konkretheit die Bestimmungen in Art 1, Abs. 3 der Alpenkonvention im Bereich „Bodenschutz“ anwenden soll, sondern in einer Interessensabwägung die Zielbestimmungen der Alpenkonvention berücksichtigt, da die Alpenkonvention, wie schon erwähnt, von Österreich ratifiziert worden ist und in eine Entscheidungsfindung miteinzubeziehen ist.

Anders verhält es sich mit dem Artikel 13 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention im Bereich „Verkehr“, da die Bestimmungen in diesem Artikel direkt anwendbar sind und von der Behörde aus diesem Grund anzuwenden sind.

d. Mangelnde Alternativenprüfung nach § 29 Abs. 4 TNSchG 2005

Neben dem aus Sicht des Landesumweltschutzes mangelnden öffentlichen Interesse wurde zudem von der Behörde keine (nachvollziehbare) Alternativenprüfung nach § 29 Abs. 4 TNSchG 2005 vorgenommen bzw. kann dem bisherigen Ermittlungsverfahren keine gesetzeskonforme Alternativenprüfung entnommen werden. Aus diesem Grund hätte die Bewilligung schon deshalb versagt werden müssen, da der vorliegenden Bestimmung entnommen werden kann, dass, wenn „... *der angestrebte Zweck mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, durch die die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 nicht oder nur in einem geringeren Ausmaß beeinträchtigt werden*“, zu versagen ist.

Wie schon unter Punkt d) vierter Absatz beschrieben, gibt es in Tirol bereits mehrere Fahrsicherheitszentren, an denen man die Ausführung von Fahr-Manövern jeglicher Art mit einem KFZ erlernen kann, welche jedoch im gegenständlichen Fall von der Behörde völlig unberücksichtigt geblieben sind. Somit ist aus Sicht des Landesumweltschutzes die Durchführung solcher Veranstaltungen in einer freien Landschaft, bei denen naturschutzrechtliche Interessen in einem deutlichen Ausmaß beeinträchtigt werden, nicht gerechtfertigt, zumal genügend Alternativen bestehen und nicht noch mehr relativ naturnahe Flächen mit kulturlandschaftlichem Gepräge in Anspruch genommen werden müssen. Vor allem das Schutzgut Landschaft ist im vorliegenden Fall von dem geplanten Vorhaben betroffen, was den Zielbestimmungen des TNSchG 2005 des Bewahrens von in ihrem ursprünglichen Zustand befindlicher Naturlandschaften widerspricht. Das Schutzbedürfnis naturnaher Kulturlandschaften findet sich auch in der Tiroler Landesverordnung, wonach gemäß Art. 7 Abs. 2 „besonders [für] die Bewahrung der Natur und der Landschaft vor nachteiligen Veränderungen“ zu wahren ist. Der VwGH führt zudem noch treffend aus, dass es für die Beurteilung eines Objektes als maßgeblicher Eingriff nicht Voraussetzung ist, dass im betreffenden Bereich noch keinerlei Eingriff in das Landschaftsbild besteht. Auch das Unterbleiben der Verstärkung einer Eingriffswirkung liegt im öffentlichen Interesse an der Erhaltung des Landschaftsbildes (VwGH 11. Juni 2001, Zl. 99/10/0200).

IV. Fazit

Auf Grund dieser Ausführungen geht der Landesumweltschutzes davon aus, dass durch die geplanten Fahrveranstaltungen mit Beeinträchtigungen von Schutzgütern des TNSchG 2005 mit zum Teil deutlichem Ausmaß zu rechnen ist. Die bisher dargelegten Gründe für ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung dieser gegenständlichen Fahrveranstaltung sind nicht überzeugend, nicht nachvollziehbar und überwiegen nicht die zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 TNSchG

2005. Vielmehr ist auch von privaten Interessen auszugehen, da Werbezwecke im Vordergrund stehen und das öffentliche Interesse an Fahrsicherheitstrainings durch andere Standorte, welche ausreichend Kurse anbieten, in Tirol bereits gedeckt ist. Die Behörde hat es somit verabsäumt, eine Alternativenprüfung gemäß § 29 Abs. 4 TNSchG 2005 durchzuführen sowie das fehlende öffentliche Interesse festzustellen.

Abschließend sei noch auf die Stellungnahme des Naturschutzbeauftragten verwiesen, welcher zu Recht hinterfragt, ob es gerade in Zeiten einer gesellschaftspolitisch kritischen Auseinandersetzung mit Themen wie nachhaltiges Leben, Klimawandel, Landschaftseingriffen und Flächenverbrauch sowie bereits verabschiedeter lokaler bis globaler Handlungsstrategien zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen angebracht sei, derartige Veranstaltungen im landwirtschaftlichen Freiland durchzuführen.

Für den Landesumweltanwalt geht somit klar hervor, dass kein öffentliches Interesse an solch einer Fahrveranstaltung besteht. Falls das Gericht nicht die Meinung des Landesumweltanwaltes vertritt und ein öffentliches Interesse an solch einer Fahrveranstaltung erblickt, überwiegen nach Ansicht des Landesumweltanwaltes die Interessen des Naturschutzes andere öffentliche Interessen bei weitem. Selbst wenn das Gericht zur Auffassung kommt, dass lediglich ein Schutzgut nach dem TNSchG 2005 betroffen ist, so können alleine schon dadurch die Interessen des Naturschutzes die öffentlichen Interessen überwiegen.

Weiters wird das Gericht zu prüfen haben, ob die vorliegenden Fahrveranstaltungen unter Fahrsicherheitstrainings zu subsumieren sind. Der Naturschutzbeauftragte hat in diesem Zusammenhang bereits näher ausgeführt, unter welchen Kriterien gemäß § 13b FSG-DV von einem Fahrsicherheitstraining ausgegangen werden kann. Nach Ansicht des Landesumweltanwaltes handelt es sich - wie der Naturschutzbeauftragte in seiner Stellungnahme ausführte - eben nicht um ein echtes Fahrsicherheitstraining, sondern um Fahrveranstaltungen mit besonders leistungsstarken Motoren.

Die mangelnde Alternativenprüfung der Behörde stellt in diesem Zusammenhang einen, aus Sicht des Landesumweltanwaltes, relevanten Mangel dar, da in Tirol der Bedarf an Fahrsicherheitstrainings bereits durch andere Einrichtungen gedeckt ist.

Aus den genannten Gründen stellt der Landesumweltanwalt daher folgenden

Antrag:

Das Landesverwaltungsgericht möge

dieser Beschwerde im Sinne der oben angeführten Ausführungen Folge geben, den Bescheid beheben und die naturschutzrechtliche Bewilligung versagen.

Mit freundlichen Grüßen,
Der Landesumweltanwalt

Mag. Johannes Kostenzer