



Büro Landesumweltanwalt

Mag.^a Luca Hautz

Bezirkshauptmannschaft Innsbruck
Referat Umwelt, Jagd und Fischerei

Telefon 0512/508-3497

Fax 0512/508-743495

Gilmstraße 2
6020 Innsbruck

landesumweltanwalt@tirol.gv.at

UID: ATU36970505

Stadtgemeinde Hall i.T.

Innradweg – Teilabschnitt südliche Obere Lend;

Beschwerde des Landesumweltanwaltes

Geschäftszahl – bei Antworten bitte angeben

LUA-3-5.8-1/73/9-2021 (IL-NSCH/B-739/17-2021)

Innsbruck, 08.11.2021

Sehr geehrte Richter und Richterinnen des Landesverwaltungsgerichtes!

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 14.10.2021, zugestellt am 14.10.2021, ZI IL-NSCH/B-739/17-2021, wurde der Stadtgemeinde Hall i.T. die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Asphaltierung eines bestehenden Weges im Bereich des Gst. 1109/1, KG Hall 81007 erteilt.

Gegen diesen Bescheid erhebt der Landesumweltanwalt binnen offener Frist nachstehende

Beschwerde

gem. Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG an das Landesverwaltungsgericht. Der Bescheid wird vollinhaltlich angefochten und die Beschwerde wie folgt ausgeführt:

1. Allgemeine Anmerkungen:

Eingangs wird angemerkt, dass der Landesumweltanwalt der Asphaltierung von Radwegen nicht prinzipiell ablehnend gegenübersteht. Die Anpassung bestehender Infrastrukturen an den aktuellen Mobilitätswandel ist – vor allem wenn es um die Förderung der Aktiv-Mobilität geht – durchaus auch im Interesse des Landesumweltanwaltes gelegen.

Vor diesem Hintergrund ist das Bestreben um den Ausbau und die Instandhaltung des bestehenden Radwegnetzes in Tirol durchaus nachvollziehbar und wird grundsätzlich als positiver Beitrag auch zum Umweltschutz befürwortet.

Die Asphaltierung von Radwegen muss allerdings auch immer in Kontext zu Naturschutzzielen gesetzt werden – schließlich gehen mit der stark fortschreitenden Bodenversiegelung in Tirol zahlreiche negative Auswirkungen auf Tierwelt, Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungswert einher.

Für den Landesumweltanwalt ist in diesem Zusammenhang wesentlich, dass es iZm der Asphaltierung von Radwegen für die Schutzgüter des Tiroler Naturschutzgesetzes 2005 (TNSchG) zu möglichst geringen Beeinträchtigungen kommt. Außerdem ist die Notwendigkeit einer geplanten Asphaltierung detailliert zu prüfen, insbesondere in Bereichen sensibler Ökosysteme.

Im vorliegenden Fall ist geplant, einen bestehenden Weg zu asphaltieren, der mitten durch den Auwald am Inn führt. Allein aus diesem Grund kann nicht von einer Geringfügigkeit der Beeinträchtigungen ausgegangen werden. Das Verfahren hat derart starke vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Schutzgüter des TNSchG ergeben, dass sich der Landesumweltanwalt gegen das geplante Vorhaben ausspricht, da nach Ansicht des Landesumweltanwaltes auch mit weitaus naturverträglicheren Methoden die Befestigung eines Radweges erreicht werden kann.

Weiters ist bereits an dieser Stelle anzumerken, dass es sich beim gegenständlichen Weg um einen bei Spaziergängern und Joggern äußerst beliebten Weg handelt. Die Verkehrssicherheit betreffend dieser Personengruppen, worunter sich insbesondere auch Mütter mit Kindern bzw. Kinderwägen sowie ältere Personen befinden, würde durch einen 2,5m breiten asphaltierten Radweg, auf welchem auch Rennradfahrer mit hoher Geschwindigkeit unterwegs wären, erheblich verschlechtert werden.

2. Sachverhalt:

Die Stadtgemeinde Hall i.T. hat bei der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Asphaltierung eines bestehenden Weges beantragt. Der Teilabschnitt beginnt auf Höhe Obere Lend 28a, wo ein Weg südlich der Straßenverbindung abzweigt und in Richtung Inn führt. In weiterer Folge verläuft der Weg Richtung Westen durch einen bestehenden Auwald parallel zum Inn. Der Weg hat eine durchgehende Breite von ca. 2,0 bis 2,5 m und ist mit einer Kalkbruchsanddecke befestigt. Die geplante Asphaltierung endet auf Höhe Sigweinweg und weist eine Gesamtlänge von 985 m auf. Es handelt sich bei der gegenständlichen Au um den größten noch verbliebenen Aubereich der Stadt Hall i.T., welcher ca. einen Kilometer lang ist und an der breitesten Stelle ca. 200 m misst.

Der Amtssachverständige für Naturkunde äußerte sich zum beantragten Projekt in seinem Gutachten dahingehend, dass Auwaldbereiche als die ökologisch hochwertigsten Lebensräume mit einer äußerst diversen bzw. artenreichen Tier- und Pflanzengesellschaft gelten und aus naturkundlicher Sicht „Arten-Hotspots“ darstellen. Daher werde auch die Führung einer Radwegtrasse innerhalb bzw. im unmittelbaren Nahbereich eines der letzten „Inn-Auwaldresten“ in Form eines asphaltierten Weges aus naturkundlicher Sicht äußerst kritisch gesehen. Es komme nicht nur zu einer massiven Flächenversiegelung in einem dynamischen Ökosystem, sondern es werde auch eine technische Wanderbarriere errichtet, welche für Kleinstlebewesen und Amphibien zu einem Hindernis bzw. einer tödlichen Falle werden. Allein durch die geplanten bautechnischen Maßnahmen ergebe sich ein erheblicher Biotopverlust, weshalb von massiven und dauerhaften Beeinträchtigungen des „Schutzgutes Lebensraum heimischer Tier- und Pflanzenarten“ auszugehen sei. Aufgrund der anzunehmenden Veränderungen im Kleinklima und des damit einhergehenden Verlustes der angrenzenden Habitatstrukturen sowie Lebensräumen und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Umgebung, sei auch eine erhebliche und dauerhafte Beeinträchtigung des „Schutzgutes Naturhaushalt“ zu erwarten. Die neuerliche technische Überprägung durch die Verbreiterung der Trasse und die Asphaltierung der Wegoberfläche sowie das Zerschneiden einer

ökologischen Struktureinheit ergibt auch eine massive Beeinträchtigung des „Schutzgutes Erholungswert der Landschaft“.

Aus naturkundlicher Sicht seien durch das vorliegende Projekt dauerhafte Beeinträchtigungen aller Schutzgüter des TNSchG zu erwarten, welche größtenteils als massiv zu klassifizieren seien. Aus fachlicher Sicht könne dieses Vorhaben somit in keiner Weise befürwortet werden und können aufgrund der geplanten Maßnahmen auch keine Nebenbestimmungen formuliert werden, welche geeignet wären, etwaige Abminderungen der diagnostizierten Beeinträchtigungen zu bewirken.

Der Amtssachverständige für Verkehrsplanung äußerte sich zu den Alternativvorschlägen wie folgt:

Die Alternative „Drainbeton – Roadrain“ gehe mit ca. 5-fach höheren Herstellungskosten einher, die Standfestigkeit sei durch die Nutzung der Bundeswasserbauverwaltung zum Zwecke der Erhaltung nicht gewährleistet, kleine Beschädigungen führen innerhalb kurzer Zeit zu Schlaglöchern, aufgrund der offenporigen Struktur und den wasserdurchlässigen Eigenschaften sei davon auszugehen, dass es mittelfristig zu einem Bewuchs in der Fahrbahn komme, sehr eingeschränkte Nutzung von Inline- und Rollerskates, ein weiterer Teilabschnitt am Inntalradweg mit Drainbeton-Auflage sei dem Amtssachverständigen nicht bekannt, die anfangs vorhandene Wasserdurchlässigkeit sei bereits nach wenigen Jahren aufgrund von Einschwemmungen von Feinteilen nicht mehr gegeben und werde die Funktion des Frostkoffers durch Einschwemmungen sehr rasch außer Kraft gesetzt und werde es zu frühzeitigen Frostschäden am gesamten befestigten Belag kommen.

Auch die Variante einer wassergebundenen Schotterdecke sei mit Nachteilen verbunden. Es sei mit einem höheren Erhaltungsaufwand zu rechnen und sei auch mit einer deutlich höheren Abnutzung durch den motorisierten Verkehr der Fahrzeuge der Wasserbauverwaltung oder der Gemeinde zu rechnen. Durch die jährlichen Instandsetzungsarbeiten müsse der Radweg gesperrt werden und sei dadurch für einen längeren Zeitraum nicht benutzbar. Eine wassergebundene Schotterdecke weise weiters eine geringere Griffigkeit auf, es komme zu einer erhöhten Fahrbahnverschmutzung bei Nässe und eine geringere Geschwindigkeit für Radfahrer.

Mit der Stellungnahme des Landesumweltanwaltes vom 17.08.2021 lehnte dieser die projektgegenständliche Asphaltierung aufgrund der starken und irreversiblen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ausdrücklich ab.

Ungeachtet dessen erteilte die erstinstanzliche Behörde der Stadtgemeinde Hall i.T. mit Bescheid vom 14.10.2021, ZI IL-NSCH/B-739/17-2021, die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Asphaltierung der beantragten Strecke.

In der vorgenommenen Interessenabwägung führte die belangte Behörde im Rahmen der Darstellung der öffentlichen Interessen an, dass die Umlagerung des Radverkehrs, die ganzjährige Nutzbarkeit, die höhere Belastbarkeit des Belages und die damit einhergehende Verringerung der Anzahl der notwendigen Instandhaltungsarbeiten zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Daher liege das Vorhaben im Besonderen langfristigen öffentlichen Interesse der Verkehrssicherheit und diene damit einhergehend auch dem Schutz der Gesundheit und des Lebens der Radfahrer.

Weiters sei nach Ansicht der erkennenden Behörde die Schaffung eines durchgängigen, funktionierenden und ganzjährig nutzbaren Radwegnetzes sowohl für den Alltags- als auch Freizeitradverkehr unter gleichzeitiger Ergänzung der lokalen Infrastruktur in Tirol im Sinne des Radkonzepts Tirol als langfristiges öffentliches Interesse anzuerkennen.

Darüber hinaus werde durch den Ausbau des Radwegenetzes und den damit einhergehenden Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel auch ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet. Auch Vorteile für den Naturschutz ergeben sich aufgrund der höheren und längeren Belastbarkeit und der geringen Instandhaltungskosten einer Asphalttschicht.

Aufgrund der behaupteten öffentlichen Interessen kam die Behörde zu dem Schluss, dass andere öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung der Asphaltierung aufgrund der mit dem Vorhaben einhergehenden Vorteile die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 TNSchG eindeutig überwiegen.

Hinsichtlich einer durchzuführenden Alternativenprüfung führt die belangte Behörde aus, dass die Bestimmung des § 29 Abs 4 TNSchG streng zweckbezogen anzuwenden sei. Im vorliegenden Fall werde nicht generell um die Errichtung eines Radweges angesucht, sondern bestehe der Zweck gerade in der Asphaltierung eines bestehenden Radweges. Insofern komme eine Nichtasphaltierung von vorneherein nicht als Alternative in Betracht.

Würde man jedoch entgegen dieser Auffassung die Nichtasphaltierung als eine Alternative iSd § 29 Abs 4 TNSchG zulassen, sei zu prüfen, ob auch im Falle einer Nichtasphaltierung der angestrebte Zweck eines Radweges erreicht werden könne und ob dadurch gleichzeitig die Interessen des Naturschutzes in einem geringeren Ausmaß beeinträchtigt werden als durch das zur Bewilligung eingereichte Vorhaben.

Die Behörde kommt weiters zum Schluss, dass keine Alternative im Sinne des § 29 Abs 4 TNSchG zu dem zur Bewilligung eingereichten Vorhaben bestünde und daher insgesamt die Voraussetzungen zur Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung vorliegen.

3. Rechtzeitigkeit und Zulässigkeit:

Der angefochtene Bescheid wurde dem Landesumweltanwalt am 14.10.2021 auf elektronischem Wege zugestellt. Die gegen den erstinstanzlichen Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck erhobene Beschwerde ist daher rechtzeitig und zulässig.

4. Beschwerdegründe:

4.1 Mängel in der Interessensabwägung:

Der Landesumweltanwalt erblickt Mängel in der von der Behörde vorgenommenen Interessensabwägung.

Insbesondere die gegen das Vorhaben sprechenden Argumente wurden aus Sicht des Landesumweltanwaltes nicht in ausreichendem Maße umfassend und präzise erfasst sowie bewertet.

In diesem Zusammenhang wird nochmals ausdrücklich auf die starken und irreversiblen Beeinträchtigungen aller Schutzgüter des TNSchG hingewiesen, insbesondere auf die Beeinträchtigungen des Sonderstandortes Auwald mit seiner Lebensraumfunktion sowie in Bezug auf den Naturhaushalt. Oberflächenversiegelungen in derart ökologisch wertvollen Bereichen sind dezidiert abzulehnen.

Wie auch den Ausführungen des naturkundlichen Sachverständigen in seinem Gutachten zu entnehmen ist, führe die Asphaltierung im antragsgegenständlichen Bereich zu einer massiven Flächenversiegelung in einem dynamischen Ökosystem und werde dadurch eine technische Wanderbarriere errichtet, welche für Kleinstlebewesen und Amphibien zu einem Hindernis bzw. zur tödlichen Falle werde.

Dass der Schutz des im verfahrensgegenständlichen Bereich liegenden Auwaldes von besonderer Bedeutung ist, geht auch aus der Biotopkartierung des Landes Tirol hervor.

Ergänzend ist zu bemängeln, dass das Schutzgut „Erholungswert“ im angefochtenen Bescheid nicht berücksichtigt wurde. Der Erholungswert erfährt durch eine Asphaltierung von teilweise landschaftlich reizvollen Talwegen für Spaziergänger, Jogger, Kinder und ältere Personen eine große Einschränkung. Stand der Wissenschaft ist, dass sich asphaltierte und versiegelte Flächen weniger gut zum Gehen und Laufen eignen. Das veränderte, heiße und trockene Mikroklima über diesen Flächen ist für Menschen sowohl optisch als auch funktionell unangenehm und beeinträchtigt damit den Erholungswert.

Unterstrichen wird diese Annahme auch durch eine aktuelle Aufstellung des Verkehrsclubs Österreich, wonach gerade einmal 7% der Tagesausflügler ein Rennrad benutzen, während rund 60% mit dem Mountainbike unterwegs sind. Ein Interesse der Allgemeinheit an naturnah gestalteten Wegen liegt demnach auf der Hand.

Wie sich in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes manifestiert hat, sind auch zum Vorliegen der öffentlichen Interessen von entsprechendem Fachwissen getragene Stellungnahmen einzuholen, die fallbezogen eine verlässliche Beurteilung dahingehend ermöglichen, ob das betreffende öffentliche Interesse auch tatsächlich vorliegt bzw. auch nachvollziehbar glaubhaft gemacht werden konnte.

Die belangte Behörde beruft sich im Rahmen der Darstellung der öffentlichen Interessen zwar auf zahlreiche Unterlagen – ein öffentliches Interesse gerade an der Asphaltierung von Radwegen geht aus Sicht des Landesumweltanwaltes jedoch nicht eindeutig hervor.

Es wird damit argumentiert, dass durch die Asphaltierung der Radweg ganzjährig befahrbar sein soll, die Verkehrssicherheit gewahrt werden soll und die Attraktivität für Fahrrad-Pendler erhöht werden soll.

Zur ganzjährigen Befahrbarkeit ist anzumerken, dass es wohl stimmt, dass ein Weg mit einer wassergebundenen Schotterdecke im Winter nicht so einfach von Schnee befreit werden kann, allerdings stünde für diesen Zeitraum weiterhin der Straßenabschnitt Obere Lend zur Verfügung, über welche auch bisher der Inntalradweg geleitet wurde. Weiters geht aus den Gutachten nicht hervor, wie sich die Frequenz der Radfahrer im gegenständlichen Abschnitt in den Wintermonaten verhält. Anzunehmen ist nämlich, dass die Anzahl drastisch sinkt, woran auch eine Asphaltierung dieses Bereiches nichts ändern würde, da dies primär an der Kälte und der Dunkelheit liegt. Weiters ist anzumerken, dass der Zeitraum, in welchem im Tiroler Inntal Schnee liegt äußerst überschaubar ist und es durchaus zumutbar ist, für diesen Zeitraum auf den Straßenabschnitt Obere Lend auszuweichen.

Dass es sich bei der Verkehrssicherheit um ein öffentliches Interesse handelt sieht selbstverständlich auch der Landesumweltanwalt. Jedoch wird die Verkehrssicherheit auch gewahrt, wenn der Weg mit einer wassergebundenen Schotterdecke gebunden wird. Mit einem eventuell entstehenden Schlagloch, etc. hat ein umsichtiger Radfahrer zu rechnen und ist ein solches auch kein gravierenderes Hindernis als Kanaldeckel oder Unebenheiten, wie sie bei asphaltierten Radwegen häufig vorkommen.

Der Landesumweltanwalt begrüßt sämtliche Initiativen, um Kurz- und Mittelstrecken mit dem Pkw zu minimieren und die Bevölkerung zum Radfahren zu animieren. Allerdings bedarf es dazu nicht der Asphaltierung des verfahrensgegenständigen Weges. Dass allein dadurch 400 Personen mehr pro Tag diese Strecke mit dem Rad zurücklegen sollen, ist nicht realitätsnah. Die reine Asphaltierung stellt dabei kein so erhebliches Argument dar, auf das Fahrrad anstatt dem Auto umzusteigen.

Personen die mit dem Fahrrad pendeln wollen, tun dies unabhängig davon, ob ein Streckenabschnitt von nicht einmal einem Kilometer nun asphaltiert ist oder nicht. Genau wie Personen, welche im Winter pendeln wollen ihr Entscheidung darüber nicht von der gegenständlichen Asphaltierung abhängig machen.

Anzumerken ist weiters, dass die Kosten der Errichtung einer wassergebundenen Schotterdecke lediglich ca. ein Drittel von dessen, was eine Asphaltierung kosten würde, betragen.

In diesem Zusammenhang wird nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Verbesserung des Zustandes des Inntalradweges auch im Interesse des Landesumweltanwaltes gelegen ist und keinerlei Bedenken begegnet, sofern diese auf eine möglichst naturverträgliche Art erfolgt.

4.2 Fehlende echte Alternativenprüfung:

Gemäß § 29 Abs 4 TNSchG ist die Bewilligung trotz Vorliegens der Voraussetzungen nach Abs 1 lit b, Abs 2 Z 2, Abs 3 lit a zu versagen, wenn der angestrebte Zweck mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg

vertretbaren Aufwand auf eine andere Weise erreicht werden kann, durch die die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 nicht oder nur in einem geringen Ausmaß beeinträchtigt werden.

Wie aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 16.12.2019, ZI Ra 2018/03/0066 hervorgeht, kommen als die Naturschutzinteressen weniger beeinträchtigendere Alternativen Planungs-, Standort- oder Ausführungsvarianten in Betracht. Weiters wird ausgeführt, dass eine Alternative dann vorliegt, wenn sie eine im Wesentlichen vergleichbare Verwirklichung der mit dem Projekt angestrebten Ziele gewährleistet.

Weiters heißt es: *„Folglich ist zunächst das angestrebte Ziel des Vorhabens zu bestimmen. Es kann das Vorhaben nur rechtfertigen, wenn es mindestens einem der Ausnahmegründe zugeordnet werden kann, d.h. wenn es gemäß § 3a Abs 2 Slbg NatSchG 1999 unmittelbar einem besonders wichtigen öffentlichen Interesse dient (vgl. Schlussanträge vom 30.11.2006 im Fall Kommission/Finnland, C-342/05, sowie den Leitfaden der Europäischen Kommission zur Entwicklung der Windenergie und Natura 2000, S. 99 f). Selbst wenn eine solche Zuordnung möglich ist, darf das Projekt nicht durchgeführt werden, wenn das Ziel mit weniger einschneidenden Mitteln, also durch eine andere geeignete, die Naturschutzinteressen weniger beeinträchtigende Lösung erreicht werden kann (vgl. § 3a Abs 2 Z 2 leg cit). Bleibt das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel also solches erreichbar, so sind Abstriche bei der beabsichtigten Ausführung als typische Folge des Gebotes, Alternativen zu nutzen, hinnehmbar. Denn § 3a Abs 2 Slbg NatSchG 1999 liefe leer, wenn das Tatbestandsmerkmal der Alternativlösung schon dann nicht erfüllt wäre, wenn sich das Ziel nicht in genau der vom Vorhabenträger geplanten Weise erreichen ließe. In diesem Sinne ist der vom Vorhabensträger bestimmte Zweck bzw. das Ziel des Vorhabens auf die relevanten, mit den öffentlichen Interessen verbundenen, Kernzielen auszuweiten, um zu vermeiden, dass durch eine zu enge Zielbestimmung eine Auswahl der zu prüfenden Alternativen eingeschränkt bzw. gar ausgeschlossen wird.“*

Im vorliegenden Verfahren haben sowohl der naturkundliche Amtssachverständige als auch der Vertreter der Landesumweltanwaltschaft darauf hingewiesen, dass naturverträglichere Ausführungsvarianten zur Verfügung stehen. Die Befestigung des Radwegs kann mit vertretbarem Aufwand auf andere Weise, nämlich als „wassergebundene Schotterdecke“ erreicht werden.

Die belangte Behörde schließt jedoch eine gesetzeskonforme Alternativenprüfung von vornherein aus, indem sie eine Ausführungsvariante, nämlich Asphaltierung, fälschlicherweise zum Ziel des Vorhabens erhebt. Lediglich der Form halber führt sie eine Alternativenprüfung mit dem einleitenden Satz „Würde man entgegen der beschriebenen Auffassung die Nichtasphaltierung als eine Alternative im Sinne des § 29 Abs 4 TNSchG 2005 zulassen“ durch. Dabei argumentiert die Behörde, dass durch das Vorhaben ein Radweg zur Verfügung stehen soll, der die Attraktivität für den Radfahrer steigert, eine Verlagerung des Radverkehrs vom starkbefahrenen Straßenabschnitt Obere Lend bewirkt, der steigenden Frequenz der Radfahrer gerecht wird, der ganzjährigen Nutzbarkeit dient sowie eine erleichterte Schneeräumung im Winter ermöglicht. Die ersten drei Punkte erfüllt ein Radweg mit einer alternativen Befestigung ebenso wie eine Asphaltierung. Auch eine ganzjährige Nutzbarkeit kann nach Ansicht des Landesumweltanwaltes erreicht werden, indem die Schneeräumung mit entsprechenden „Abstandhaltern“ zur Schotterdecke erfolgt. Zudem steht für den kurzen Zeitraum der Schneelage im Inntal nach wie vor der Straßenabschnitt Obere Lend zur Verfügung und kann dieser in der Zeit, in welcher erfahrungsgemäß nur sehr wenige Radfahrer unterwegs sind, als Ausweichroute verwendet werden.

Aus den angeführten Gründen geht der Landesumweltanwalt davon aus, dass für den gegenständlichen sensiblen Naturraum eine für die Schutzgüter des TNSchG gelindere Alternative in Form einer Oberflächengestaltung mit einer wassergebundenen Schotterdecke existiert und dass auch mit dieser Oberflächenausgestaltung eine ausreichende Belastbarkeit des Inntalradweges in dem betroffenen Abschnitt erzielt werden kann.

In diesem Zusammenhang ist abschließend darauf hinzuweisen, dass der Landesumweltanwalt bereits mehrfach die Errichtung einer Teststrecke mit perfekt errichteter wassergebundener Schotterdecke am

Stand der Technik, inklusive einer anschließenden Befragung der Benutzer, angeregt hat. Dafür wurde auch bereits Kontakt mit der Universität Innsbruck aufgenommen, welche eine begleitende Untersuchung dieses Vorhabens und die Befragung der Radfahrer übernehmen sowie auswerten würde. Leider hat die Errichtung einer derartigen Teststrecke bislang bei der Abteilung Landesstraßen und Radwege des Amtes der Tiroler Landesregierung keinen Anklang gefunden. Der gegenständliche Wegabschnitt würde sich für dieses Vorhaben sehr gut eignen und regt der Landesumweltanwalt ein derartiges Projekt an.

Der Landesumweltanwalt stellt daher folgende

Anträge:

1. Das Landesverwaltungsgericht möge der Beschwerde Folge geben, den Bescheid beheben und den Antrag auf naturschutzrechtliche Bewilligung abweisen.

in eventu

2. Das Landesverwaltungsgericht möge den entscheidungswesentlichen Sachverhalt abschließend feststellen und in der Sache selbst entscheiden.
3. Das Landesverwaltungsgericht möge eine öffentliche mündliche Verhandlung, sowie einen allfälligen Lokalaugenschein durchführen.

Mit freundlichen Grüßen,

Der Landesumweltanwalt-Stellvertreter:

Mag. Walter Tschon