



Tiroler Umweltschutzbehörde

Mag. Michael Reischer

Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel
Umweltreferat
z.Hd. XXXX XXXX

Telefon 0512/508-3484
Fax 0512/508-3495
landesumweltschutz@tirol.gv.at

per Email

DVR:0059463
UID: ATU36970505

**Gemeinde St. Ulrich am Pillersee;
Errichtung eines Radweges mit Beleuchtung im Nahbereich des Pillersees (östliches Ufer) –
Beschwerde des Landesumweltschutzes**

Geschäftszahl LUA-4-5.8-1/12/3-2017 (KB-NSCH/B-237/20-2017)

Innsbruck, 11.01.2018

Sehr geehrte XXXXX XXXXX!

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel vom 14.12.2017, Geschäftszahl KB-NSCH/B-237/20-2017, eingelangt am 15.12.2017, wurde der Gemeinde St. Ulrich am Pillersee die naturschutz- und forstrechtliche Bewilligung für die Errichtung eines asphaltierten Radweges mit Beleuchtung am östlichen Ufer des Pillersees erteilt.

Gegen den Spruchpunkt 1 (Naturschutzrechtliche Bewilligung) dieses Bescheides erhebt der Landesumweltschutz binnen offener Frist

Beschwerde

mit folgender Begründung:

Der gegenständliche Spruchpunkt wird wegen Mangelhaftigkeit und Rechtswidrigkeit vollinhaltlich angefochten.

I. Präambel

Für den Landesumweltanwalt ist es nachvollziehbar und entspricht es dem Stand der Technik, dass unterschiedliche Radwegkategorien unterschiedlichen Ansprüchen an Bodenbelag, Beleuchtung, Breite und Art des Verkehrsaufkommens (nur Radverkehr oder Mischverkehr) genügen müssen. Die diesbezüglichen Mindestanforderungen und Festlegungen sind im Radwegkonzept Tirol 2014 des Amtes der Tiroler Landesregierung sehr gut beschrieben und dargestellt.

Nicht mehr nachvollziehbar ist für den Landesumweltanwalt jedoch der Bau eines zum bestehenden Uferweg am östlichen Ufer des Pillersees parallel geführten asphaltierten und beleuchteten Radweges. Diese aus unserer Sicht überproportionale technische Inanspruchnahme und Überformung des landschaftlich attraktiven Uferbereiches wird weder zu einer touristischen Aufwertung führen, noch ist diese Maßnahme sicherheitstechnisch alternativlos begründbar.

II. Rechtzeitigkeit und Zulässigkeit

Der angefochtene Bescheid wurde dem Landesumweltanwalt am 15.12.2017 auf elektronischem Wege zugestellt. Die gegen den erstinstanzlichen Bescheid der Bezirkshauptmannschaft erhobene Beschwerde ist daher rechtzeitig und zulässig.

III. Rechtswidrigkeit des erstinstanzlichen Verfahrens

Die belangte Behörde hat nach Ansicht des Landesumweltanwaltes dem geplanten Vorhaben ein langfristiges öffentliches Interesse unterstellt, obwohl der Ausbau des Radweges im Widerspruch zum Radwegkonzept des Amtes der Tiroler Landesregierung steht. Zudem wurden die Beeinträchtigungen der Schutzgüter des TNSchG 05 nur mangelhaft und unzureichend erhoben. Damit fehlt der schlussendlich getroffenen Interessensabwägung die Kenntnis über die eigentliche Schwere der Beeinträchtigungen der Schutzgüter und ist zudem das Fehlen einer entsprechenden Alternativenprüfung als Mangel des erstinstanzlichen Ermittlungsverfahrens geltend zu machen.

IV. Geplantes Vorhaben

Geplant ist die Errichtung eines 1.400 Meter langen asphaltierten neuen Radweges im östlichen Seeuferbereich des Pillersees. Der Radweg soll 3 Meter Gesamtbreite und eine Asphaltbreite von 2,6 Metern aufweisen. Der neu zu errichtende Weg ist landeinwärts des bestehenden Uferweges geplant, im Bereich der „Seebühne und des Seestüberls“ ist auf 120 Meter Länge eine Rad-Schiebestrecke am bestehenden Uferweg vorgesehen. Zudem soll der Radweg beginnend beim Fußballplatz am Südufer des Sees bis zum Seestüberl mit 34 Laternen beleuchtet werden.

V. Mangel des Bewilligungsbescheides bzw. des erstinstanzlichen Ermittlungsverfahrens

Die naturkundlichen Feststellungen, die der schlussendlichen Interessensabwägung zugrunde liegen, sind aus Sicht des Landesumweltanwaltes mangelhaft, unvollständig und fehlerhaft.

Vorab ist zu diesem Mangel festzuhalten, dass fast der gesamte Teil des naturkundlichen Befundes vom Einreichprojekt kopiert wurde und bereits dies als Mangel zu werten ist da im konkreten Fall damit offenbar keine eigene, sachverständige Befunderhebung erfolgte.

Zudem ist insgesamt aufgrund mehrerer wesentlicher Mängel zu unterstellen, dass das Gutachten der naturkundefachlichen Amtssachverständigen vom 07.09.2017 entweder ohne Begehung vor Ort oder ohne andernfalls ohne Berücksichtigung des vorliegenden Sachverhalts erarbeitet wurde.

Folgende Mängel bzw. Fehler sind diesbezüglich unter anderem anzuführen:

1. Das Gutachten zitiert die Biotopkartierung von 2005 und hält fest, dass Kleinseggenrieder und Feldgehölze bzw. auf drei angeführten Grundstücken eine Weichholzau vom gegenständlichen Vorhaben betroffen ist.

Das Gutachten verschweigt jedoch, dass von der Biotopkartierung explizit als schützenswert und sehr selten ausgewiesene Kalkmagerrasen mit zahlreichen geschützten und gefährdeten Pflanzenarten vom betroffenen Vorhaben in erheblichem Maße direkt durch Flächenversiegelung und Einebnung der Hügellandschaft sowie indirekt durch Biotopzerschneidung betroffen sein werden: So werden derartige schützenswerte Biotope zwischen circa hm 13 bis hm 12 und von circa hm 6,5 bis hm 3,5 vom geplanten Radweg durchfahren und verläuft der projektierte Radweg von hm 11 bis hm 9,4 am ökologisch wichtigen Übergangsbereich dieser Kalkmagerrasen zum lichten Fichten-Weiden-Föhrenwald.

Auszug aus der Biotopkartierung: „.....Die Magerweiden zeichnen sich meist durch ein buckliges Mikrorelief aus. Auf den Buckeln wachsen zahlreiche Magerkeitszeiger, die ihren typischen Standort in alpinen Rasen über Kalkgestein haben. Dazu zählen zahlreiche geschützte oder gefährdete Arten.....Weiden mit einem buckligen Relief dieser Art sind im Siedlungsgebiet des Alpenraumes stark im Rückgang begriffen und zählen zu den artenreichsten Pflanzenbeständen.“ Insgesamt wurden in der Biotopkartierung 13 geschützte Pflanzenarten (inklusive 4 Orchideenarten) und eine gefährdete Pflanzenart festgestellt.



Abbildung 2 zeigt das bucklige Relief der geschützten Magerweiden im Winterkleid.

2. Die negativen Folgen eines asphaltierten Bandes inmitten schützenswerter Vegetationseinheiten in unmittelbarer Nähe zum sehr naturnahen Ostufer des Pillersees durch direkte Flächenversiegelung bzw. Biotopzerschneidung wurden ebenfalls nicht im naturkundlichen Gutachten angeführt. Diese negativen Konsequenzen sind zahlreich wissenschaftlich belegt und sollte dieses Fachwissen Stand der Technik bei der naturkundlichen Beurteilung von asphaltierten neuen Wegen sein.

Diesbezüglich können die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Lebensraumes heimischer Tier- und im Allgemeinen wie folgt kurz zusammengefasst werden:

Unmittelbare Biotopzerstörung durch Bodenversiegelung

Asphalt verhindert jegliches pflanzliches Wachstum, daher ist die „direkte Zerstörung von Biotopen die unmittelbarste und offensichtlichste Auswirkung des Straßenbaues“ (WEGMANN 1991).

Kollisionen und Störungen der Fauna durch den Straßenverkehr

Zu den am stärksten verkehrsgefährdeten Tierarten gehören die relativ langsamen Tiere wie Igel, Schnecken, flugunfähige Insekten und Spinnen, sowie Tiere, welche saisonale Wanderungen unternehmen, wie z.B.: die Amphibien. Für einige Reptilien- und Amphibienarten ist noch eine weitere Gefahr von Hartbelagsstraßen – insbesondere Asphaltstraßen- zu nennen: Im Sommer verharren diese wechselwarmen Tiere manchmal stundenlang auf dem warmen Asphalt, um mittels der von der Oberfläche abstrahlenden Wärme ihre Körper aufzuheizen (BLAB 1986). Für andere Lurche (z.B.: Erdkröten und Salamander) bilden die deckungsfreien, warmen Straßenoberflächen ein bevorzugtes Jagdgebiet (BLAB 1986). Solche Verhaltensweisen können am ehesten auf schwach befahrenen Asphaltstraßen festgestellt werden, wobei nur sporadisch vorbeifahrende Fahrzeuge bereits eine tödliche Gefahr darstellen.

Tierökologische Barriere

Für viele kleinere Tierarten stellen Straßen beinahe unüberwindbare Barrieren dar, die die tägliche Mobilität, die Suche nach Nahrung und die Deckung vor Feinden sowie das Fortpflanzungsgeschehen beschränken. Von der Barrierewirkung am meisten betroffen sind epigäische (unmittelbar an der Bodenoberfläche lebende Arten) Spinnen (MADER et al. 1988) und Insekten (z.B.: Laufkäfer, MADER 1979 und HEIDT 1986), aber auch Kleinsäuger (MADER 1979, MADER/PAURITSCH 1981, KORN/PITZKE 1988), Amphibien (BLAB 1986, MÜLLER/STEINWARZ 1987, JEDICKE 1991) und Schnecken (MARTIN/ROWECK 1988).

Eine Barrierewirkung zeigt sich aber auch bei Reptilien, flugunfähigen Heuschrecken, anderen Insekten und größeren Säugetieren mit Ausnahme der Fledermäuse (TESTER 1987). Die Trennwirkung einer asphaltierten Straße ist je nach Tierart unterschiedlich. Für die allermeisten Schneckenarten sind asphaltierte Straßen, ob trocken oder nass, praktisch unüberwindbar (MARTIN/ROWECK 1988), für andere Tierarten nur in Ausnahmefällen bzw. mit großen Verlusten zu überqueren (z.B.: Kleinsäuger, Amphibien, Spinnen, Laufkäfer, ...).

Zusammengefasst ergibt sich durch den Barriere-Effekt asphaltierter Straßen eine „Verinselung der Landschaft“, die durch den Zerschneidungseffekt der Straße zu einer Isolierung zahlreicher bodengebundener Tierarten führen kann. Diese Isolierung kann in der Folge das Aussterben lokaler Populationen und die artenmäßige Veränderung von Ökosystemen bewirken.

Im vorliegenden Fall ist das Westufer des Pillersees bereits durch die Landesstraße von den anschließenden Wiesen und Weiden getrennt und die Vernetzung der Biotoptypen über das Ökoton des Seeuferbereiches deutlich degradiert. Nun soll eine weitere asphaltierte Barriere am Ostufer landeinwärts eines bestehenden Weges

errichtet werden und sind damit Auswirkungen auf die Schutzgüter zu unterstellen, die weit über den unmittelbaren, zerstörten Eingriffsraum hinausreichen (z.B. Einschränkung von Amphibienwanderungen, Barrierewirkung für Kleintiere und Insekten, etc.).

Warum diese offensichtlichen naturkundlichen Beeinträchtigungen im Gutachten nicht behandelt wurden, ist für den Landesumweltanwalt nicht nachvollziehbar.

3. Das naturkundliche Gutachten geht bei Projektrealisierung von einer Bereicherung für den Erholungswert aus, da Radfahrer und Fußgänger zukünftig getrennte Wege benutzen können.

Diese Einschätzung steht im eindeutigen Widerspruch zur Definition des Erholungswertes und im Widerspruch zur gängigen Fachliteratur:

Gemäß Naturschutzbegriffsdefinition 1995 (Verbindungsstelle der Bundesländer) ist der Erholungswert der Landschaft als „Bedeutung eines Gebietes für die Erholung des Menschen zum gegenwärtigen Zeitpunkt oder für die Zukunft (Erholungsressource)“ zu verstehen.

Das Schutzgut „Erholungswert“ des TNSchG 05 steht dabei gemäß Fachliteratur in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Grad der Naturnähe, der Vielfalt, der Schönheit und der Einzigartigkeit der Landschaft. Je deutlicher technische anthropogene Einflüsse die Landschaft überprägen, desto stärker reduziert sich der Erholungswert der Landschaft.

Es ist somit eindeutig und zweifelsfrei davon auszugehen, dass eine doppelte, zum Teil parallele Wegführung im derzeit noch sehr naturnahen Ostuferbereich des Pillersees zu deutlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und dem damit verbundenen Erholungswert führen wird. Zukünftig wird die historisch gewachsene und besondere Kulturlandschaft im Uferbereich mit ihren Buckelwiesen, mit ihren lichten zum Teil beweideten und urigen Wäldern und mit ihren faszinierenden Ausblicken auf die harmonisch geschwungenen Uferbereiche von einem geradlinigen schwarzen Asphaltband durchschnitten werden.

Der geschotterte Uferbegleitweg kann nach Ansicht des Landesumweltanwaltes vom Erholungssuchenden noch in einen erklärbaren und verständlichen Zusammenhang mit dem bestehenden landschaftlichen Wirkungsgefüge am Seeufer gebracht werden, der zusätzlich geplante asphaltierte Radweg wird aber zu einer deutlichen Verfremdung durch Raumzerschneidung und zu einem Harmonieverlust führen.

Die allgemeine Aussage des naturkundlichen Gutachtens, dass asphaltierte Wege attraktiver für Radfahrer sind, ist in diesem Zusammenhang ebenso nicht nachvollziehbar und weist überdies keinen Zusammenhang mit den Schutzgütern des TNSchG 05 auf. Nur der Vollständigkeit halber darf diesbezüglich seitens des Landesumweltanwaltes angeführt werden, dass ganze, meist landschaftlich sehr reizvolle Abschnitte bekannter europäischer Radwege (z.B. im Bereich des internationalen Donauradwanderweges) mittlerweile bewusst mit Schotterdecken ausgestattet werden, um dem erholungssuchenden Urlaubs- und Freizeitradler „langsamere“ und damit verbundene intensivere Erlebnisse und Eindrücke vermitteln zu können.

4. Die zu erwartenden landschaftlichen, erholungswertbezogenen und ökologischen Beeinträchtigungen durch die geplante Beleuchtung wurden im naturkundlichen

Gutachten nicht näher ausgeführt und ist dies als weiterer Mangel geltend zu machen. Obwohl naturkundlich relativ verträgliche Leuchten in Form warmweißer LEDs mit 3000 Kelvin und Full-cut-off-Strahlungscharakteristik verwendet werden sollen, ist davon auszugehen, dass der Ostuferbereich des Pillersees dadurch sowohl landschaftlich als auch ökologisch zusätzlich beeinträchtigt werden wird.

Gerade naturnahe Seeuferbereiche zählen auch im nächtlichen Landschaftsbild unter anderem durch Spiegelungen des Mondes, der Sterne bzw. der umgebenden Berggipfel im Bereich der Seeoberfläche zu sehr sensiblen Bereichen, die nach Möglichkeit und zum Schutz des Erholungswertes von einer durchgehenden Beleuchtung frei gehalten werden sollten.

Zudem wird die Beleuchtung die allgemeine Barrierewirkung des Asphaltbandes in der Nacht noch entsprechend erhöhen und wären die Auswirkungen der Beleuchtung auf das Landschaftsbild, den Erholungswert und den Lebensraum heimischer Tierarten dem Stand der Technik entsprechend in einem naturkundlichen Gutachten darzustellen und zu bewerten.

Insgesamt ist zu diesem Beschwerdepunkt anzuführen, dass nach Ansicht des Landesumweltschwermetallbeauftragten der entscheidungswesentliche Sachverhalt hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Schutzgüter des TNSchG 05 nicht vorliegt.

Eine gesetzeskonforme Alternativenprüfung gemäß § 29 Abs 4 TNSchG 05 wurde nicht durchgeführt.

Entsprechend den Ausführungen des Tiroler Radkonzeptes handelt es sich bei dem derzeit bestehenden bzw. neu geplanten Radwegabschnitt um einen Radweg der Kategorie RII („Regionale Verbindung mit geringer Bedeutung“, Radkonzept Tirol, Seite 26 unten).

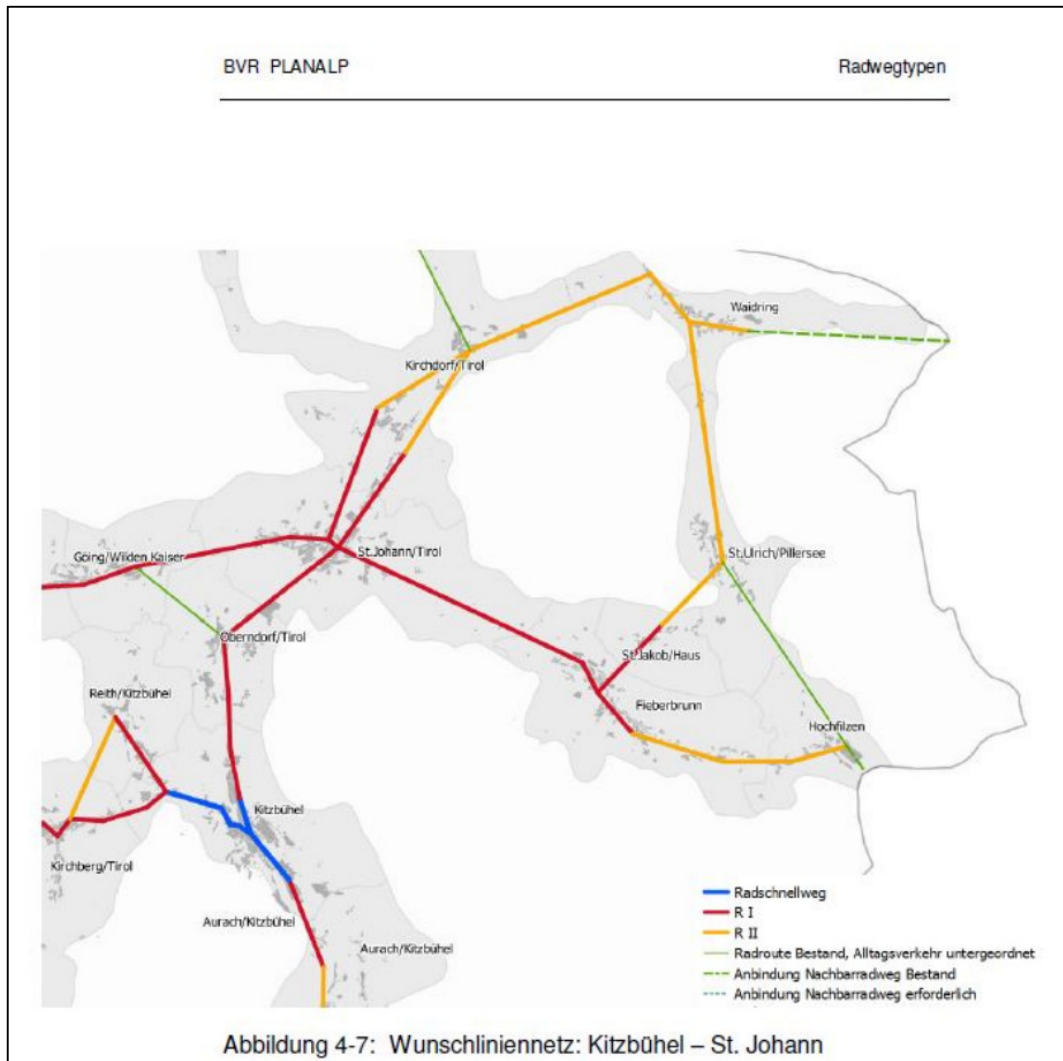


Abbildung 1 zeigt die Ausweisung des betroffenen Radwegbereiches als regionale Verbindung mit geringer Bedeutung (RII).

Für Radwege der Kategorie RII ist eine Trennung des Radverkehrs von Fußgängern gemäß Radkonzept nicht notwendig, bedarf es lediglich einer Breite von 2,5 Metern und ist eine befestigte glatte Oberfläche (Asphaltierung) ebenfalls nicht erforderlich.

Bedenkt man, dass bereits ein durchgehender Uferbegleitweg vorhanden ist und dass dieser eine Schiebestrecke im Bereich des Seestüberls und der Seebühne aufweist und diese Schiebestrecke auch in Zukunft bestehen bleibt, so ist die unbedingte Trennung des Radverkehrs von den Spaziergängern im restlichen Bereich des geplanten Radweges aus Sicht des Landesumweltanwaltes und unter Berücksichtigung des Radkonzeptes Tirol nicht nachvollziehbar.

Für den Landesumweltanwalt ist die Doppelnutzung des bestehenden Weges auch in Zukunft durchaus denkbar und wären insbesondere entsprechende Hinweise zur Nutzung dieses „multifunktionalen“ Weges denkbar. Nachdem rasches Durchfahren des gegenständlichen Radwegbereiches offensichtlich nicht die erste Prämisse sein kann (im Gegensatz zur Kategorie Radschnellweg), sondern die Erlebbarkeit der besonderen Landschaft am Ufer des Pillersees im Vordergrund steht, ist aus Sicht des Landesumweltanwaltes z.B. auch eine

Geschwindigkeitsbegrenzung –wie sie auf deutlich intensiver genützten Radwegen innerhalb der Stadt Innsbruck bei Mischnutzung mit Fußgängern üblich ist– sehr gut vorstellbar.

Zusammengefasst fehlt eine entsprechende und nachvollziehbare Alternativenprüfung im Sinne des TNSchG 05. Nach Ansicht des Landesumweltanwaltes scheinen Maßnahmen am bestehenden Weg (z.B.: Geschwindigkeitsbegrenzung, unter Umständen auch geringfügige Verbreiterungen, vermehrte Information,...) durchaus geeignet zu sein, die eigentliche Zielsetzung des geplanten Vorhabens erfüllen zu können.

Gerade die erforderliche Radschiebestrecke im Bereich des Seestüberls lässt die geplante Trennung des derzeitigen Mischverkehrs und die geplante Asphaltierung aus Sicht des Landesumweltanwaltes als nicht notwendig erscheinen, da der „Flaschenhals“ dieses Radwegabschnittes offensichtlich im Bereich dieser Schiebestrecke zu liegen kommt.

Das öffentliche Interesse der touristischen Aufwertung kann nicht erkannt werden.

Im Gegenteil, die geplante Maßnahme wird den Erholungswert im ufernahen Bereich in Anlehnung an gängige Literatur bzw. entsprechend der Ausführungen zum entscheidungswesentlichen Sachverhalt bezüglich der Schutzgüter des TNSchG 05 deutlich einschränken.

Der Erholungswert der Landschaft ist prinzipiell umso höher anzusetzen, je ursprünglicher und natürlicher sich das Landschaftsbild darstellt. Überformungen durch den Menschen sollten für den Betrachter funktional verständlich und erklärbar sein und beeinträchtigt eine hochtechnische Überformung den Erholungswert einer Landschaft deutlich.

Wenn nun, wie im konkreten Fall geplant, eine parallele Wegführung im Bereich des erholungstechnisch bedeutendsten Uferabschnittes des Pillersees den Grad der Naturnähe dieses Landschaftsbereiches deutlich beeinträchtigt, so werden ebenso deutlich negative Konsequenzen für den Erholungswert zu unterstellen sein. Das Westufer ist bereits durch die direkt angrenzende Pillerseestrasse sowohl landschaftlich als auch erholungstechnisch deutlich überformt und beeinträchtigt und soll nun auch der naturnahe Uferbereich des Ostufers aus Sicht des Landesumweltanwaltes durch die doppelte Wegführung über die Maße beansprucht werden.

Damit ist ein deutlicher Funktionsverlust dieses attraktiven und einladenden Landschaftsraumes zu unterstellen und aus Sicht des Landesumweltanwaltes von einer „touristischen Abwertung“ im Gegensatz zur im bekämpften Bescheid angenommenen touristischen Aufwertung auszugehen.

Die Annahme eines langfristigen öffentlichen Interesses widerspricht der forstrechtlichen Bewilligung.

Gemäß forstrechtlichem Spruchpunkt wird die Bewilligung zur vorübergehenden Rodung im Bereich der Radwegerrichtung erteilt.

Nachdem gemäß Gutachten des forstfachlichen Amtssachverständigen ein Benützungsbereinkommen eines Grundeigentümers mit der Betreiberin des Radweges auf

20 Jahre Dauer in Vorbereitung ist, ist dies offensichtlich der Grund der Genehmigung einer vorübergehenden und nicht einer dauerhaften Rodung.

Dies ist für den Landesumweltanwalt nicht nachvollziehbar und würde ein langfristiges öffentliches Interesse am geplanten Vorhaben in Abrede stellen – die Eingriffe (Entfernung des Baumbestandes samt Wurzelstöcke unter anderem im schützenswerten Weichholzaubereich) wären offensichtlich langfristiger Natur, das unterstellte öffentliche Interesse gilt jedoch vorerst nur auf die Dauer von 20 Jahren.

Gemäß Forstgesetz § 18 Abs 4 ist eine vorübergehende Rodung, wenn der Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, ausdrücklich als solche zu erklären und im Bewilligungsbescheid zu befristen (befristete Rodung).

[vgl. Auszug aus dem Rodungserlass des BMLFUW vom 17. Juli 2002 idF vom 2. Oktober 2008: ...Dieser Absatz 4 des § 18 regelt die befristeten Rodungen, das sind solche, die für einen begrenzten Zeitraum bewilligt werden. Das Gesetz verlangt hierzu, dass im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung des Waldbodens für den näher bezeichneten Zweck ausdrücklich als vorübergehend erklärt sein muss und die Auflage erteilt werden muss, dass der Waldboden nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

Im Hinblick auf die zwingend vorgesehene Auflage ergibt sich – auch nach der Judikatur des VwGH – für die Behörde schon allein aus diesem Grund die Verpflichtung zur Bescheidbegründung. Nur der Vollständigkeit halber wird noch darauf hingewiesen, dass in Rodungsbewilligungen, die mit der Einschränkung „..... auf die Dauer des Betriebes der Anlage“ erteilt werden (wie dies etwa bei Rodungen zum Zwecke der Errichtung einer Pipeline oder einer Aufstiegshilfe der Fall ist), in denen also lediglich eine Zweckbindung zum Ausdruck gebracht wird und in denen in der Regel die Wiederbewaldung nicht vorgeschrieben wird, keine befristeten Rodungen im Sinne des Abs. 4 zu sehen sind; denn bei befristeten Rodungen stellt eben ein genau begrenzter Zeitraum das entscheidende Kriterium dar (wie z.B. Kiesabbau oder vorübergehende Inanspruchnahme von Waldboden zwecks unbedingt erforderlicher Einrichtung von Baustellen). Diesfalls ist vom Vorliegen einer Bewilligung zur dauernden Rodung mit einer - als auflösende Bedingung zu qualifizierenden - Zweckbindung auszugehen....]

Aus Sicht des Landesumweltanwaltes sollte es sich beim vorliegenden Fall eindeutig um eine Rodungsbewilligung handeln, die auf Dauer des Betriebes der Anlage erteilt wird und die demzufolge als dauernde Rodung mit Zweckbindung anzusehen ist.

Dieser Mangel des nicht bekämpften Spruchpunktes 2 wird aufgrund seiner Auswirkungen auf die Feststellung der langfristigen öffentlichen Interessen der Vollständigkeit halber angeführt.

Zusammenfassend geht der Landesumweltanwalt davon aus,

- dass die Beeinträchtigungen der Schutzgüter des TNSchG 05 aufgrund eines unvollständigen und fehlerhaften Gutachtens, das im Widerspruch zur geltenden Fachliteratur steht, deutlich unterschätzt dargestellt wurden,
- dass damit die durchgeführte Interessenabwägung von unrichtigen Voraussetzungen ausgeht,
- dass die angeführten öffentlichen Interessen touristische Aufwertung und sicherheitstechnische Aspekte einer näheren Betrachtung nicht standhalten,
- dass das geplante Vorhaben im Widerspruch zum Radwegkonzept Tirol steht und
- dass eine echte Alternativenprüfung im Sinne des TNSchG 05 nicht stattgefunden hat.

VI. Aus diesen Gründen wird seitens des Landesumweltanwaltes der

Antrag

gestellt, das Landesverwaltungsgericht möge

1). dem beantragten Vorhaben entsprechend den Beschwerdeausführungen die naturschutzrechtliche Bewilligung versagen;

in eventu

2). den naturkundlichen Sachverhalt auf Basis eines neuen Gutachtens klären lassen, eine Alternativenprüfung entsprechend dem Beschwerdevorbringen durchführen und auf Basis dieser Ermittlungen eine Entscheidung in der Sache treffen.

3). Des Weiteren wird der Antrag gestellt, das Landesverwaltungsgericht möge eine mündliche Verhandlung anberaumen und durchführen.

Mit freundlichen Grüßen
Der Landesumweltanwalt
Mag. Johannes Kostenzer