



Amtssigniert: SID2011121031516
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

Umweltreferat

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

DVR:0014745

[REDACTED]
**Projekt "City Coaster" und Coaster-Transportbahn –
naturschutzrechtliche Bewilligung;**

Geschäftszahl 4-N-1958/80
Imst, 21.12.2011

NA-72-2011

BESCHEID

[REDACTED] alle vertreten durch Herrn [REDACTED] haben bei der Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] unter Vorlage von mehrmals adaptierten Projektunterlagen die Erteilung der naturschutzrechtlichen Genehmigung zur Errichtung eines "City Coaster" von [REDACTED] in das Stadtzentrum von [REDACTED] samt Errichtung der erforderlichen Schläffen-Transportliftanlage beantragt.

Spruch

Die Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] als Naturschutzbehörde I. Instanz gemäß § 42 Abs. 1 Tiroler Naturschutzgesetz 2005, LGBl. Nr. 26/2005, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 98/2009 (TNSchG 2005), entscheidet in gegenständlicher Angelegenheit wie folgt:

I. Bewilligung

[REDACTED], alle vertreten durch Herrn [REDACTED], wird gemäß den §§ 13, 23 Abs. 1, Abs. 3 und Abs. 5, 29 Abs. 2 lit. c Zi 2 und Abs. 3 lit. b, Abs. 5 und Abs. 9 TNSchG 2005 unter Anwendung der Verordnung der Landesregierung vom 18.04.2006 über geschützte Pflanzenarten, geschützte Tierarten und geschützte Vogelarten (Tiroler Naturschutzverordnung 2006), LGBl. Nr. 39/2006, und der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] vom 21.03.1989, [REDACTED] über die Erklärung der "Rosengartenschlucht" in der Katastralgemeinde Imst zum Geschützten Landschaftsteil die naturschutzrechtliche Bewilligung zur Errichtung des "City Coaster" von [REDACTED] bis in das Stadtzentrum von [REDACTED] (beanspruchte

Stadtplatz 1, 6460 Imst, ÖSTERREICH / AUSTRIA - <http://www.tirol.gv.at/bh-imst>

Bitte Geschäftszahl immer anführen!

##\$9TD2##

Fläche insgesamt 12.004 m²) samt Errichtung der erforderlichen Schlitten-Transportliftanlage (beanspruchte Fläche insgesamt 5.914 m²) einschließlich der in den Projektunterlagen enthaltenen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen (ausgenommen der in den Punkten 1., 2., 4., 5., 6. und 7. der Projektbeilage "Stellungnahme zu möglichen Begleitmaßnahmen im Rahmen des Projektes City-Coaster" von Mag. [REDACTED] angeführten Maßnahmen) nach Maßgabe der eingereichten Projektunterlagen, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bilden, unter Einhaltung der nachfolgenden Bescheidbestimmungen erteilt.

II. Nebenbestimmungen gemäß § 29 Abs. 5 TNSchG 2005

1. Im Zuge der Grabungsarbeiten im Waldbereich (Stützenfundamente, Eintiefungen) anfallender Bodenaushub ist aus der Fläche zu entfernen. Die vorhandene Vegetation ist in diesen Bereichen zu bergen, seitlich zwischenzulagern und im Anschluss an die Fertigstellung wieder in den durch die Grabungsarbeiten entstandenen Fehlstellen um die Stütze aufzubringen.
2. Jene Stützen der Liftanlage, welche im Wald stehen, sind vollständig mit der Farbe RAL 6008 "braun-grün" zu behandeln. Ausgenommen davon sind bewegliche Teile, wie Rollen. Die Behandlung ist entweder bereits ab Werk zu erstellen, oder nach 2 Jahren, nach Abwitterung der Verzinkung. Dazu sind alle dazu notwendigen Arbeitsschritte, wie Reinigung und Entfettung des Untergrundes, Vorbehandlung mit Vor- bzw. Haftgrund und nachfolgende Behandlung mit der Farbe fachgerecht bzw. dem Stand der Technik entsprechend durchzuführen. Die Farbe ist bei großflächigem Abblättern oder starken Farbveränderungen auf die gesamte Bestandeszeit der Anlage auszubessern und zu erhalten.
3. In Zeiten, in denen der City Coaster nicht in Betrieb ist, dürfen keine Rodeln am Transportlift hängend verbleiben.

III. Kosten

Die Verfahrenskosten bestehen aus Kommissionsgebühren gemäß Landes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, LGBl. Nr. 10/2007, in Höhe von (für die mündliche Verhandlung am 17.12.2009: 1 Amtsorgan für die Dauer von 6/2 Stunden, davon die Hälfte – Rest zum forstrechtlichen Verfahren; 1 Amtsorgan für 6/2 Stunden; sowie für die durch den Amtssachverständigen für Naturkunde vorgenommenen Begehungen, Dauer insgesamt 10 Stunden; je Euro 16,00 pro angefangener halben Stunde)

Euro 464,00

sowie aus Verwaltungsabgaben gemäß Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2007, LGBl. Nr. 30/2007, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 13/2008, in Höhe von (TP 69 u. 71)

Euro 1.740,00.

Der Gesamtbetrag von **Euro 2.204,00** ist durch die Antragsteller innerhalb von zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides mit beiliegendem Zahlschein an die Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] einzuzahlen.

Hinweise

Eingabegebühren: Für gegenständlichen Antrag sowie die Projektunterlagen und die Verhandlungsschrift sind gemäß Gebührengesetz 1957 noch Eingabegebühren in Höhe von insgesamt **Euro 892,00** an die Bezirkshauptmannschaft Imst zu entrichten. Vorgenannter Betrag ist in der auf beiliegendem Zahlschein angeführten Gesamtsumme bereits enthalten.

Naturschutzabgabe: Gemäß § 19 Abs. 1 TNSchG 2005 ist für die Inanspruchnahme der Natur durch bestimmte Vorhaben eine Naturschutzabgabe zu entrichten. Der Abgabensanspruch entsteht mit dem Eintritt der Rechtskraft des Bewilligungsbescheides und beträgt in gegenständlichem Fall gemäß § 19 Abs. 3 lit. c

leg.cit. Euro 1,00 (Errichtung oder Ausbau von Sportanlagen) pro Quadratmeter, höchstens jedoch Euro 40.000,00. Die Abgabe wird mit Beginn der Ausführung des Vorhabens fällig. Hiezu hat der Abgabepflichtige den Beginn der Ausführung innerhalb einer Woche dem Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Finanzen, Landhaus, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, anzuzeigen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von zwei Wochen ab der Zustellung das Rechtsmittel der Berufung bei der Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] eingebracht werden. Die Berufung ist schriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenverarbeitung oder auf andere technisch mögliche Weise einzubringen. Sie hat den Bescheid zu bezeichnen, gegen den sie sich richtet, und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Berufung zu vergebühren ist, der Betrag wird im Zeitpunkt der Entscheidung über die Berufung fällig.

Die Berufung gegen diesen Bescheid kann auch mit Online-Formularen rechtswirksam eingebracht werden (www.tirol.gv.at/formulare).

Begründung

Hinsichtlich des Verfahrensgegenstandes wird auf die Einleitung im vorliegenden Bescheid verwiesen.

Der geplante "City Coaster" stellt eine Ganzjahresrodelbahn als Ergänzung zum bereits bestehenden baugleichen "Alpine Coaster" in [REDACTED] dar. Der City Coaster soll von [REDACTED] (Bergstation) in kurviger Trassenführung durch Wiesen- sowie Waldbereiche in die Innenstadt von [REDACTED] im Bereich des [REDACTED] (Talstation) geführt werden.

Die Gesamtlänge der Coasterbahn wird ca. 2.050 m betragen. Der Höhenunterschied von der Tal- zur Bergstation beträgt ca. 250 m. Etwa 600 m der Trasse wird sich innerhalb des "Geschützten Landschaftsteil Rosengartenschlucht" befinden. Die insgesamt beanspruchte Fläche beträgt 12.004 m², wovon 4.317 m² innerhalb des geschützten Landschaftsteiles liegen. Die Querung des Schluchtbereiches erfolgt mittels einer Brücke im direkten Anschluss an die bestehende Straßenbrücke. Als Flächenverbrauch wurde ein Geländestreifen von 6 m Breite auf der gesamten Länge der Coastertrasse veranschlagt. Die Ausführung der Bahn erfolgt bodennahe, Betonfundamente sind lediglich bei einzelnen Monostützen erforderlich. Die Fahrschiene besteht aus 6 Edelstahlrohren, die jeweils nach 1,5 m Länge mit einer Edelstahltragplatte verschweißt sind. Die beiden äußeren Rohre bilden die eigentliche Lauffläche für die Tragräder an den Schlitten. Die beiden mittleren Rohre dienen sowohl als Führungsrohre als auch als Bremsfläche für die Schlitten. Die beiden inneren Rohre sollen die Sicherheit der Fahrgäste erhöhen, indem sie die quer zur Fahrtrichtung stehenden Tragplatten abdecken. Die Bahnelemente sind in der Regel 6 m lang und durch Steckverbindungen miteinander verbunden. Die von den Rohren gebildete Fahrschiene wird oberhalb des Erdbodens installiert. Die Verankerung im Boden erfolgt durch Stahlpratzen, die mittels Erdnägeln gesichert werden. Jeweils zwei Pratzen sind quer zur Fahrbahn durch eine Traverse miteinander verbunden und jeweils im Abstand von 3 m zueinander unterhalb der Fahrschiene angeordnet. Paarweise an den Tragplatten der Fahrschiene angeschraubte Stahlstützen stellen die Verbindung zur Pratzen Traverse her, wo sie stufenlos verstellbar festgeklemmt werden.

Die Schlitten sind grundsätzlich für zwei Personen, hintereinander sitzend, ausgerüstet. Beidseitig der Karosse sind synchron wirkende Bremshebel angebracht, die vom hinten sitzenden Fahrgast bedient werden. Die Sicherung der Benutzer erfolgt mittels zwei Beckengurten.

Der Bergtransport der Schlitten erfolgt über eine eigene Transportliftanlage, welche die Tal- und Bergstation in gerader Linie mit einer Länge von ca. 1.000 m verbindet. Die Trassenlänge innerhalb des "Geschützten Landschaftsteil Rosengartenschlucht" wird ca. 390 m betragen, wobei der Schluchtbereich selbst mittels zwei Stahlseilen gequert wird. Die insgesamt beanspruchte Fläche soll 5.914 m² betragen, wobei 1.918 m² innerhalb des geschützten Landschaftsteiles liegen. Für die Streckeneinrichtung und Seilführung sind 11 Stützen vorgesehen. Die Stützen sind als Rundrohrstützen in T-Ausführung geplant und werden auf die Fundamente aufgeschraubt. Jede Stütze besteht aus Stützenschaft, Kopfstück, Seilabhebebock, Rollenbatterie mit Bruchstabsschalter, Aufstiegsleiter, Wartungspodest und Istor-Anker. Sämtliche Konstruktionsteile sind feuerverzinkt.

Der Bergtransport der Benutzer des City Coaster soll mittels Shuttle-Bus erfolgen.

Die Errichtung von Bauhilfswegen bzw. von Wegen für Einsatzfahrzeuge ist nicht erforderlich.

Von gegenständlichem Vorhaben werden Teilflächen der folgenden Grundstücke der KG Imst betroffen:

_____ und _____

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Naturschutzinteressen wurde Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Naturkunde eingeholt, welcher in seiner Stellungnahme vom 17.12.2009 folgendes ausführt:

"Befund

Antragsgegenständlich ist die Errichtung einer Ganzjahresrodelbahn und eines dazugehörigen Schlitten-transportliftes. Die beiden Anlagen sollen von _____ bis in den _____ Innenstadtbereich _____ errichtet werden und dabei den geschützten Landschaftsteil „Rosengartenschlucht“ über- bzw. im unteren Teil durchqueren.

Die antragsgegenständliche Ganzjahresrodelbahn, im Folgenden als „City Coaster“ bezeichnet, soll in Bezug auf die Bauform gleich wie die bereits oberhalb bestehende Ganzjahresrodelbahn „Alpine Coaster“ ausgeführt werden. Das bedeutet, dass die Fahrschienen aus 6 Edelstahlrohren bestehen, welche in einem Abstand von 1,5m mit einer Edelstahltragplatte verschweißt sind. Jede zweite dieser Tragplatten ist mit einer Aufständerkonstruktion, welche mit zunehmender Höhe breiter wird, verbunden. An den beiden unteren äußeren Enden der Quertraversen dieser Aufständerkonstruktion befinden sich sogenannte „Pratzen“, durch welche Erdnägel getrieben werden, um die Fahrschienenkonstruktion im Gelände zu verankern.

Der City Coaster soll bei einer Länge von 2018m eine Höhe von 249m überwinden. Der Coaster beansprucht dabei eine Fläche von 4.317m² im geschützten Landschaftsteil. Insgesamt wird eine Fläche von 12.004m² durch die Coasteranlage beansprucht. Die Schlucht selbst wird ca. 5m oberhalb (südöstlich) der bestehenden Straßenbrücke gequert. In diesem Bereich ist die Schlucht ca. 20m breit.

Die Breite der Schienenstrecke selbst beträgt ca. 60cm (die beiden äußeren Rohre). Die Eingriffsbreite im Gelände beträgt max. 6m (je 3m beidseitig der Coasterlängsachse). Die minimale Höhe im Gelände liegt bei etwa 50cm. Beim Überqueren von Straßen, Wegen und Geländeeinschnitten steigt die Höhe der Schienenstrecke mehrmals über 5m über der GOK an. Die Breite der Aufständerkonstruktion hängt neben dem Quergefälle auch von der Höhe der Fahrschienen über dem Gelände ab. Ist bei bodennaher Führung der Fahrschienen ohne wesentlichem Quergefälle in der Regel nur eine Breite von 1,2m notwendig, so kann in jenen Bereichen, in denen ein großes Quergefälle bzw. eine erhöhte Schienenführung vorhanden ist, eine erheblich größere Breite (bis über 4m) nötig werden.

Im direkten Bereich der höheren Durchlässe und in manchen Kurvenbereichen (z.B. [REDACTED]) sind anstelle der trapezförmigen Standardaufständerungen Monostützen geplant. Bei diesen ist eine Verankerung mittels Erdnägeln nicht möglich. Hier wird die notwendige Verbindung mit dem Untergrund mittels Betonfundamenten hergestellt. Diese werden als Fertigteile vor Ort gebracht und eingebaut.

Im Zuge der Bauarbeiten der Coasterstrecke werden vereinzelt (ca. 7mal) kleinflächige Erdbewegungen (unter 5m³), welche in der Regel Geländeeinschnitte sind, durchgeführt. In welchem Umfang diese Erdbewegungen gemacht werden müssen, kann erst im Zuge des Aufbaues der Schienenstrecke festgestellt werden, da sich dies aus den bereits vorgefertigten Schienenelementen ergibt.

Zur Sicherheit der Coasterbenutzer ist es geplant, in jenen Teilstrecken, in welchen sich die Schienentrasse mehr als 1m über dem Boden befindet, eine Absturzsicherung anzubringen. Diese besteht aus einem grün ummantelten Maschendrahtgeflecht, welches eine Höhe von ca. einem Meter aufweist. Montiert wird dieses Drahtgeflecht an bogenförmigen verzinkten Metallelementen, welche in einem Abstand von 3m an der Schienentrasse angebracht sind. In jenen Bereichen, wo nur auf der Talseite eine Absturzgefahr besteht, werden sie nur auf dieser Seite angebracht, in höheren Bereichen beidseitig. Bei beidseitiger Anbringung des Netzes wird zusätzlich ein längsführender Steg errichtet, welcher ein sicheres Verlassen der Anlage in diesem Bereich gewährleisten soll. Insgesamt ist laut dem beiliegenden Coasterplan die Errichtung von den beschriebenen Absturzsicherungen auf einer Länge von ca. 150lfm geplant.

Eine Abzäunung der Coastrasse selbst ist möglich, die Länge dieser Situierung ist noch nicht bekannt.

Die zum Rücktransport der Rodeln des Coasters geplante Transportliftanlage verläuft geradlinig vom Talpunkt, welcher sich ca. 40m nordwestlich des Zielhauses der Coasterbahn befindet, zum Starthaus der Coasterbahn. Die Länge der Liftanlage beträgt ca. 1000m, wobei die Anlage eine Fläche von 1.918m² im geschützten Landschaftsteil Rosengartenschlucht beansprucht. Die Rosengartenschlucht selbst wird dabei auf einer Länge von ca. 50m gequert. Die Breite der Lifttrasse beträgt laut Rodungsplan 6m (3,5m nördlich und 2,5m südlich der Längsachse des Liftes). Von der Transportliftanlage werden insgesamt 5.914m² Fläche in Anspruch genommen. Die Anlage selbst soll mit 11 Stützen ausgestattet sein, wobei 3 dieser Stützen im geschützten Landschaftsteil liegen. Die Stützen werden als verzinkte Rundrohrstützen ausgeführt, welche eine Höhe von 7,5m bis 12,5m aufweisen. Der dauerhaft sichtbare Teil der Stützenfundamente weist eine Größe von 1m x 1m auf. Die Abstände zwischen den einzelnen Gehängebügel am Seil betragen circa 35m. Um das Loch für die Stützenfundamente zu graben und den Beton einzubringen, sind keine eigenen Wege notwendig. Hierfür wird mit entsprechend kleinem Gerät über den Waldboden zu den jeweiligen Stützenstandorten zugefahren. Die Rundrohrstützen selbst werden zum jeweiligen Aufstellungsstandort geflogen.

Der Betrieb der Schlittentransportanlage erfolgt in unregelmäßigen zeitlichen Abständen – die Schlitten werden in der Talstation gesammelt und bei Bedarf zur Bergstation befördert. Der Betrieb der Liftanlage erfolgt dabei sensorgesteuert. Wenn die Vorhaltekapazitäten im Bereich der Bergstation voll sind, wird die Liftanlage automatisch abgeschaltet. Dies bedeutet, dass auch während der Stehzeiten der Liftanlage untertags Rodeln am Liftseil hängen. Außerhalb der Betriebszeiten des Coasters wird die Anlage so gesteuert, dass keine Rodeln am Transportlift hängen bleiben.

Das Starthaus in [REDACTED] soll eine Länge von 48,6m und eine Breite von 10m bzw. 8m erhalten und vollständig auf einer derzeit bestehenden Parkplatzfläche errichtet werden. Das Starthaus soll zweigeschossig errichtet werden und eine Höhe von max. 11,2m erhalten. Die Fassade wird verputzt und in weißer Farbe ausgeführt, die nord- und südseitigen Fassaden sollen große (jeweils über 80m²), in einer Ebene liegende Glasflächen erhalten.

Ca. 5m nördlich des Starthauses ist die Errichtung der Bergstation des Transportliftes geplant. Diese soll aus einer auf einem Betonsockel freistehenden Antriebsstation inkl. hydraulischer Spanneinrichtung be-

stehen. Die Antriebsscheibe selbst soll einen Durchmesser von 2,5m aufweisen. Der Bereich der Bergstation (ca. 180m²) ist mit einem etwa 70lfm langen Zaun umgrenzt.

Die Zielstation ist derzeit als provisorisches Bauwerk geplant, welches im Wesentlichen aus dem überdachten Bremsband (=Ausstiegspunkt) und einem Container, welcher als Personalunterkunft dient, besteht. Nach Umsetzung bzw. Fertigstellung des Einkaufszentrums im Bereich des derzeitigen ~~Waldes~~ ~~Waldes~~ soll der Zielbereich in das Einkaufszentrum selbst verlegt werden. Der Zielstationsbereich (Talstation Lift und Ausstieg Coaster) liegen außerhalb des geschützten Landschaftsteiles.

Zum Bergtransport der Benutzer des Coasters ist es geplant, eine eigene Shuttlebuslinie einzurichten.

Die Rosengartenschlucht wurde durch den Schinderbach geformt, welcher sich auf einer Länge von ca. 1,5km durch die Felsrücken der Imster Mittelgebirgsterrassen gearbeitet hat. Dabei überwindet der Bach einen Höhenunterschied von mehr als 200m und gräbt sich durch die vorhandenen Wettersteinkalke und –dolomite. Im Zuge der Gebirgsbildung wurden die Ablagerungen des Tehtysmeeres nach Norden verschoben, aufgefaltet und zerschert. Im Mittelteil der Rosengartenschlucht sind diese Gebirgsbildungsvorgänge (Faltungen, Scherungen) noch zu erkennen. Hier laufen drei verschiedene Störungsrichtungen praktisch an einem Punkt zusammen.

Auch am Ausgang der Rosengartenschlucht befindet sich eine auffällige Formation – das Bergkonglomerat. Die hier verfestigten Sande und Schotter bestehen aus einer Mischung von kalkalpinen und kristallinen Geröllen. Sie stammen aus einer zwischeneiszeitlichen Ablagerung des Ur-Inns und sind schwach verkittet. Durch diese Verkittung war es auch möglich, kleine Hohlrumbaute (Keller, Gänge) in diesem Konglomerat auszuführen. (Quelle: MAIR, NIEDERBACHER) Diese besondere geologische Erscheinung ist auch im Biotopinventar der Gemeinde Imst angeführt und wird hier unter dem Namen „Imster Nagelfluh“ als ortsbildprägend bezeichnet.

Eine Sichtbarkeit der Coasterschienen ist auf einem Großteil der Strecke durch die überwiegende im Wald verlaufende und meist bodennahe Führung nur lokal gegeben. Dies trifft nicht auf den ersten Streckenabschnitt (im Bereich Parkplatz ~~Waldes~~) zu. Hier ist eine teilweise Einsehbarkeit auch aus einer größeren Entfernung von oberhalb zu erwarten. Ebenso ist im unteren Bereich ab dem „Talblick“ immer wieder mit einer Sichtbarkeit der Schienen im Gelände auch weiterer Entfernung, vor allem aus dem Siedlungsbereich „Am Bergl“, aber auch von mehreren anderen Bereichen der Stadtgemeinde Imst aus gegeben. Dies betrifft vor allem jenen nach Nordost abfallenden Hangbereich des Stöffelwaldes, in welchem sich die drei Kehren befinden. Hier ist eine Einsehbarkeit einerseits durch den teilweise lückigen Hochwaldbestand und andererseits durch die Schienenführung im nordwestlichen Kahlschlagbereich gegeben.

In jenem Bereich, wo die Schienenanlage des Coasters die Rosengartenschlucht quert, ist das Niveau gegenüber der Straßenbrücke um ca. 3m erhöht. Diese Erhöhung bewirkt eine größere Sichtbarkeit in Bezug auf die Straße und den beidseitig im Schulterbereich der Schlucht entlang verlaufenden Wanderwegen, welche im Zuge der Überquerung der Schlucht mitüberspannt werden. Die Einsehbarkeit der Coasterquerung aus der Rosengartenschlucht ist praktisch nur von oberhalb der Straßenquerung gegeben.

Die Bergstation des Coasters wird auf Grund der Größe des Bauwerkes auch von erhöhten Standpunkten im Bereich Plattein-Muttekopf-Laaggers sichtbar sein. Die derzeit geplante Talstation wird wegen der geringen Größe nur aus der näheren Umgebung wahrnehmbar sein.

Die Stützen des Schlittentransportliftes werden durch ihre Höhe, mit der sie den umgebenden Waldbestand z.T. überragen, auch aus weiterer Entfernung erkennbar sein. Durch die Höhe der Stützen wird der umgebende Baumbestand teilweise auch vom Transportseil und den transportierten Schlitten überragt werden. Die Liftrasse selbst wird als geradliniger gerodeter Bereich in der Landschaft erkennbar sein. Zu-

mindest der untere Teil der Trasse wird von mehreren Standpunkten in der Stadtgemeinde [REDACTED] bemerkbar sein.

Die Querung der Schlucht mit dem Transportlift ist von der Schlucht aus bereits in jenem Bereich erkennbar, wo der Weg unterhalb der überhängenden Felsen verläuft. Weiters ist der Transportlift (das Seil, ev. mit Schlitten und teilw. die Stütze direkt östlich der Schlucht) vom Rosengartenschluchtweg im Bereich unterhalb und oberhalb der Querung selbst erkennbar.

Der Stöffelwald und die nördlichen Bereiche des Scheibenbichls, welche durch das Projekt berührt werden, sind von mehreren Wanderwegen und -pfaden durchzogen. Dieser Bereich ist einer der bedeutendsten Naherholungsbereiche von Imst. Die Rosengartenschlucht selbst wird von mehreren 10.000 Besuchern pro Jahr begangen und ist somit von überregionaler Bedeutung.

Gutachten

In Bezug auf die aktuelle Vegetationszusammensetzung im Projektgebiet wird auf die in den Einreichunterlagen vorhandene Vegetationskartierung vom Mai 2009 verwiesen.

Insgesamt wurden im Projektgebiet vier verschiedene Biotoptypen kartiert, wobei der Biotoptyp des Schneeheide-Latschengebüsches nicht durch die Anlagenteile berührt wird. Einer der vorkommenden Biotoptypen, nämlich das „Inneralpine Aspen-Hasel-Gebüsch“ ist nach der Tiroler Naturschutzverordnung als gefährdete besondere Pflanzengesellschaft eingestuft. Ebenso befinden sich mehrere nach der Tiroler Naturschutzverordnung gänzlich geschützte Pflanzenarten (Weiße Waldhyazinthe, Geflecktes Knabenkraut, Große Händelwurz, Echte Rentierflechte) und teilweise geschützte Pflanzenarten (Frühlingsenzian, Seidelbast) im Projektbereich.

Hauptsächlich wird durch die Anlagenteile des Projektes der Biotoptyp des Schneeheide-Kiefernwaldes berührt. Dieser weist auch hier eine wertvolle Unterwuchsgarnitur mit Orchideenarten auf. Im Rahmen des Projektes werden laut den Rodungsplänen ca. 14.000m² dieses Lebensraumes beeinträchtigt. Durch die Entfernung der Gehölze kommt es zu einem veränderten Lichthaushalt was zum Aufkommen anderer Pflanzenarten führt. Der Effekt der veränderten Standortbedingungen wird durch die bestehen bleibenden Gehölze und die relativ geringe Trassenbreite abgemindert (Randwirkung). Ebenso ist durch das Befahren des Waldbodens mit Baumaschinen mit lokalen Beeinträchtigungen des Pflanzenbestandes zu rechnen, wodurch sich die bereits erhebliche Größe der Beeinträchtigung nochmals erhöht. Trotz der erheblichen Größe des Eingriffes in dieser Vegetationsgesellschaft ist mit keiner Beeinträchtigung des Fortbestandes des Biotoptypes am Standort zu rechnen, da dieser flächig in der näheren und weiteren Umgebung vorkommt.

Im Bereich der Talstation des Coasters und des Transportliftes befindet sich laut der Vegetationserhebung in den Einreichunterlagen ein thermophiles Haselgebüsch, welches eine Größe von ca. 2500m² aufweist. Die Anlagen des City Coasters und des Liftes nehmen in diesem Bereich eine Fläche von mehr als 600m² in Anspruch, was etwa einem Viertel der örtlichen Vegetationseinheit entspricht. Für den Lebensraum ergeben sich dadurch wesentliche Beeinträchtigungen, der Fortbestand dieses Biotoptyps wird aber durch die Errichtung der geplanten Anlagen nicht gefährdet. Falls im Zuge des Nachfolgeprojektes „Einkaufszentrum [REDACTED]“ wesentliche Flächen dieser Vegetationseinheit in Anspruch genommen werden, ist mit einer Gefährdung des Biotoptyps zu rechnen.

An dieser Stelle wird noch angemerkt, dass durch den Bau des Starthauses cirka 1900m² Parkplatzfläche der Hochimster Bergbahnen verloren gehen. Hier wird es als wahrscheinlich angesehen, dass im Nahbereich Ersatzflächen gesucht werden und dabei wieder Kiefernwaldflächen mit naturkundefachlich wertvoller Unterwuchsgarnitur zerstört werden.

Somit wird festgestellt, dass die wertvolle Vegetation (geschützte Pflanzenarten bzw. Pflanzengesellschaften) durch den Bau der Anlage zwar keine Bestandesgefährdung erfährt, aber dennoch auf einem großen Teilbereich (mehr als 14.000m²) der Fortbestand von geschützten Pflanzenarten unmöglich gemacht wird. Somit ist von einer mehr als geringen Beeinträchtigung auszugehen.

In Bezug auf die Bewertung der Beeinträchtigungen der Vogelwelt im Projektsgelände wird auf das ornithologische Gutachten verwiesen.

In den allgemeinen Grundsätzen des Tiroler Naturschutzgesetzes ist in Bezug auf das Landschaftsbild die Bewahrung und nachhaltige Sicherung der „Vielfalt, Eigenart und Schönheit“ der Landschaft festgeschrieben. Dabei wird festgehalten, dass sich die Erhaltung nicht nur auf die unberührte Naturlandschaft bezieht, sondern auch die von Menschenhand gestaltete Kulturlandschaft. Das Erscheinungsbild der Landschaft wird somit als ein wesentliches, im Interesse der Allgemeinheit stehendes Schutzgut betrachtet.

Da der Begriff „Schönheit“ schwer fassbar und objektivierbar ist, wird das Maß der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes anhand einiger Kriterien der Faktoren Vielfalt und Eigenart festgelegt.

Die Eigenart und Vielfalt der Landschaft stehen in einer Wechselbeziehung zueinander. Als Untersuchungskriterien für die beiden Faktoren werden die Elemente der Landschaft und die Verhältnisse untereinander (Übergänge, Vernetzungen bzw. Abgrenzungen) betrachtet. Die Elemente selbst können dabei hinsichtlich ihrer Struktur, Farbe und geometrischen Gestalt (flächig oder linienhaft) unterschieden werden. Solcherweise abgrenzbare Elemente können z.B. Gewässer, Wälder, Wiesen, Felsköpfe, Lesesteinmauern, Heckenzüge, etc. sein. Der Charakter einer Landschaft als grundlegender Begriff in Bezug auf die Eigenart wird durch das Ausmaß der Repräsentativität des untersuchten Landschaftsbereiches für den Landschaftsteil bestimmt.

Das Projektsgelände liegt innerhalb des noch teilweise geschlossenen Naturraumes des thermophilen Kiefernwaldes auf dieser Mittelgebirgsterasse. Im direkten Bereich verlaufen zwei Unterbrechungen. Als natürliche Unterbrechung durchquert die Rosengartenschlucht das Projektsgelände in Nordost-Südwestrichtung. Die Straßenverbindung zwischen [REDACTED] stellt die zweite Unterbrechung dar, welche in West-Ost-Richtung verläuft. Im unteren Drittel des Projektgebietes befinden sich sowohl nördlich als auch südlich des Waldbereiches, durch welchen der City Coaster und die Transportliftanlage verlaufen, Siedlungsgebiete von [REDACTED]. Weiters befindet sich unterhalb der Panoramakehre eine landwirtschaftliche Dauergrünlandfläche, welche praktisch vollständig von Wald umgeben ist und an welcher nördlich der Transportlift und südlich die Straße und der Coaster vorbeiführen. Im obersten Bereich der Projektfläche befindet sich mit der Siedlung [REDACTED] und der Talstation der Liftanlage inkl. dazugehörigen Parkplatzes wieder ein stark anthropogen beeinflusster Bereich.

Die großteils durch die neuen Anlagenteile betroffene Vegetationseinheit – der Kiefernwald – ist als typisches Landschaftselement einzustufen, wodurch sich das Projektsgelände als charakteristisch für den Landschaftsteil darstellt. In dieser Hinsicht ergibt sich eine hohe Wertigkeit im Bezug auf die Eigenart.

Da der Großteil der Projektbereiche nur durch eine technische Anlage (die Straßenverbindung Imst Hochimst) gestört ist, ist das Gebiet lokal betrachtet auch in Hinblick auf die Ursprünglichkeit als hoch einzustufen. Der Projektbereich und dabei vor allem der untere Bereich (Stöfelwald) ist in Bezug auf das Landschaftsbild auch dahingehend als wertvoll zu bezeichnen, als dass hierfür eine „positive Einsehbarkeit“ besteht.

Die Transportliftanlage ist als der in der Landschaft auffälligere Anlagenbestandteil zu bezeichnen. Dies liegt zum einen daran, dass die einzelnen Stützen auf Grund ihrer beträchtlichen Höhe z.T. über die Gipfel des langsamwüchsigen Kiefernwaldes hinausragen und zum anderen daran, dass für den Transportlift eine geradlinige Trasse gerodet wird. Solche geradlinigen Schneisen kommen natürlich im Wald nicht vor und sind auch aus weiterer Entfernung als künstlich geschaffen erkennbar.

Die Sichtbarkeit der Schienenanlage selbst ist in jenen Bereichen, wo die Schienen in Bodennähe verlaufen und ein geschlossener Waldbestand vorherrscht, lokal beschränkt. In jenen Bereichen, wo in den letzten Jahren eine Rodung stattgefunden hat (z.B. Teile des Stöffelwaldes) sind die Schienenanlagen, vor allem auch durch die materialbedingte helle Farbgebung, klar als technisches Bauwerk erkennbar. In jenen Bereichen, wo auf Grund von Straßen- bzw. Wegüberquerungen die Anlage des City Coasters beinahe die Höhe der Baumgipfel des in der Umgebung vorhandenen Waldes erreicht, ist die Sichtbarkeit der Anlage, auch auf Grund der notwendigen größeren Stützenunterkonstruktion, teilweise über das lokale Maß hinausgehend.

Das im Rahmen der Verhandlung aufgeworfene Faktum, dass eine Einzäunung der Schienentrasse möglich ist, bewirkt eine weitere Erhöhung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Da im Bereich der Schienentrasse z.T. hiebsreife Baumbestände bestehen (z.B. im Bereich der „Stöffwald Kehre“) ist damit zu rechnen, dass im Falle einer Realisierung des Projektes auch in näherer Zukunft in den entsprechenden Rodungsbereichen die Schienentrasse sichtbar sein wird.

Bezüglich der Rosengartenschlucht ist festzuhalten, dass diese schon auf Grund der Symbolik (Kraft des Wassers einen tiefen Einschnitt in der Landschaft zu gestalten) eine hohe Wertigkeit in Bezug auf das Landschaftsbild gegeben ist.

In den durch die Anlage betroffenen Bereichen der Schlucht besteht in unmittelbarer Nähe der geplanten City Coaster Querung bereits eine Straßenbrücke, daher ist hier bereits eine optische Beeinträchtigung gegeben und die entstehende Zusatzbeeinträchtigung durch die Querung der Schienenanlage des City Coaster ist als gering einzuschätzen. Anders verhält es sich mit der dazugehörigen Transportlifтанlage. Diese quert die Rosengartenschlucht in einem Bereich, wo außer der Weganlage selbst keine weiteren technischen Anlagen vorhanden sind. Die Anlagenteile des Transportliftes (Stütze, Seil und ev. angehängte Rodel) sind, vor allem im eingeschalteten Zustand, für das Teilstück der Rosengartenschlucht, von dem aus diese Teile der Transportlifтанlage sichtbar sind, als Beeinträchtigung anzusehen.

In Anbetracht dessen, dass auch im Schriftstück, in welchem die Erklärung der Rosengartenschlucht zum geschützten Landschaftsteil beantragt wurde, auf die besonderen landschaftsästhetischen Werte des Gebietes hingewiesen wurde, stellen auch die beiden Überquerungen der Schlucht, welche mit der Errichtung der gegenständlichen Anlage einher gehen würden, trotz des relativ kleinen Bereiches, welche in der Schlucht beeinträchtigt wird, eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar.

Insgesamt ist durch die Errichtung des antragsgegenständlichen Projektes mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in betroffenen Bereich zu rechnen.

In Bezug auf den Erholungswert wird darauf hingewiesen, dass die Rosengartenschlucht als Erholungsziel schon allein auf Grund der enormen Besucherzahlen von überregionaler Bedeutung gelten kann. Der Stöffelwald selbst und die Nordostflanke des Scheibenbichls sind durch die Vielzahl an Wanderwegen und -steigen, wovon die meisten in Richtung Hochimst führen, als vielbesuchter Erholungsbereich erkennbar. Die Nähe des Gebietes zur Bezirkshauptstadt lässt die Bedeutung erkennen und hohe Besucherfrequenzen erahnen.

Bezüglich der Beurteilung des Erholungswertes der Kultur- und Naturlandschaft wird die Wertehaltung aus den Zielen des Naturschutzgesetzes abgeleitet. In diesem Zusammenhang wird vorwiegend jene Erholungsform berücksichtigt, die sich mit der Erhaltung der traditionellen Kultur- und Naturlandschaft verträgt. Darunter ist im Wesentlichen eine Erholung ohne technische Hilfsmittel gemeint. Dabei sind es im Hinblick auf das Erfahren der Natur mit allen Sinnen vor allem die Faktoren der Stille bzw. der Naturgeräusche, die Naturbeobachtung, die Wahrnehmung der Gerüche in natürlicher Umgebung welche von wesentlicher Bedeutung sind. Seitens der Umweltpsychologie gilt es als erwiesen, dass eine unbeeinträchtigte Natur-

und Kulturlandschaft und das Umwelterlebnis in dieser stillen Form erheblich positiv auf die Psyche des Menschen wirken.

Da sich die Erholung auf alle menschlichen Sinne bezieht, ist es schlüssig, dass sich eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auch auf den Erholungswert auswirkt, da das Landschaftsbild eine optische Bewertung erfährt und der Sehsinn ein wesentlicher in Bezug auf die Erholung ist. Eine Beeinträchtigung der Ursprünglichkeit und Unberührtheit der Landschaft bewirkt somit auch eine Minderung des Erholungswertes.

Die Schienenanlage des City Coaster ist auf weiten Teilen der Strecke parallel in geringem Abstand (wenige Meter) zu den vorhandenen Wanderwegen geplant bzw. quert diese mehrmals. Die Schienenanlage wäre somit neben dem Weg selbst auf weite Strecken die einzige lokal erkennbare künstliche Anlage. Der Weg selbst wird von den Erholungssuchenden dabei nicht als störend empfunden, da er schließlich dem Zweck dieser Erholungsform (dem spazieren, wandern) dient. Die Schienenanlage der Coasterbahn würde hingegen als eindeutig technisch erkennbares Objekt in einer natürlichen Umgebung als störend empfunden werden. Die Störwirkung steigt dabei mit der Größe des Objektes an und kann beim Coaster einerseits durch die langgestreckte Form und andererseits durch die abschnittsweise nicht unbedeutliche Höhe der Anlage (vor allem in den Querungsbereichen Höhen von über 4m) als erheblich bezeichnet werden.

Die im Zuge der Verhandlung eventuell notwendige Zaunanlage entlang von Teilen der Schienentrasse bewirkt auch in Bezug auf den Erholungswert eine weitere Beeinträchtigung, da diese Zaunanlage voraussichtlich in jenen Bereichen notwendig wird, in denen die Schienentrasse bodennahe verläuft. Somit würde in diesen Bereichen eine zusätzliche technische Einrichtung, welche die Höhe der Schienentrasse wahrscheinlich wesentlich übersteigt, entstehen.

Eine weitere Verminderung des Erholungswertes ist durch die Lärmentwicklung, welche von der Anlage ausgeht, zu erwarten. Dabei sind nicht nur die Fahrgeräusche der Schlitten relevant, sondern auch die Lautäußerungen der Fahrgäste (Angst- bzw. Freudenschreie). Diese sind auch aus einiger Entfernung (vergl. bestehender Alpine Coaster) noch wahrnehmbar.

Die oben genannten Beeinträchtigungen gelten auch für die Erholungssuchenden, welche die Rosengartenschlucht selbst durchwandern. Hierbei sind es vor allem die optischen Störungen durch den Transportlift, wie schon in Bezug auf das Landschaftsbild ausgeführt wurde, welche zu einer Minderung des Erholungswertes führen.

In Bezug auf den Erholungswert wird festgestellt, dass sich insgesamt durch die geplante Errichtung des City Coaster eine massive Beeinträchtigung ergibt.

Abschließend wird noch festgehalten, dass es laut den Antragsunterlagen vom 12.03.1987 von vorn herein geplant war, die Rosengartenschlucht selbst und ihr Umfeld (Stöffwald) unter Schutz zu stellen. Aus diesem Antrag geht hervor, dass es geplant war, die Rosengartenschlucht selbst zum Naturdenkmal zu erklären und das „Umfeld“ zum geschützten Landschaftsteil. Auf Grund dieser Unterlagen kann also festgestellt werden, dass die Unterschutzstellung des Stöffwaldes nicht „ein Versehen“ war.

Derzeit stellt sich die Situation so dar, dass durch die geplante City Coaster Anlage die Rosengartenschlucht selbst zwar „nur“ durch die Überquerungen der Schienen des Coasters und des Transportliftes betroffen ist, aber der zum geschützten Landschaftsteil gehörige Stöffwald sowohl durch die Schienenanlage des Coasters selbst als auch durch den dazugehörigen Transportlift massiv betroffen ist.

Das ursprüngliche Schutzziel, nämlich diesen Landschaftsteil auf Grund der besonderen landschaftsökologischen und landschaftsästhetischen Werte in einem natürlichen Zustand zu erhalten, kann bei Realisierung des gegenständlichen Projektes nicht mehr eingehalten werden.

Falls es trotz der teilweise massiven Beeinträchtigung der Schutzgüter zu einer Genehmigung des Projektes kommt, sind folgende Vorschriften einzuhalten:“ (...)

Im weiteren Verfahrensverlauf wurde zur vorzitierten fachlichen Beurteilung des Amtssachverständigen für Naturkunde eine Gegenäußerung samt „Darstellung der Landschaftswirksamkeit“ von DI Andreas Falch, Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung, Landeck, sowie hinsichtlich Artenvielfalt und Vegetation in Zusammenarbeit mit DI Martin Auer, Büro für Forst-, Jagd- und Holzwirtschaft, Wildbach- und Lawinenverbauung, Landeck, jeweils im Namen und Auftrag der Antragsteller eingebracht. Zusammenfassend ergibt sich aus diesen Stellungnahmen im wesentlichen eine Wiedergabe der Ausführungen des Amtssachverständigen für Naturkunde. Im weiteren wurde argumentativ versucht, die Ausführungen zu den seitens des Amtssachverständigen festgestellten zu erwartenden Beeinträchtigungen der Naturschutzinteressen zu relativieren bzw. behauptete Unvollständigkeiten bzw. Unschlüssigkeiten in Befund und Gutachten des Amtssachverständigen aufzuzeigen. Im Detail wird hinsichtlich der Feststellungen von [REDACTED] und [REDACTED] auf die genannte Einreichung vom März 2010 verwiesen, welche allen Verfahrensparteien bekannt ist.

Aufgrund der genannten Eingabe von [REDACTED] wurde – obwohl die oben zitierten Ausführungen des Amtssachverständigen für Naturkunde nach Ansicht der Naturschutzbehörde vollständig, schlüssig und nachvollziehbar sind – eine ergänzende Stellungnahme des Amtssachverständigen eingeholt. Der Amtssachverständige für Naturkunde geht in dieser auf sämtliche behaupteten Unstimmigkeiten bzw. Unschlüssigkeiten in seinen fachlichen Ausführungen ein und widerlegt diese Behauptungen. Im Detail wird wiederum auf die genannten ergänzenden Ausführungen des Amtssachverständigen vom 17.03.2011, GZI. 4-N-1958/65, verwiesen, welche allen Verfahrensparteien vorliegen.

Darüber hinaus wurde im naturschutzrechtlichen Verfahren zusätzlich eine Stellungnahme des Amtssachverständigen für Ornithologie angefordert, wobei insbesondere auf die durch die beiden Vorhaben zu erwartende allfällige Erheblichkeit der Beeinträchtigung des Lebensraumes der nach TNSchG 2005 geschützten Vogelarten eingegangen werden sollte.

Im Detail wird diesbezüglich auf die Stellungnahme des Amtssachverständigen für Ornithologie vom 02.02.2010, GZI. U-11.536/4355, die ergänzenden Projektunterlagen von [REDACTED] und [REDACTED] vom 03.03.2010 und die ergänzende Stellungnahme des Amtssachverständigen für Ornithologie vom 17.03.2011, GZI. U-11.536/4355, verwiesen. Alle Stellungnahmen sind den Verfahrensparteien vollinhaltlich bekannt.

Die genannte fachliche Stellungnahme des Amtssachverständigen für Ornithologie vom 02.02.2010 gibt im wesentlichen die Ausführungen des den Einreichunterlagen angeschlossenen ornithologischen Gutachtens samt den vorgeschlagenen Begleitmaßnahmen wieder und bezieht sich darüber hinaus auf die vorhandenen Unterlagen zum geschützten Landschaftsteil [REDACTED]. Zusammenfassend ergibt sich, dass das Untersuchungsgebiet [REDACTED] samt Nahbereichen eine überdurchschnittlich reichhaltige Vogeleit aufweisen, welche aufgrund der Vielfalt der dortigen Habitatstrukturen und deren starker Verzahnung ineinander entstanden sein dürfte. Ein Drittel der im untersuchten Bereich vorkommenden Vogelarten wird als besonders schützenswert eingestuft. Lediglich zwei der vorkommenden Vogelarten sind im Anhang 1 der europäischen Vogelschutzrichtlinie angeführt (Sperrlingskauz und Grauspecht). Während der Bauphase der geplanten Anlagen sei mit erheblichen Stör- und Gefährdungsfaktoren für die Vogelwelt zu rechnen (direkter Lebensraumverlust, Lärmbelastung, ständige Anwesenheit von Menschen als Stressfaktor, Verwendung großer Arbeitsgeräte). Der Bau der Schilftransportbahn sei als erheblicher Eingriff in den Lebensraum und speziell in die Avifauna zu bewerten. Zum teilweisen Ausgleich bzw. zur Abminderung der Störungen bzw. Beeinträchtigungen sind

im Projekt verschiedene Maßnahmen (Baumaßnahmen außerhalb der Reproduktionsphase; allfällige Hubschraubertransporte auf ein Minimum reduzieren; Hubschraubertyp; Flutroute; etc.) angeführt. Diese wurden seitens des Amtssachverständigen für Ornithologie als wenig zielführend bzw. unzureichend zu unbestimmt beurteilt. Auch während der Betriebsphase seien deutliche Belastungen der Vogelwelt zu erwarten (Lebensraumverlust, Lärmbelastung, Anwesenheit von Menschen bzw. bewegten Objekten als Stressfaktor).

Seitens der Antragsteller wurde hiezu eine ergänzende Stellungnahme der projektierenden Ornithologen bei der Naturschutzbehörde vorgelegt. Zusammenfassend wird darin dargelegt, dass mit den im Projekt angeführten Abminderungsmaßnahmen zum Schutz der Vogelwelt die durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen weitestgehend reduziert werden können.

Zu dieser Projektergänzung wurde eine ergänzende Stellungnahme des Amtssachverständigen für Ornithologie eingeholt, aus welcher sich zusammenfassend ergibt, dass die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Abminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus fachlicher Sicht zumindest bezweifelt werde.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 17.12.2011 wurde seitens des Vertreters des Landesumweltanwaltes folgendes vorgebracht:

"Geplant und zur naturschutzrechtlichen Bewilligung eingereicht ist die Errichtung des sg. „City Coaster“ (Ganzjahresrodelbahn), der von Hoch Imst bis in das Stadtzentrum von [REDACTED] gehen soll.

Die geplante Anlage setzt sich aus folgenden Projektkomponenten zusammen:

1. Der City Coaster selbst mit der Bergstation in [REDACTED] und der Talstation im Stadtzentrum von [REDACTED]
2. Die Transportlifanlage für den Bergtransport der Schlitten
3. Shuttlebusse zum Transport der BenutzerInnen

Die Komponenten 1 und 2 sind einem naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahren zu unterziehen. Nähere Details zur Anlagenausführung sind den Projektsunterlagen selbst und dem Befund des naturkundefachlichen Amtssachverständigen zu entnehmen.

Naturkundefachlich und naturschutzrechtlich primär relevant ist vor allem, dass sowohl der Coaster selbst als auch die Lifanlage zum Rodeltransport zum Teil den geschützten Landschaftsteil „[REDACTED]“ berühren bzw. in Mitleidenschaft ziehen werden. Insgesamt erfolgt eine Flächenbeanspruchung im geschützten Landschaftsteil von insgesamt 6.635 m² (dazu vgl. Befund des naturkundefachlichen ASV).

Beeinträchtigungen für die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 TNSchG 2005

Dem Gutachten des Amtssachverständigen für Naturkunde ist zu zusammenfassend zu entnehmen, dass für die Schutzgüter Landschaftsbild wesentliche dauerhafte und für das Schutzgut Erholungswert irreversible massive Beeinträchtigungen zu erwarten sein werden.

Für die Schutzgüter Naturhaushalt und Lebensraum ergeben sich insofern wesentliche Beeinträchtigungen, zumal durch die Verwirklichung des Vorhabens nach der TNSchVO 2006 geschützte Biotoptypen, wie z.B. Schneeheide-Kieferwald mit seiner Unterwuchsgarnitur mit Orchideenarten betroffen sein werden. Auch die nach TNSchVO 2006 als besonders gefährdete Pflanzengesellschaft „Inneralpine Aspen-Hasel-Gebüsch“ findet sich innerhalb des Projektsareals, sowie weitere nach dieser Verordnung geschützte Pflanzen.

Recherchen der LUA haben ergeben, dass in und um das Projektsareal diverse Vogelarten vorkommen. So wird vermutet, dass dort folgende Arten vorgefunden werden: Grünspecht, Buntspecht, Fichtenkreuzschnabel, Sperber, Wiedehopf, Gimpf etc....

Die Einholung einer ornithologischen Stellungnahme ist somit unabdingbar. Dies, um zweifelsfrei abzuklären, ob und in welchem Ausmaß mit Beeinträchtigungen für die Avifauna gerechnet werden muss.

Zum geschützten Landschaftsteil im Sinne des § 13 TNSchG 2005

Die [REDACTED], welche wie oben angeführt wird vom Projekt zum Teil direkt betroffen sein wird, wurde per Verordnung vom 21.03.1989 der BH [REDACTED] Zl. II-533/8/89 zum geschützten Landschaftsteil erklärt.

Bei der [REDACTED] handelt es sich um eine sowohl geologisch als auch naturkundefachlich sehr wertvolle Schluchtstrecke mit überlokaler Bedeutung, welche nach Meinung der Landesumweltanwaltschaft in ihrer jetzigen Ausprägung unbedingt erhalten werden sollte. Um den dort vorzufindenden einzigartigen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und diese auch für nachkommende Generationen zu erhalten, wurde die Schlucht unter Schutz gestellt.

Die durch das gegenständliche Vorhaben implizierten technischen Überprägungen sowie der Betrieb und dadurch entstehende Lärmimmissionen stehen nach Meinung der LUA im krassen Widerspruch zum Schutzzweck und zu den Beweggründen, warum Erholungssuchende diese Schlucht aufsuchen.

Alpenkonvention

Die erkennende Behörde wird sich im Rahmen ihrer Entscheidungsfindung mit Artikel 11 und 15 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege auseinandersetzen zu setzen haben. In Artikel 11 verpflichteten sich die Vertragsparteien, bestehende Schutzgebiete im Sinne ihres Schutzzweckes zu erhalten, zu pflegen und alle Maßnahmen zu treffen, um Beeinträchtigungen oder Zerstörungen dieser Schutzgebiete zu vermeiden. Die LUA vertritt die Meinung, dass das gegenständliche Vorhaben keinesfalls geeignet ist, um den Vorgaben des Artikel 11 zu entsprechen. Ganz im Gegenteil, durch die Ausführungen des naturkundefachlichen ASV wird bestätigt, dass bei einer Projektrealisierung die Intentionen des Artikel unterlaufen werden.

Auch Artikel 15 des Protokolls der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Tourismus ist mit einer Ausführung des gegenständlichen Projektes nicht in Einklang zu bringen. Demnach verpflichten sich die Vertragsparteien insbesondere in Schutzgebieten, eine Politik zur Lenkung der Sportausübung im Freien festzulegen, damit der Umwelt daraus keine Nachteile entstehen.

Für die Landesumweltanwaltschaft steht fest, dass im Zusammenhang mit den vom naturkundefachlichen Amtssachverständigen dargelegten Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach TNSchG 2005 die Realisierung des beantragten Projektes gegen beide oben zitierten Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention verstößt.

Interessenabwägung

Die LUA vertritt die Meinung, dass das öffentliche Interesse für die [REDACTED] und den [REDACTED] mit den dort sich befindlichen Möglichkeiten einer extensiven touristischen Nutzung bei weitem jenes öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Coasters (intensiv touristische Einrichtung) überwiegt. Dies wird dadurch belegt, dass jährlich Zehntausende die Schlucht begehen (vgl. Gutachten ASV für Naturkunde). Erholungssuchende, welche die Schlucht durchwandern bzw. die bestehenden Wanderwege im Stöffelwald nutzen, suchen das „unverdorbene“ Schlucht- und Naturererlebnis. Ebenso vermag nach Ansicht der LUA auch das öffentliche Interesse an der Projektverwirklichung die Naturschutzinteressen nicht zu überwiegen.

Zusammenfassung:

Die Landesumweltanwaltschaft spricht sich entschieden gegen die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für gegenständliches Projekt aus, zumal das vorliegende Ermittlungsergebnis und insbesondere das naturkundefachliche Gutachten, aber auch die eigenen Wahrnehmungen und Feststellungen ergeben haben, dass mit einer Bewilligung massive und irreversible Beeinträchtigungen für die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 sowie der TNSchVO 2006 einhergehen würden, des weiteren die Intentionen der Vorgaben in den Protokollen 11 und 15 zur Durchführung der Alpenkonvention unterlaufen würden und insgesamt das ganze Vorhaben nicht in Einklang zu bringen ist mit dem Schutzzweck und dem Schutzstatus der [REDACTED] Schutzgebiete (im

vorliegenden Fall geschützter Landschaftsteil) welcher Art auch immer sollten für solche anthropogenen intensivtouristischen Überprägungen tabu sein.

Nachdem ein ornithologisches Gutachten noch ausständig ist, handelt es sich hier um eine vorläufige Stellungnahme. Es wird ersucht, das Gutachten im Rahmen des Parteiengehörs zu übermitteln, damit diese Stellungnahme entsprechend ergänzt werden kann, wobei zum gegenwärtigen Zeitpunkt schon jetzt mitgeteilt werden kann, dass sich an der strikt ablehnenden Haltung der LUA zum gegenständlichen Vorhaben nichts ändern wird.

Im weiteren Verfahren wurden drei ergänzende Stellungnahmen des Vertreters des Landesumweltanwaltes am 17.02.2010, am 18.06.2010 und am 28.03.2011 eingebracht. Zusammenfassend ergeben sich aus diesen keine wesentlichen Neuerungen zur vorzitierten Stellungnahme, lediglich im Hinblick auf das ornithologische Gutachten wurde mitgeteilt, dass aufgrund dieser fachlichen Beurteilung nach Ansicht des Landesumweltanwaltes die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung nicht möglich sein wird, da durch die geplanten Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen für die Avifauna prognostiziert worden seien.

Seitens des Vertreters der Stadtgemeinde [REDACTED] wurde im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 17.12.2009 folgende Stellungnahme erstattet:

"Das Gutachten von [REDACTED] wird zur Kenntnis genommen. Diesem wird auf gleicher fachlicher Ebene begegnet werden.

Gleichzeitig werden Ausführungen zum Vorliegen von "zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses" für die geplanten Vorhaben nachgereicht.

Auf das vorliegenden Verkehrsgutachten vom Dezember 2009 wird verwiesen.

Zur erforderlichen Sonderflächenwidmung gemäß § 50 TROG ist mitzuteilen, dass diese Änderung des Flächenwidmungsplanes in der Gemeinderatssitzung am 15.12.2009 beschlossen wurde (Sonderfläche Rodelbahn mit Nebeneinrichtungen). Die Liftrasse benötigt keine eigene Widmung (laut Rücksprache mit [REDACTED] Abt. Bau- und Raumordnungsrecht beim Amt der Tiroler Landesregierung).

Zum Sprengmittellager der WLW ist anzumerken, dass sich in einem Gutachten des sprengtechnischen Sachverständigen [REDACTED] aus dem Jahr 2002 ergibt, dass für die unterirdische Lagerung von Sprengmitteln ein Gefährdungsbereich nicht auszuweisen ist (sh. Gutachten Beilage 3 zur Verhandlungsschrift).

Weiters wird mitgeteilt, dass seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] die Rechtsansicht der Naturschutzbehörde dahingehend, dass die Talstation und die Bergstation außerhalb geschlossener Ortschaft liegen und daher das Tiroler Naturschutzgesetz 2005 anzuwenden ist, nicht geteilt wird. Im Hinblick auf den Grundsatz der „Einheitlichkeit der Anlage“ wird seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] die Ansicht vertreten, dass dadurch der Anwendungsbereich des Tiroler Naturschutzgesetz 2005 unzulässig ausgedehnt wird. .

Insgesamt bestehen seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] im naturschutzrechtlichen Verfahren keine Einwände gegen das beantragte Vorhaben.

Zur Stellungnahme der Vertreterin des Landesumweltanwaltes wird seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] ersucht, dass nach Ergänzung der für das Vorhaben vorliegenden öffentlichen Interessen seitens des Landesumweltanwaltes entsprechend dessen gesetzlichen Auftrag diese öffentlichen Interessen in der Stellungnahme des Landesumweltanwaltes gleichermaßen berücksichtigt und gewürdigt werden. Dies insbesondere deshalb, da die Vertreterin des Landesumweltanwaltes im Zuge der heutigen Verhandlung angemerkt hat, dass sich an der ablehnenden Grundeinstellung des Landesumweltanwaltes zu gegenständlichem Vorhaben nichts ändern werde, was einer unzulässigen antizipierten Beweiswürdigung entspricht."

Mit schriftlicher Eingabe vom 30.04.2010 wurde seitens des Vertreters der Stadtgemeinde [REDACTED] ergänzend folgendes vorgebracht:

"Im Zusammenhang mit dem geplanten Projekt „City Coaster“ und der bei der Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] behängenden naturschutzrechtlichen und forstrechtlichen Verfahren erfolgt im Hinblick auf die Bestimmungen des Tiroler Naturschutzgesetzes die Bekanntgabe anderer langfristiger öffentlicher Interessen bzw. erstattet die Stadtgemeinde [REDACTED] Nachstehendes:

Die Bezirkshauptstadt [REDACTED] als regionales Versorgungs- und Dienstleistungszentrum für ein überwiegend touristisch geprägtes Hinterland durchlief in den vergangenen Jahren eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung, an welcher die zunehmende Handelsfunktion einen entscheidenden Anteil hat. Einen ersten Impuls erlangte die Handelswirtschaft bereits im Jahr 1990 mit der Eröffnung des Fachmarktzentrums FMZ. Seither ist in der [REDACTED] bzw. Industriegebiet durch die Ansiedlung weiterer Großformen des Handels die größte Einkaufszentrumsagglomeration im Oberland entstanden.

Dem Handelsstandort kommt überregionale Bedeutung für die Gemeinden des eigenen Bezirkes wie auch der Nachbarbezirke zu. Abgesehen vom Handel steht die Wirtschaft der Stadt auf mehreren Beinen. Vor allem dem Gewebe- und Handwerk kommt große Bedeutung zu, aber auch der Fremdenverkehr und die Industrie tragen zum wirtschaftlichen Gepräge des multifunktionalen Wirtschaftsstandortes bei. Zahlreiche Dienstleistungsbetriebe aus allen wichtigen Sparten sowie Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung bilden ausgezeichnete Grundlagen für weitere Betriebsansiedlungen. In den letzten Jahren hat sich Imst verstärkt auch als Standort für Gesundheitsbetriebe etabliert.

Mit etwa 9.800 Einwohnern ist Imst heute die bevölkerungsreichste Bezirkshauptstadt im Wirtschaftsraum Tiroler [REDACTED]. Die ausgeprägte Einpendlergemeinde bietet den ländlichen Gemeinden im gesamten oberen Inntal den größten Arbeitsmarkt an und fungiert mit ihrem Angebot an höheren Schulen aus dem wirtschaftlichen und technischen Bereich als wichtige Ausbildungsstätte. Mit der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen und wichtiger infrastruktureller Grundlagen ist von einer Fortsetzung im Wachstumstrend der Imster Wirtschaft auszugehen. Zahlreiche Unternehmer und Projektentwickler wissen um die Wirtschaftskraft der Region und den Potentialen in der Kernstadt Imst und sind an Investitionen interessiert. Die Gemeinde [REDACTED] will den wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen ihrer Stadt nicht als Zaungast begegnen, sondern mitgestalten und die notwendigen Voraussetzungen für die richtige Entscheidung bei künftigen Projekten schaffen.

Es geht dabei um die Kontrolle einer langfristigen Stadtentwicklung von [REDACTED] im Sinne einer modernen Raumordnung.

Die Stadt [REDACTED] ist mit ihren ca. 750 Unternehmen, ihren zahlreichen Einzelhandelsbetrieben und der verkehrsgeografischen Lage der wirtschaftliche Zentralraum im Tiroler Oberland. [REDACTED] ist auch ein wirtschaftlicher Hoffnungsraum, der durch Zuwanderung oder eine stetige Steigerung der Kaufkraft seiner Bewohner geprägt ist.

Imst hat aber auch eine schwierige Situation mit den spezifischen Lagefaktoren der beiden Wirtschaftspole [REDACTED] zu bewältigen.

Nach dem Motto, agieren ist besser als auf Fehlentwicklungen zu reagieren, hat die Stadtgemeinde [REDACTED] in den letzten Jahren ein umfangreiches Entwicklungsprogramm gestartet.

Im Zuge einer im Jahre 2006 von der Stadtgemeinde [REDACTED] in Auftrag gegebenen Marktanalyse war im Rahmen einer Befragung auf alle Fragen „Was sind ihrer Meinung nach die dringendsten Probleme in der Stadt [REDACTED] die im Verantwortungsbereich der Gemeinde liegen und wo ein dringenden Handlungsbedarf besteht?“ war die Antwort „Innenstadt-Konzept und Innenstadt-Lösung“ das vordringlichste Thema, d.h. was sich [REDACTED] von der Gemeinde erwarten, ist, die Innenstadt wieder attraktiver zu gestalten.

Angemerkt wird, dass der Landesumweltanwalt im Rahmen einer Präsentation des City Coaster in Unkenntnis der Marktanalyse einen Masterplan forderte. Diese Hausaufgabe scheint mehr als erfüllt.

Im Zusammenhang mit Strategien hinsichtlich einer Belebung der Innenstadt dachte man im Jahre 2005 erstmals über den City Coaster, eine vom Schigebiet in [REDACTED] in die Innenstadt führende Ganzjahresrodelbahn, nach. Nicht zuletzt aufgrund der Erfolgsgeschichte des Alpine Coaster erhofft man sich dadurch eine Frequenzsteigerung und dadurch Belebung und Revitalisierung des [REDACTED] Stadtzentrums, nicht nur für die [REDACTED] und die [REDACTED], sondern auch für den Tourismus.

Durch den Betrieb des City Coaster und die dadurch in die Innenstadt geführten Frequenzen von 500 und mehr Besuchern pro Tag ergibt sich ein hoher Bedarf an Handelsflächen und Gastronomie, welche derzeit nicht zur Verfügung stehen.

Mit der Realisierung dieser Einrichtung erhofft man sich eine Umkehr bzw. Trendwende.

Eine private [REDACTED] Investorengruppe – namentlich Ing. [REDACTED] – planen den sogenannten City Coaster, eine Anlehnung an den Alpine Coaster, von [REDACTED] in das Zentrum der Stadt führende Alpenachterbahn.

Die Investitionen dieser Betreibergruppe sind beträchtlich.

Allein die Investitionen in der Bauphase in Höhe von € 6 Millionen für den Citycoaster samt Nebenanlagen stellen einen gewaltigen wirtschaftlichen Impuls für die Wirtschaft des Tiroler Oberlandes, welche auch unter der derzeitigen Wirtschaftskrise zu leiden hat, dar. Allein durch die Investitionen selbst können wertvolle Arbeitsplätze erhalten und gesichert werden.

Aber nicht nur durch die Investition von Euro 6 Millionen selbst, sondern durch den Betrieb dieser Ganzjahresrodelbahn werden zusätzliche Arbeitsplätze in wirtschaftlich durchaus schwierigen Zeiten geschaffen. Durch diese touristische Attraktion erwartet die Stadtgemeinde Imst eine immense Aufwertung und Belebung der [REDACTED] Innenstadt. Gerade dieser Innenstadtbereich hat in den letzten Jahren – aus welchen Gründen auch immer – trotz verschiedenster Gegenmaßnahmen seine Attraktivität, Lebens- und Wirtschaftskraft stark eingebüßt. Leer stehende Geschäfte sowie ein schlechter Branchenmix zeugen davon.

Aus diesen Gründen hat auch der Gemeinderat der Stadtgemeinde [REDACTED] in seiner Sitzung vom 12.02.2008 mit einer überwältigenden Mehrheit einen positiven Grundsatzbeschluss zum Projekt „City Coaster“ gefasst.

Der nach wie vor sehr gut florierende Alpine Coaster, eine von der [REDACTED] führende Ganzjahresrodelbahn, die naturnah und landschaftsbildschonend errichtet wurde, ist der lebende Beweis für eine mögliche Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte, durch die auch eine wirkliche Trendumkehr der Innenstadt erreicht werden könnte. Auch am Beispiel Alpine Coaster sieht man, wie landschaftsschonend, landschaftsbildverträglich und naturnah der geplante City Coaster in die Landschaft eingebettet werden kann.

Durch den City Coaster wird der geschützte [REDACTED] berührt.

Der Sinn und Zweck des Schutzgebietes, nämlich die Erhaltung einer wunderschönen Schlucht, wird durch den Coaster somit nicht negativ beeinträchtigt, zumal die Schlucht unberührt bleibt, da auch der Steffelwald außerhalb der Schlucht liegt.

An dieser Stelle darf auch seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] nochmals darauf hingewiesen werden, dass der geplante City Coaster nicht emittiert und dass er lautlos ist.

Ebenso sind keine technisch aufwendigen Einbauten im Naturraum erforderlich. Wenn nun der naturkundefachliche Amtssachverständigen in seinen Ausführungen meint, dass allenfalls störende Geräusche, die von Kindern ausgehen, den Zielen des Tiroler Naturschutzgesetzes widersprechen, so darf seitens der Stadtgemeinde Imst hierzu angemerkt werden, dass das Thema Lärm nicht zu den vom naturkundefachlichen Amtssachverständigen zu beurteilenden Kriterien nach dem Tiroler Naturschutzgesetz zählt. Seine diesbezüglichen Aussagen sind weder naturkundefachlich noch naturschutzrechtlich von Relevanz. Im übrigen sollte Kindertärm nicht als Lärm klassifiziert und verboten werden, vielmehr sind sie als Ausdruck selbstverständlicher kindlicher Entfaltung und zur Erhaltung kindgerechter Entwicklungsmöglichkeiten grundsätzlich sozialadäquat.

Im übrigen darf zum Thema Lärm auf die Bestimmungen des Tiroler Landespolizeigesetzes verwiesen werden, wobei das Thema Lärm nicht die geringste Relevanz für die gegenständlichen Verfahren hat.

Am 19.03.2008 wurde das Projekt City Coaster verschiedensten Behördenvertretern präsentiert. Dabei ist man bei dieser Präsentation noch von der Machbarkeit mit einer Aufstiegshilfe in Form einer Gondelbahn von der Innenstadt nach [REDACTED] ausgegangen. Bekannterweise wurde eine derartige Personenbeförderungsbahn von hohen und höchsten Beamten der Tiroler Landesregierung als Neuerschließung qualifiziert, die den geltenden Seilbahngrundsätzen widerspricht, zumal diese Bahn auch über das bestehende Landschaftsschutzgebiet [REDACTED] führen würde.

Aus diesem Grund wurde für die Personenbeförderung von und nach [REDACTED] das vorgesehene Shuttlebussystem konzipiert.

Im Zuge der Präsentation wurde auch von Beamten der Landesregierung bzw. von der Landesumweltanwaltschaft auf die zu erwartende Verkehrsproblematik hingewiesen und eine entsprechende Verkehrslösung gefordert.

Daher wurde das Ingenieurbüro [REDACTED] beauftragt, ein entsprechendes verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen. In dem vorliegenden Verkehrsmodell Imst, Aktualisierung 2009, wurden nach umfangreichen Erhebungen und Verkehrszählungen verschiedenste Planfälle berechnet und auch die Auswirkungen durch den City Coaster dargelegt. Zusammenfassend kommt der Gutachter zum Schluss, dass die Kapazität des bestehenden Straßennetzes in [REDACTED] zur Abwicklung des Coasterverkehrs jedenfalls einen jeden Tages im Jahr ausreicht.

Interessanterweise wurde die Verkehrsproblematik bzw. das Thema Verkehrslösungen in den behördlichen Verfahren trotz Aufforderung des Landesumweltanwaltes, diesbezüglich die Hausaufgaben zu machen, in keinsten Weise erwähnt, geschweige denn erläutert und diskutiert.

Das Gutachten von [REDACTED] – Verkehrsmodell [REDACTED] – Aktualisierung 2009 Dokumentation vom November 2009, wird diesem Schreiben angeschlossen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Stadtgemeinde [REDACTED] in Kooperation mit dem VVT, der Postbus AG, sowie einem lokalen Verkehrsbetrieb nach umfangreichen Erhebungen und Planungen im Dezember 2009 eine großzügige Erweiterung und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (Erweiterung und Ausbau der Stadtbuslinie) umgesetzt hat. Mit der wesentlichen Erweiterung des Verbindungsangebotes von der Innenstadt nach [REDACTED] kann auch der Personenverkehr der City Coaster-Benutzer bestens bewältigt werden. Diesbezüglich legen wir ebenfalls einen aktuellen Fahrplan diesem Schreiben bei.

Wie bereits dargelegt, hat sich der Gemeinderat der Stadtgemeinde [REDACTED] in seiner Sitzung vom 12.08.2009 mit großer Mehrheit hinter den City Coaster gestellt.

Ebenso liegen die Zustimmungserklärungen von sämtlichen betroffenen Grundeigentümern, Teilwald- und Nutzungsberechtigten, Weideberechtigten oder sonst dinglich Berechtigten vor. Umso verwunderlicher erscheint es, dass der forstfachliche Amtssachverständige sein negatives Gutachten hauptsächlich auf eine durch den Coaster erschwerte Holzbringung stützt. Interessanterweise sehen sämtliche Eigentümer und Berechtigte darin absolut kein Problem. Angemerkt wird, dass der Gutachter auf seiner Argumentation beharrte, obwohl seitens der Antragsteller erklärt wurde, dass sie sich darüber hinaus auch bereit erklären, die Holzbringung für die Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigten auf ihre Gefahr und Kosten durchzuführen.

Im übrigen ist seitens der Stadtgemeinde Imst beabsichtigt, sämtliche Teilwaldrechte, die durch den City Coaster bzw. die Schlittentransportbahn betroffen sind, abzulösen. Ein Großteil dieser Teilwaldrechte wurde bereits abgelöst.

Mit großer Verwunderung hat die Stadtgemeinde Imst im Zuge der mündlichen Verhandlung auch die Passagen des forstfachlichen Gutachten zur Kenntnis genommen, wonach sich die hohe Schutzwirkung der Bestände durch die schwierige Widerbewaldung auf den seichtgründigen, nach Osten exponierten und zur Aushagerung neigenden, zum Teil auch ehemals weidebelasteten Standorten, aber auch in der Lage der Waldbestände in den steilen Einhangbereichen des [REDACTED] wo die Bestände eine unabding-

bare Boden- und Erosionsschutzfunktion neben der Hochwasserschutzfunktion und kleinörtlich auch eine Steinschlagschutzfunktion zu erfüllen haben, begründet. Bei der Bestockung in den unmittelbaren Einhangbereichen des [REDACTED] baches handle es sich zudem um baumwaldartige Bestände bzw. um Schutzwälder mit Objektschutzwirkung.

Diese Aussagen erstaunen umso mehr, als dass der Sachverständige für Wildbach- und Lawinerverbauung, [REDACTED] vom Forsttechnischen Dienst der Wildbach- und Lawinerverbauung, Gebietsbauleitung [REDACTED] der eigentliche Sachverständige für derartige Fragen – in seiner Stellungnahme zur Flächenwidmung zusammenfassend ausführt, dass aus fachtechnischer Sicht des Schutzes vor Wildbach, Lawinen und Erosionserscheinungen gegen die im obigen Befund beschriebenen Änderungen des örtlichen Raumordnungskonzeptes der Stadtgemeinde [REDACTED], sowie gegen die ebenfalls oben dargestellten Flächenwidmungsplanänderungen dann keine Einwände erhoben werden, wenn gewährleistet ist, dass sowohl die Zufahrt zum Geschiebeablagerungsbecken in der [REDACTED], als auch zu jenem im Bereich des [REDACTED] durch die Errichtung des City Coasters bzw. der Nebenanlagen (Materialseilbahn etc.) nicht beeinträchtigt wird und für Großgeräte weiterhin möglich bleibt. All jene vom forstfachlichen Amtssachverständigen aufgezeigten möglichen Probleme werden vom Sachverständigen für Wildbach- und Lawinerverbauung in keinsten Weise erwähnt.

Angemerkt wird, dass natürlich sowohl die Zufahrt zum Geschiebeablagerungsbecken in der [REDACTED] als auch zu dem im Bereich des [REDACTED] durch die Errichtung des City Coasters bzw. der Nebenanlagen jedenfalls nicht beeinträchtigt wird und für Großgeräte weiterhin möglich bleibt.

Dieses Gutachten wird diesem Schreiben ebenfalls angeschlossen.

An dieser Stelle darf erwähnt werden, dass der oft zitierte Erholungswert bzw. die oft zitierte Erholungsfunktion (sowohl im forstfachlichen als auch im naturkundefachlichen Gutachten) unbestritten durch gegenständliches Projekt wohl gesteigert wird.

Hinsichtlich der Avifauna wird auf das umfangreiche, in sich schlüssige und nachvollziehbare Gutachten des ornithologischen Sachverständigen [REDACTED] verwiesen. Der ornithologische Amtssachverständige kommt in seiner Stellungnahme nach einem Lokalaugenschein und Durchsicht der Einreichunterlagen zusammenfassend zum Schluss, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumes, der nach dem Tiroler Naturschutzgesetz 2005 geschützten Vogelarten, durch die Errichtung und Betrieb des Projektes City Coaster samt Schlittentransportanlage eintreten wird. Diese Schlussfolgerung ist seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] nicht nachvollziehbar, zumal einerseits die Trasse des Coasters sowie die Schlittentransportbahn wohl nicht der Begriffsbestimmung des „natürlichen Lebensraumes“ nach den Bestimmungen des Tiroler Naturschutzgesetzes entspricht – wohl eher ist von einer Beeinträchtigung eines Standortes zu sprechen – noch kann von einer Erheblichkeit im Sinne der maßgeblich gesetzlichen Bestimmungen ausgegangen werden. Allenfalls von einer erheblichen Störungen bzw. deutlichen Belastungen der Vogelwelt.

Dies ist rechtlich in keinsten Weise dem Begriff „erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumes“ gleichzustellen.

Nach Ansicht der Stadtgemeinde [REDACTED] ist jedenfalls im Sinne der Wertung des Gutachtens der Tatbestand einer „erheblichen Beeinträchtigung des Lebensraumes“ nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen nicht erfüllt.

Zur Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft von Tirol darf angemerkt werden, dass der Landesumweltanwalt von Tirol seinem gesetzlichen Auftrag als Formalpartei sowohl die Interessen des Naturschutzes, als auch andere öffentliche Interessen zu vertreten, zu würdigen und zu berücksichtigen, nicht nachkommt.

Im gegenständlichen Fall kommt der Landesumweltanwalt von Tirol seiner gesetzlichen Verpflichtung nicht nach und vertritt einseitig ausschließlich die Interessen des Naturschutzes.

Seitens der Landesumweltanwaltschaft wird erklärt, dass ihrer Meinung nach kein langfristiges öffentliches Interesse, das für die Realisierung gegenständlichen Vorhabens spricht, vorliegt, das tauglich wäre, das

öffentliche Interesse an einer unbeeinträchtigten Natur zu überwiegen. Diese reflexartige, ablehnende Grundeinstellung wird seitens der Landesumweltanwaltschaft noch vor Darlegung allfälliger anderer öffentlicher Interessen durch die Antragsteller bzw. die Standortgemeinde kundgetan.

Im übrigen wird nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sowohl die Talstation als auch die Bergstation des City Coasters innerhalb geschlossener Ortschaft im Sinne des Tiroler Naturschutzgesetzes zu liegen kommen und somit nicht Projekts- und Beurteilungsgegenstand nach dem TNSchG sind.

Die Stadtgemeinde [REDACTED] vertritt zusammenfassend die Ansicht, dass für die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens zur Belebung und Revitalisierung der [REDACTED] Innenstadt sehr wohl andere langfristige öffentliche Interessen vorliegen, die gegenüber dem öffentlichen Interesse am Schutz einer unbeeinträchtigten Natur überwiegen. Die Stadtgemeinde verkennt nicht, dass die Realisierung gegenständlichen Projektes kein Allheilmittel darstellt. Es ist aber ein ehrlicher, ernst gemeinter und sehr wohl tauglicher Versuch, die [REDACTED] Innenstadt wieder attraktiver zu gestalten bzw. einen kräftigen wirtschaftlichen Impuls in der Kernzone zu setzen."

Ergänzend wurde mit Eingabe vom 17.03.2011 seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] ein Schreiben der Wirtschaftskammer Tirol eingereicht, aus welchem sich im wesentlichen folgendes ergibt:

"...Aus fachlicher Sicht ist der detaillierten Stellungnahme seitens der Stadtgemeinde [REDACTED] vollinhaltlich beizupflichten. Bei der Interessensabwägung steht die technische Herstellung einer Ganzjahresrodelbahn als Initialprojekt für die künftige Innenstadtentwicklung naturschutzrechtlichen Interessen gegenüber. Ohne die Feststellungen im Gutachten der Stadtgemeinde zu wiederholen, besteht großes öffentliches Interesse an der Erhaltung der innerstädtischen Gebäude, Wirtschafts-, Wohn- und Verkehrsstrukturen, Verbesserung und Erneuerung der Bausubstanz, sowie insgesamt an der Attraktivierung des innerstädtischen Erscheinungsbildes. Dafür sind neue Ideen und Lösungsansätze zu suchen. Ein bewusster Spaziergang durch die ehemals stark handelsorientierte [REDACTED] (einschließlich [REDACTED]) zum [REDACTED] hinauf bis zur [REDACTED] lässt das wahre Ausmaß des „Händlersterbens“ erkennen: Verwahrloste Gebäudefassaden, verklebte Schaufenster, leer stehende Lokalitäten und unverhältnismäßiger PKW-Verkehr, der nicht zuordenbar ist. Aktuell stehen über 30 Verkaufsräumlichkeiten im Ortskern leer. Die Haus-/Lokaleigentümer sind mangels Miet-/Geschäftseinnahmen nicht in der Lage, die Bausubstanz zu erhalten (verbessern). Dazwischen sind vereinzelt Leitbetriebe verblieben bzw. haben sich neue angesiedelt (z.B. der Lebensmitteldiskonter M-Preis oder die neu errichtete Konditorei Regensburger). Primäre Zielsetzung muss es sein, interessante Angebote wirtschaftlicher, sportlicher, kultureller und sozialer Natur zu schaffen, um Kundenströme (wieder) in den „historischen“ Stadtkern zu lenken und die Besucherfrequenz zu steigern. Darüber sind sich Gemeindepolitik, Anwohner, Interessensvertretungen, Tourismusverband und Verwaltung einig.

Bei objektiver Abwägung der Interessenslagen ist der Erhaltung und Neuausrichtung der innerstädtischen Strukturen gegenüber naturschutzrechtlichen Interessen Vorrang einzuräumen. Eine aktuelle Fotodokumentation (zu üblichen Geschäftszeiten) ist diesen Ausführungen beigegeben."

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf alle weiteren im Gegenstandsakt vorliegende Eingaben der Stadtgemeinde [REDACTED] mit denselben Inhalten in diesem Bescheid nicht näher eingegangen.

Aus den Antragsunterlagen ergibt sich hinsichtlich des Zweckes des Vorhabens folgendes:

"In Verbindung mit der Schaffung der Freizeiteinrichtung City Coaster soll der Stadtkern belebt und ein zusätzlicher touristischer Anziehungspunkt geschaffen werden. Die verkehrstechnische Lösung besteht aus einem Shuttlebusssystem, welches alle öffentlichen städtischen Parkplätze anfährt und die Benutzer zum

Starthaus in [REDACTED] bringt. Dadurch kann eine Verminderung des Individualverkehrs erzielt werden. Teilweise werden die Benutzer auch über die [REDACTED] wandern und zum Zielgebäude gehen. Der Shuttlebus wird mit entsprechender Taktung unterwegs sein, sobald der erwartete Besucherstrom abgewickelt werden kann. Das Shuttlebussystem dient zusätzlich dazu, ohne die Benutzung des eigenen Verkehrsmittels in das Schigebiet und Naherholungsgebiet [REDACTED] zu gelangen. Andererseits sollen auch die nicht direkt aus [REDACTED] kommenden Gäste des Gebietes [REDACTED] (auch für Tagesausflüge) auf einfache Weise zu ihrem Ziel gelangen. Die Schaffung des Vorhabens würde somit zur Verminderung der Verkehrsbeeinträchtigung beitragen. Angemerkt hierzu wird, dass z.B. im Winter die Anreise nach [REDACTED] ebenso durch einen Shuttle-Busverkehr bewerkstelligt wird und die Parkplatzkapazitäten in [REDACTED] meist ausgelastet sind."

Darüber hinaus ergibt sich aus den ergänzenden Unterlagen vom 12.03.2010, dass der geplante „City Coaster“ eine Freizeitrodelbahn als Ergänzung zum bereits bestehenden baugleichen Alpine Coaster darstellen soll, welcher im Jahr 2003 errichtet wurde. Seit dem Bestehen des Alpine Coaster verzeichne dieser gute Frequenzen. Es soll daher mit gegenständlich geplantem City Coaster versucht werden, die [REDACTED] Innenstadt, speziell die [REDACTED]ergasse, zu beleben. Gleichzeitig werde dadurch das „Coaster-Angebot“ in [REDACTED] erweitert.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 17.12.2009 wurde seitens der Antragsteller vollinhaltlich auf das Vorbringen des Vertreters der Stadtgemeinde [REDACTED] in der Verhandlung verwiesen.

Im weiteren Verfahren wurde seitens der Antragsteller hinsichtlich der für die geplanten Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen vollinhaltlich auf die oben wiedergegebene Eingabe der Stadtgemeinde [REDACTED] vom 30.04.2010 verwiesen.

Die erforderliche Sonderflächenwidmung für den Tal- und Bergstationsbereich des City Coaster iSd Tiroler, Raumordnungsgesetz 2011 liegt rechtskräftig vor.

In naturschutzrechtlicher Hinsicht ergibt sich folgendes:

Gemäß § 6 lit. c bzw. lit. e TNSchG 2005 bedarf außerhalb geschlossener Ortschaften u.a. die Errichtung von Seilbahnen (lit. c) und die Errichtung von Sportanlagen (lit. e) einer naturschutzrechtlichen Bewilligung. Aus dem Einleitungssatz zu § 6 leg.cit. ergibt sich jedoch, dass dessen Bestimmungen nicht anzuwenden sind, soweit für ein geplantes Vorhaben aufgrund einer anderen Bestimmung im TNSchG 2005 oder aufgrund einer Verordnung nach dem TNSchG 2005 eine naturschutzrechtliche Bewilligung erforderlich ist.

Im vorliegenden Fall ist die Errichtung einer Ganzjahresrodelbahn sowie der dafür erforderlichen Schlitten-transportbahn geplant. In den betroffenen Maßnahmenbereichen kommen nach der Tiroler Naturschutzverordnung 2006 geschützte Pflanzenarten bzw. Pflanzengesellschaften vor. Weiters wird der Geschützte Landschaftsteil [REDACTED] von den Vorhaben berührt. Die Tiroler Naturschutzverordnung 2006 sowie die Verordnung der Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] mit welcher die [REDACTED] zum Geschützten Landschaftsteil erklärt wurde, beruhen auf den Bestimmungen des TNSchG 2005. Entsprechend vorgenanntem Zitat sind daher im Gegenstandsfall diese Spezialbestimmungen anzuwenden und entfällt die Anwendung des § 6 lit. c und lit. e TNSchG 2005.

Die [REDACTED] wurde mit Verordnung der Bezirkshauptmannschaft [REDACTED] vom 21.03.1989, GZl. II-533/8/89, nach den damals geltenden Bestimmungen des Tiroler Naturschutzgesetz zum geschützten Landschaftsteil erklärt.

Im geschützten Landschaftsteil bedarf gemäß § 3 vorgenannter Verordnung u.a. die Durchführung von Rodungen (Zi 1), die Errichtung, Aufstellung und der Betrieb von Anlagen aller Art (Zi 3) und jede erhebliche Lärmentwicklung (Zi 7) einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Eine Bewilligung für Vorhaben in Geschützten Landschaftsteilen darf gemäß § 29 Abs. 2 lit. c TNSchG 2005 nur erteilt werden, wenn das Vorhaben die Interessen des Naturschutzes nicht beeinträchtigt (Zi 1) oder, wenn andere langfristige öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes überwiegen (Zi 2).

Die Interessen des Naturschutzes sind in § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 näher definiert. Demgemäß hat das TNSchG 2005 zum Ziel, die Natur als Lebensgrundlage des Menschen so zu erhalten und zu pflegen, dass ihre Vielfalt, Eigenart und Schönheit, ihr Erholungswert, der Artenreichtum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt und deren natürliche Lebensräume sowie ein möglichst unbeeinträchtigter und leistungsfähiger Naturhaushalt bewahrt und nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden. Dabei erstreckt sich die Erhaltung und Pflege der Natur auf alle ihre Erscheinungsformen, insbesondere auch auf die Landschaft, und zwar unabhängig davon, ob sie sich in ihrem ursprünglichen Zustand befindet (Naturlandschaft) oder durch den Menschen gestaltet wurde (Kulturlandschaft).

Darüber hinaus ergibt sich hinsichtlich geschützter Pflanzenarten bzw. Pflanzengesellschaften aus den Bestimmungen der Tiroler Naturschutzverordnung 2006 folgendes:

Gemäß § 2 Abs. 2 Tiroler Naturschutzverordnung 2006 ist es hinsichtlich der *gänzlich* geschützten Pflanzenarten u.a. verboten, absichtlich derartige Pflanzen sowie deren Teile (Wurzeln, Zwiebeln, Knollen, Blüten, Blätter, Zweige, Früchte, udgl.) und Entwicklungsformen von ihrem Standort zu entfernen, zu beschädigen oder zu vernichten oder den Standort von derartigen Pflanzen so zu behandeln, dass ihr weiterer Bestand an diesem Standort unmöglich gemacht wird.

Hinsichtlich der *teilweise* geschützten Pflanzenarten bestimmt § 2 Abs. 4 Tiroler Naturschutzverordnung 2006 unter anderem, dass es verboten ist, die oberirdisch wachsenden Teile solcher Arten absichtlich in einer über einen Handstrauß hinaus gehenden Menge zu entnehmen, die unterirdisch wachsenden Teile (Wurzeln, Zwiebeln, Knollen) absichtlich von ihrem Standort zu entfernen, zu beschädigen oder zu vernichten oder den Standort von derartigen Pflanzen so zu behandeln, dass ihr weiterer Bestand an diesem Standort unmöglich wird.

Die in der Tiroler Naturschutzverordnung 2006 angeführten *gefährdeten besonderen Pflanzengesellschaften* (wie z.B. Silikatschutthalden) sind gemäß deren § 3 dahingehend geschützt, als es verboten ist, ihre Standorte so zu behandeln, dass ihr Fortbestand erheblich beeinträchtigt oder unmöglich wird, insbesondere die natürliche Artenzusammensetzung der Pflanzengesellschaft verändert wird.

Eine Bewilligung für Ausnahmen von den festgelegten Verboten in der Tiroler Naturschutzverordnung 2006 darf gemäß § 29 Abs. 3 lit. b TNSchG 2005 nur erteilt werden "wenn die jeweiligen Voraussetzungen vorliegen."

Hinsichtlich der "Voraussetzungen" bestimmt § 23 Abs. 5 TNSchG 2005 betreffend die geschützten Pflanzenarten, dass Ausnahmen von den Verboten bewilligt werden können, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt und die Populationen der betroffenen Pflanzenart in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

- a) zum Schutz der übrigen Pflanzen und wild lebenden Tiere und zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume,
- b) zur Verhütung ernsther Schäden insbesondere an Kulturen, Gewässern und Eigentum;

- c) im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art- oder positiver Folgen für die Umwelt,
- d) zu Zwecken der Forschung und des Unterrichtes, der Bestandsauffüllung und Wiederansiedlung und der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht, einschließlich der künstlichen Vermehrung von Pflanzen,
- e) um unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß das Entnehmen oder Halten einer begrenzten, von der Behörde spezifizierten Anzahl von Exemplaren bestimmter Pflanzenarten zu erlauben.

Aus dem bereits oben zitierten Gutachten des Amtssachverständigen für Naturkunde ergibt sich zusammenfassend, dass alle Naturschutzinteressen durch die geplanten Vorhaben beeinträchtigt werden und hinsichtlich des Landschaftsbildes und des Erholungswertes sogar starke Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Um die naturschutzrechtliche Bewilligung erteilen zu können, war daher gemäß den oben zitierten Bestimmungen zu prüfen, ob allenfalls langfristige öffentliche Interessen vorliegen, welche für die Erteilung der Bewilligung sprechen und die Naturschutzinteressen zu überwiegen vermögen sowie, ob im Hinblick auf die Bestimmungen für geschützte Pflanzenarten andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen. Hinsichtlich der für die Vorhaben sprechenden Interessen ist insgesamt auf die obigen Ausführungen der Antragsteller sowie der Stadtgemeinde [REDACTED] zu verweisen. Tatsache ist, dass seit Jahren viele Geschäftslokale in der [REDACTED] Innenstadt leer stehen bzw. dort eingerichtete Handelsbetriebe immer nur sehr kurzzeitig "durchhalten". Die dadurch in Erscheinung tretenden Folgewirkungen wurden in der oben zitierten Stellungnahme der Wirtschaftskammer Tirol deutlich und nachvollziehbar dargelegt. Eine Innenstadt, die nur Wohnzwecken dient, ist aus verständlichen Gründen nicht gewünscht.

Durch die zahlreichen und flächenmäßig umfangreichen Umwidmungen im Bereich des [REDACTED] Industriegebietes und die dortige Ansiedelung von mehreren Einkaufszentren dürfte die genannte Innenstadt-Problematik in [REDACTED] zwar "häusgemacht" sein, umso mehr bestehen jedoch entsprechende Bemühungen der Gemeindeverwaltung, Anreize für eine "Wiederbelebung" der Wirtschaft in der Innenstadt zu schaffen. Ein weiterer Grund für das langsame Aussterben von Wirtschaftsbetrieben in der [REDACTED] Innenstadt dürfte auch die seit langem errichtete Umfahrungsstraße von [REDACTED] sein. Die gegenständliche – etwas unkonventionelle – Initiative der Antragsteller erscheint jedoch grundsätzlich geeignet, einen wirtschaftlichen Aufschwung für die [REDACTED] Innenstadt zu bewirken. Insbesondere können in diesem Zusammenhang die bekannten Auswirkungen bzw. Erfolge des bereits bestehenden "Alpine Coaster" nicht verleugnet werden. Dieser wurde damals von den Bergbahnen Imst initiiert und sollte – neben dem Funfaktor für die Benutzer – vor allem auch eine Verbesserung der damals miserablen finanziellen Lage der Bergbahnen bewirken. Dieses Ziel wurde bei weitem erreicht und verlief die Geschäftsentwicklung der [REDACTED] Bergbahnen entsprechend positiv.

Hinzu kommt, dass zwar der überwiegende Teil der Antragsteller auch die Begründer des Fachmarktzentrum in der [REDACTED] Industriezone waren, jedoch insgesamt auch in der [REDACTED] Innenstadt tätig sind bzw. waren und diesen daher die Problematik „vor der Haustüre“ bestens bekannt ist.

Weiters war zu berücksichtigen, dass die vom City Coaster sowie von der Schlittentransportbahn betroffenen Bereiche bereits bisher nicht unberührt sind. Es befinden sich im direkt betroffenen Bereich sowie im näheren Umgebungsbereich zahlreiche Spazier- und Wanderwege, welche von Naherholungssuchenden und Touristen sehr stark frequentiert werden. Auch der Wanderweg durch die [REDACTED] Schlucht fällt darunter. Die [REDACTED] bleibt durch die Vorhaben im wesentlichen unberührt. Der Querungsbereich des City Coaster befindet sich direkt neben der bereits bestehenden Straßenquerung über die Schlucht. Die Transportbahn quert den Schluchtbereich mit Seilüberspannungen. Drei Stützen der

Transportbahn sind innerhalb des Schutzgebietes zu errichten, jedoch jeweils weit außerhalb der [REDACTED]. Weiters liegt im unmittelbaren Umgebungsbereich die (einzige) Straße nach [REDACTED]. Der gewählte Standort für die geplanten Anlagen kommt daher nicht in einem Gebiet zu liegen, welches völlig unberührt ist. Dagegen bleiben der Waldbestand und die im wesentlichen unberührte Natur im Umgebungsbereich der geplanten Anlagen unbeeinträchtigt.

Insgesamt war daher davon auszugehen, dass für die geplanten Vorhaben die in den naturschutzrechtlichen Bestimmungen geforderten "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" iSd. § 29 Abs. 3 lit. b TNSchG 2005 vorliegen, welche die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung rechtfertigen. Diese "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" sind jedenfalls auch als "langfristige öffentliche Interessen" iSd. § 29 Abs. 2 lit. c Zl 2 TNSchG 2005 zu qualifizieren, sodass auch vom Vorliegen dieser Genehmigungsvoraussetzung auszugehen war.

Hinsichtlich des Vorbringens des Vertreters des Landesumweltanwaltes ist zu bemerken, dass – wie bereits vorher ausgeführt – die Rosengartenschlucht selbst als bedeutendstes Merkmal des gegenständlich betroffenen geschützten Landschaftsteiles durch die geplanten Vorhaben nicht verändert wird. Der Schutzgebietscharakter wird erhalten, eine Abänderung ist nicht vorgesehen. Diesbezüglich wird daher auch den angesprochenen Vorgaben der Alpenkonvention – Protokoll Naturschutz und Landschaftspflege entsprechen. Auch die Besucherstromlenkung im Schutzgebiet – auf bestehenden Wegen – wird nicht verändert. Im wesentlichen ist auch die Zurverfügungstellung des City Coaster, um von [REDACTED] in das Stadtzentrum von [REDACTED] zu gelangen, eine gezielte Besucherstromlenkung. Ein Widerspruch zu den angesprochenen Vorgaben der Alpenkonvention im Protokoll Tourismus scheint daher nicht gegeben. Insgesamt war daher das Vorbringen des Vertreters des Landesumweltanwaltes nicht geeignet, eine anders lautende Entscheidung im naturschutzrechtlichen Verfahren herbeizuführen.

Die im Spruch gegenständlichen Bescheides vorgeschriebenen Nebenbestimmungen beruhen auf § 29 Abs. 5 TNSchG 2005, wonach eine naturschutzrechtliche Bewilligung, befristet, mit Auflagen oder unter Bedingungen zu erteilen ist, soweit dies erforderlich ist, um Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes zu vermeiden oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken. Die Nebenbestimmungen wurden seitens des Amtssachverständigen für Naturkunde vorgeschlagen, seitens der Antragsteller zustimmend zur Kenntnis genommen und erscheinen zulässig, ausreichend bestimmt und geeignet, durch das Vorhaben zu erwartende Beeinträchtigungen der Naturschutzinteressen möglichst gering zu halten.

Zum Vorbringen betreffend "geschlossene Ortschaft" im Bereich des Startgebäudes und des Zielgebäudes des City Coaster

Seitens des Vertreters der Stadtgemeinde [REDACTED] wurde im Verfahren mitgeteilt, dass weder das Startgebäude noch das Zielgebäude des City Coaster außerhalb geschlossener Ortschaft iSd TNSchG 2005 liegt. Diesbezüglich wurde zusätzlich im Namen der Antragsteller im naturschutzrechtlichen Verfahren eine entsprechende Stellungnahme von [REDACTED] übermittelt.

Gemäß § 3 Abs. 2 TNSchG 2005 ist "geschlossene Ortschaft" als Gebiet definiert, das mit mindestens 5 Wohn- oder Betriebsgebäuden zusammenhängend bebaut ist, wobei der Zusammenhang bei einem Abstand von höchstens 50 m zwischen zwei Gebäuden noch nicht als unterbrochen gilt. Zur geschlossenen Ortschaft gehören auch Parkanlagen, Sportanlagen und vergleichbare andere weitgehend unbebaute Grundstücke, die überwiegend von einem solchen Gebiet umgeben sind. Land- und forstwirtschaftliche

Gebäude, die nach den raumordnungsrechtlichen Vorschriften im Freiland errichtet werden dürfen, gelten nicht als Betriebsgebäude.

Im Gegenstandsfall lässt sich bereits aus den vorliegenden Orthofotos erkennen, dass weder der Parkplatz ~~XXXXXX~~ noch der Bereich des geplanten Zielhauses überwiegend von einer geschlossenen Ortschaft im Sinne der vorgenannten Bestimmung umgeben sind. Die naturschutzrechtliche Bewilligungspflicht umfasst daher – abgesehen von der Untrennbarkeit der genannten Gebäude von der Gesamtanlage „City Coaster“ – jedenfalls auch das Start- und Zielhaus.

Auch wurde der naturschutzrechtliche Antrag betreffend das Start- und Zielgebäude des City Coaster seitens der Antragsteller nicht zurückgezogen.

Zu den Vogelschutzbestimmungen

Gemäß § 25 Abs. 1 TNSchG 2005 sind die unter die Vogelschutz-Richtlinie fallenden Vogelarten, ausgenommen die im Anhang II Teil 1 und 2 genannten Arten, für die in Tirol eine Jagdzeit festgelegt ist, geschützt. Eine im wesentlichen gleich lautende Bestimmung findet sich auch in § 6 Abs. 1 Tiroler Naturschutzverordnung 2006. Hinsichtlich der geschützten Vogelarten gelten folgende Verbote:

- a) Das absichtliche Töten oder Fangen, ungeachtet der angewandten Methode;
- b) Das absichtliche Zerstören oder Beschädigen von Nestern und Eiern und das Entfernen von Nestern;
- c) Das Sammeln der Eier in der Natur und der Besitz dieser Eier, auch im leeren Zustand;
- d) Das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich dieses Stören auf den Schutz der Vogelarten erheblich auswirkt;
- e) Das Halten von Vögeln aller Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen;
- f) Die Behandlung des Lebensraumes von Vögeln in einer Weise, dass ihr weiterer Bestand in diesem Lebensraum erheblich beeinträchtigt oder unmöglich wird; Dieses Verbot gilt auch für die im Anhang II Teil 1 und 2 der Vogelschutz-Richtlinie genannten Arten, für die in Tirol eine Jagdzeit festgelegt ist;
- g) der Verkauf von lebenden und toten Vögeln und von deren ohne weiteres erkennbaren Teilen oder aus diesen Tieren gewonnenen Erzeugnissen sowie deren Befördern und Halten für den Verkauf und das Anbieten zum Verkauf; Dieses Verbot gilt nicht für die im Anhang III Teil 1 der Vogelschutz-Richtlinie genannten Vogelarten, sofern die Vögel rechtmäßige getötet oder gefangen oder sonst rechtmäßig erworben worden sind.

Aus den Einreichunterlagen, insbesondere dem beigelegten ornithologischen Gutachten von ~~XXXXXX~~ ergibt sich, dass anhand der im unmittelbaren Projektgebiet sowie im weiteren Umgebungsbereich durchgeführten Kartierung zahlreiche wild lebende Vogelarten festgestellt wurden. Von diesen hier vorkommenden Vogelarten fallen unter die Vogelschutzrichtlinie – und sind somit hinsichtlich der oben zitierten Verbote relevant – jedoch lediglich der Sperlingskauz und der Grauspecht.

Aus dem genannten ornithologischen Gutachten in den Einreichunterlagen ergibt sich nicht, dass hinsichtlich dieser beiden Arten durch die Umsetzung der Vorhaben City Coaster und Schlittentransportbahn eine "Behandlung des Lebensraumes dieser Vögel in einer Weise erfolgen würde, die den weiteren Bestand dieser Vögel in diesem Lebensraum erheblich beeinträchtigen oder unmöglich machen würde."

Seitens des Amtssachverständigen für Ornithologie wurde auf diese Fragestellung nicht eingegangen (obwohl seitens der Naturschutzbehörde explizit ersucht wurde, insbesondere diese Problematik fachlich zu beurteilen) sondern wurden lediglich die Aussagen im Gutachten ~~XXXXXX~~ bestätigt.

Seitens der Naturschutzbehörde war daher davon auszugehen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung, bzw. überhaupt eine Eliminierung des Bestandes der beiden genannten Vogelarten durch die geplanten Vorhaben nicht eintritt. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung – die im übrigen gemäß § 25 Abs. 3 TNSchG 2005 nur für taxativ aufgezählte Fälle möglich wäre, wobei die gegenständlich geplanten Maßnahmen nicht darunter fallen würden – war daher nicht erforderlich.

Erwähnenswert erscheint, dass der Nachweis des *Grauspecht* entsprechend dem den Projektunterlagen von [REDACTED] beiliegenden "Arbeitsplan" weit nördlich der gegenständlich betroffenen Bereiche und zudem direkt im Siedlungsgebiet zwischen Wohnhäusern sowie etwas weiter westlich knapp neben Wohnhäusern erfolgte. Auch der Nachweis des *Sperlingskauz* erfolgte laut diesem Plan im unmittelbaren Nahbereich von Wohnhäusern in [REDACTED], ebenfalls weit nördlich der gegenständlich betroffenen Bereiche.

Ein allfälliges Stören während der Brut- und Aufzuchtzeit ist jedenfalls auszuschließen, da gemäß Einreichunterlagen die Bauarbeiten außerhalb dieser Zeit stattfinden sollen.

Aus vorgenannten Gründen war daher spruchgemäß die naturschutzrechtliche Bewilligung für das geplante Vorhaben zu erteilen. Im übrigen beruht gegenständlicher Bescheid einschließlich der Kostenentscheidung auf den jeweils angeführten Gesetzes- bzw. Verordnungsstellen.

Hinweis:

Eine naturschutzrechtliche Bewilligung erlischt gemäß § 29 Abs. 9 TNSchG 2005, wenn

- a) der Inhaber der Bewilligung auf diese verzichtet;
- b) eine für das Vorhaben sonst noch erforderliche bundes- oder landesgesetzliche Bewilligung rechtskräftig versagt oder unwirksam wird;
- c) die Bewilligung nach § 45 Abs. 10 *leg.cit.* widerrufen wird;
- d) das Vorhaben nicht innerhalb der im Bewilligungsbescheid festgesetzten Frist ausgeführt worden ist; Wurde eine Frist für die Ausführung des Vorhabens nicht festgesetzt, so erlischt die Bewilligung, wenn innerhalb von zwei Jahren nach dem Eintritt ihrer Rechtskraft mit der Ausführung des Vorhabens nicht begonnen oder das Vorhaben innerhalb von drei Jahren nach dem Beginn seiner Ausführung nicht vollendet worden ist.

Ergeht an:

1. die [REDACTED], für alle zu Händen Herrn [REDACTED] unter Anschluss eines Zahlscheines, der signierten Projektunterlagen B sowie der überzähligen Projektunterlagen /RSB;
2. die Stadtgemeinde [REDACTED] schein;
3. Herrn Landesumweltanwalt [REDACTED], per eMail, mit dem Ersuchen um Übermittlung einer Empfangsbestätigung;
4. Herrn [REDACTED] Amtssachverständiger für Naturkunde, im Hause, zur Kenntnis.

Für den Bezirkshauptmann:

[REDACTED]