

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Riedler über die Beschwerde der Stadtgemeinde Z, vertreten durch die Bürgermeisterin AA, Adresse 1, Z, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Z vom 19.04.2017, ZI ****, betreffend den Antrag auf Erteilung einer naturschutzrechtlichen Bewilligung, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

zu Recht:

1. Der **Beschwerde** wird **stattgegeben** und der Stadtgemeinde Z die beantragte naturschutzrechtliche Bewilligung für die „Radwegverbindung L *** Adresse 2 bis Adresse 3“ nach Maßgabe des vorgelegten und von der Bezirkshauptmannschaft Z signierten Einreichprojektes CC vom 01.08.2016, Plan Nr ****, welches einen integrierenden Bestandteil dieses Erkenntnisses bildet, gemäß §§ 6 lit e, 7 Abs 2 lit a Z 1 und 29 Abs 2 lit a Z 2 des Tiroler Naturschutzgesetzes 2005, LGBl Nr 26/2005 idgF erteilt.
Klargestellt wird, dass der Kostenspruch der angefochtenen Entscheidung unverändert aufrechterhalten wird.
2. Die **ordentliche Revision** ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG **nicht zulässig**.

Entscheidungsgründe

I. Sachverhalt und Beschwerdevorbringen:

Der überregionale Radweg DD-Radweg führt vom Ursprung der DD im Y in Südtirol auf einer Strecke von 366 km entlang des gleichnamigen Flusses durch X und W bis nach V in Slowenien.

Das Ingenieurbüro CC, wurde von der Stadtgemeinde Z mit der Erstellung eines straßenbautechnischen Einreichprojektes für die Verbindung des Radweges im Teilstück zwischen L *** Adresse 2 bis Adresse 3 in Z beauftragt. Die geplante Radwegverbindung ist somit Teil des überregionalen DD-Radweges U-V und dient auch als direkte innerstädtische Verbindung im Radverkehrsnetz der Stadtgemeinde Z bzw im Zer Talboden.

Zwischen der L *** Adresse 2 und dem Adresse 3 in Z gibt es derzeit keine direkte Radwegverbindung. Der derzeit bestehende Radweg führt bei der bestehenden Querungsstelle an der L *** Adresse 2 bei km 0,3 in Richtung Norden zur Radwegbrücke über die L ***, weiter Richtung Osten bis zur Einmündung in die Adresse 4 und in weiterer Folge mit einer Breite von 2,20 m bis zur Einmündung in den Adresse 3, wo der Radverkehr bis zum Anschluss in den DD-Radweg im Mischverkehr geführt wird. Dadurch kommt es zu Fehlfahrten der Radfahrer im Stadtgebiet bzw zu Konfliktpunkten mit dem vorhandenen motorisierten Straßenverkehr.

Der geplante Radweg verläuft beginnend von der Querungsstelle L *** Adresse 2 über den bestehenden geschotterten Zufahrtsweg (Länge ca 100 m) zum Regenüberlaufbecken Grafenbach und in weiterer Folge auf einer Länge von ca 620 m über einen unbefestigten Weg auf der bestehenden Dammkrone entlang der DD, welche derzeit als Wanderpfad genutzt wird, bis zur Einmündung in den bestehenden DD-Radweg. Die bestehende DD-seitige Böschungsbepflanzung wird durch den Ausbau nur marginal beeinträchtigt, im Bereich der Radwegtrasse werden keine ausgewiesenen Feuchtfelder oder Biotopflächen berührt. Mit der beantragten Radwegverbindung - Fahrbahn Radweg 3,50 m, Bankett je 0,25 m, Gesamtbreite 4 m, bituminöse Tragdeckschicht - wird ein Lückenschluss des bestehenden DD-Radweges angestrebt.

Nach Einholung eines naturkundefachlichen und eines straßenbautechnischen Gutachtens wurde mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Z vom 19.04.2017, ZI ****, der von der Stadtgemeinde Z eingebrachte Antrag auf Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb der geplanten „Radwegverbindung L *** Adresse 2 bis Adresse 3“ - nach Maßgabe des Projektes CC vom 01.08.2016 - abgewiesen und die beantragte naturschutzrechtliche Bewilligung versagt.

Die belangte Behörde begründete dabei ihre Entscheidung zusammengefasst mit den Schlussfolgerungen des naturkundefachlichen Gutachtens, wonach durch die Verwirklichung des Vorhabens dauerhafte, zumindest mittelschwere Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Erholungswert, Landschaftsbild und Naturhaushalt zu erwarten seien. Die Fördervorgaben seien seitens der Naturschutzbehörde allgemein anzuerkennen, vermöchten jedoch per se kein öffentliches Interesse an der Verwirklichung genau dieses Vorhabens darzutun. Die Ausführungen des Baubezirksamtes Z zur Notwendigkeit einer Asphaltdecke könnten kein konkretes öffentliches Interesse für die Verwirklichung des beantragten Vorhabens darlegen.

Wie sich beispielsweise aus Postings ergebe, sei eine größere Gruppe von Nutzern und Nutzerinnen am Bestand des Uferbegleitweges in der derzeit ausgestalteten Form, welcher sowohl von Reitern, Naherholungssuchenden, Menschen mit Hunden und Radfahrern genutzt werde, interessiert und werde gerade die Ursprünglichkeit des derzeitigen Weges von den

BenutzerInnen geschätzt. Eine Alternative sei durch den bestehenden Radweg gegeben (Null-Variante). Auch die Schaffung einer Gefährdungsstelle durch Überquerung einer vielbefahrenen Straße sei keinesfalls als im öffentlichen Interesse gelegen anzusehen. In Abwägung sämtlicher öffentlicher Interessen sei festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Bewahrung der Erhaltung in der Form des gegenständlichen Gebietes vor störenden Eingriffen das öffentliche Interesse an der Errichtung des beantragten Radweges überwiege. Im Rahmen der durchgeführten Interessenabwägung zwischen den Beeinträchtigungen eines naturnahen Bereiches und eines etwaigen öffentlichen Interesses an der Radwegerrichtung habe die Naturschutzbehörde im Zweifel zu Gunsten der Natur zu entscheiden gehabt („in dubio pro natura“), weshalb für das beantragte Radwegprojekt die naturschutzrechtliche Bewilligung zu versagen gewesen sei.

Gegen diesen Versagungsbescheid der belangten Behörde vom 19.04.2017 wurde von der Stadtgemeinde Z fristgerecht Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Tirol erhoben und dieser wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens und inhaltlicher Rechtswidrigkeit angefochten.

Zur Begründung ihres Rechtsmittels brachte die Stadtgemeinde Z im Wesentlichen vor, dass es mit dem Lückenschluss durch den geplanten Radweg dem Radfahrer möglich sei, auf einem direkten durchgängigen Radweg (ohne Nutzung von Gemeindestraßen oder Gehsteigen) bis zur Landesgrenze in T verkehrssicher auf einem ausgewiesenen Radweg zu fahren. Damit solle insbesondere die Verkehrssicherheit für tausende Radfahrer in diesem Abschnitt deutlich verbessert werden und werde eine bessere Steuerung und Entflechtung der Radlerströme über den geplanten Abschnitt als direkte Alternativroute auch zu einer Entlastung der übrigen Radstrecken und zu mehr Verkehrssicherheit führen. Der naturkundefachliche Sachverständige sei in seinem Gutachten zur Auffassung gelangt, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen für die Pflanzengemeinschaften entstünden und keine naturkundlich sensiblen Lebensräume durchschnitten würden. Das Baubezirksamt Z habe in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 19.10.2016 festgehalten, dass eine Asphaltierung des gegenständlich geplanten Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Nutzungsmöglichkeit (Trendsportarten), der Instandhaltung und der Belastung die technisch beste dauerhafte Lösung darstelle.

Bei Betrachtung der Fakten sei eindeutig von einem die Interessen des Naturschutzes überwiegenden öffentlichen Interesses auszugehen. Der beantragte Bereich sei Teil des überregionalen DD-Radweges U bis V und stelle zudem eine direkte innerstädtische Verbindung zwischen dem Ortsteil S und der Innenstadt bzw dem Stadtkern dar. Das Radwegprojekt sei vom Gemeinderat der Gemeinde Z einstimmig beschlossen worden. Die von der belangten Behörde ins Treffen geführte Schaffung einer Gefährdungsstelle durch Überquerung der Adresse 2 sei nicht im naturschutzrechtlichen Verfahren zu beurteilen, eine Genehmigung dieses Vorhabens sei bereits im durchgeführten Straßenbaubewilligungsverfahren – Bescheid der Bürgermeisterin der Stadt Z vom 25.09.2000 - erfolgt.

Die geplante Errichtung des beantragten Radwegstückes solle künftighin auch zur notwendigen Entflechtung der Radverkehrsführung der touristischen Radhauptverbindung (Radschnellweg) in Richtung W vom innerstädtischen Verkehr, in der Hauptsache zur

Erschließung des erwerbswirtschaftlichen Zentrums „S“ und zur Anbindung der Gemeinde R, beitragen.

Durch die Attraktivierung und Lenkung der Radverkehrswege würden größere Anreize für die Zer Bevölkerung zum Umstieg auf das Rad bzw E-Bike geschaffen, was schlussendlich zum Natur – und Umweltschutz wesentlich beitragen könne. Die mit dem gegenständlichen Radwegschluss verbundenen positiven Umweltauswirkungen (insbesondere weniger Abgase aufgrund vermehrten Umstieges vom Auto aufs Rad) seien von der Behörde nicht in ihre Beurteilung miteinbezogen worden. Bei den erhobenen Monatsfrequenzen sei der überregionale Radverkehr unbestreitbar ein wesentlicher touristischer und somit auch wichtiger wirtschaftlicher Faktor für die Region Stadt Z und Umgebung sowie für die dort ansässigen Unternehmen und Betriebe. Mit der Asphaltierung des Radweges werde für die entsprechende Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Radverkehrs bei verschiedensten Witterungsverhältnissen gesorgt und werde die Benutzbarkeit auch für Trendsportarten geöffnet. Auch eine Befahrbarkeit der linken DD-seite für Einsatzfahrzeuge der Wasserbauverwaltung werde dadurch ermöglicht. Die belangte Behörde hätte auf Grundlage der vorliegenden Beweisergebnisse jedenfalls ein Überwiegen des öffentlichen Interesses im Vergleich zu den – wenn überhaupt, dann in geringer Weise beeinträchtigten – Naturgütern feststellen und somit das beantragte Projekt naturschutzrechtlich genehmigen müssen.

Es wurde der Antrag an das Landesverwaltungsgericht Tirol gestellt, in Stattgebung der Beschwerde den angefochtenen Bescheid aufzuheben und in der Sache selbst zu entscheiden, in eventu in Stattgebung dieser Beschwerde den angefochtenen Bescheid aufzuheben und die Rechtssache zur ergänzenden Verhandlung und Entscheidung an die belangte Behörde zurückzuverweisen. Der Beschwerde angeschlossen waren ua Zählungen der Radfahrer an der Zählstelle Landwirtschaftliche Lehranstalt in Fahrtrichtung Z und Fahrtrichtung W im Zeitraum 2012 bis 2017 sowie das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Tirol vom 21.02.2017, LVwG-2016/16/2565-8, in welchem erkannt worden sei, dass eine Asphaltierung des Radweges für die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Radverkehrs essentiell ist, gerade weil dadurch die Dauerhaftigkeit des Radweges sichergestellt und die Asphaltfläche auch von Trendsportarten genutzt werden kann.

Auf Ebene des Beschwerdeverfahrens wurde eine sportfachliche Stellungnahme des EE, Abteilung Sport des Amtes der Tiroler Landesregierung, vom 13.09.2017 (OZI 3), ein ergänzendes naturkundefachliches Gutachten des FF vom 28.09.2017 (OZI 4), und ein verkehrstechnisches Gutachten des GG, Abteilung Verkehr und Straße des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 25.06.2018 (OZI 12), eingeholt. Schließlich wurde am 17.07.2018 vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, im Rahmen welcher die dem Beschwerdeverfahren beigezogenen Gutachter Gelegenheit hatten, ihre Gutachten zu erläutern. Dem Vertreter des Landesumweltanwaltes wurde Gelegenheit zu geben, an die Amtssachverständigen Fragen zu stellen. Seitens der antragstellenden Stadtgemeinde Z und der belangten Behörde nahm an dieser Verhandlung kein Vertreter teil. Vom Umweltschutzanwalt wurde aufgrund des durchgeführten Verfahrens ein Überwiegen der Naturschutzinteressen gegenüber dem Interesse an der Verwirklichung der geplanten Radwegverbindung erblickt und für den Fall der Genehmigung des Radweges eine Begrenzung der Fahrbahnbreite mit ca 2,60 m gefordert, um die zu erwartenden

Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach dem Tiroler Naturschutzgesetz durch die höhere Breite nicht noch zusätzlich zu belasten.

II. Rechtslage:

In der vorliegenden Beschwerdesache ist unstrittig, dass das beantragte Vorhaben der Errichtung einer Radwegverbindung von der L *** Adresse 2 bis zum Adresse 3 mit einer Länge von 726 m einer naturschutzrechtlichen Bewilligung bedarf, dies nach den Bewilligungstatbeständen der §§ 6 lit e und 7 Abs 2 lit a Z 1 des Tiroler Naturschutzgesetzes 2005, LGBl Nr 26/2005, letztmalig geändert durch das Gesetz LGBl Nr 32/2017, nach welchen außerhalb geschlossener Ortschaften die Errichtung von Sportanlagen, wie Schipisten, Rodelbahnen, Klettersteige, Golf-, Fußball- und Tennisplätze und dergleichen sowie von Anlagen zur Erzeugung von Schnee (§ 6 lit e TNSchG 2005) sowie außerhalb geschlossener Ortschaften im Bereich der Uferböschung von fließenden natürlichen Gewässern und eines 5 m breiten, von der Uferböschungskrone landeinwärts zu messenden Geländestreifens die Errichtung, Aufstellung und Anbringung von Anlagen sowie die Änderung von Anlagen, sofern die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 berührt werden, einer naturschutzrechtlichen Bewilligung bedarf.

Für Vorhaben ua nach § 7 Abs 1 und Abs 2 darf gemäß § 29 Abs 2 lit a Tiroler Naturschutzgesetz 2005 eine naturschutzrechtliche Bewilligung nur dann erteilt werden,

1. wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 nicht beeinträchtigt oder
2. wenn andere langfristige öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 überwiegen.

Trotz Vorliegens der Voraussetzungen nach § 29 Abs 2 Z 2 TNSchG 2005 ist die naturschutzrechtliche Bewilligung gemäß § 29 Abs 4 Tiroler Naturschutzgesetz 2005 dennoch zu versagen, wenn der angestrebte Zweck mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg vertretbaren Aufwand auf eine andere Weise erreicht werden kann, durch die die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 nicht oder nur in einem geringeren Ausmaß beeinträchtigt werden.

III. Erwägungen:

Im Gegenstandsfall hat das von der belangten Behörde durchgeführte Ermittlungsverfahren, aber auch das ergänzend durchgeführte Beschwerdeverfahren durch das Landesverwaltungsgericht Tirol, ergeben, dass bei Ausführung des beantragten Radwegprojektes Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach dem Tiroler Naturschutzgesetz 2005 eintreten werden. Der dem Verfahren beigezogene naturkundefachliche Amtssachverständige ist in seiner Beurteilung zur Auffassung gekommen, dass die beantragte Radwegtrasse zwar keine naturkundefachlich sehr wertvollen Lebensräume (beispielsweise Auwälder, Feuchtgebiete, etc) durchschneidet und dass die negativen Auswirkungen durch eine tierökologische Barriere (Barriereeffekt) sowie eine Kollision und

Störung der Fauna vergleichsweise noch als gering einzustufen sind, dass aber durch die asphaltierungsbedingte Bodenversiegelung die natürliche Bodenfruchtbarkeit sowie die Funktion des Bodens (Rückhaltevermögen, Kapillarwirkung) beeinträchtigt wird und der Radweg im Bereich des „Lückenschlusses“ mit einer Überbreite von 4 m (Asphaltband 3,5 m) einem sparsamen Bodenverbrauch entgegensteht. Nachvollziehbar wurde ausgeführt, dass in Bezug auf Landschaftsbild und Erholungswert die Asphaltierung im Vergleich zur derzeitigen Nutzung der beantragten Radwegtrasse als Spazierweg im Naherholungsgebiet von Z eine markante Verschlechterung darstellt und ein ruhiges Genießen des flussnahen Naturraumes, so wie bisher, nur mehr bedingt möglich sein wird, sodass der Erholungswert beim Wandern selbst geschmälert wird. Aus diversen Untersuchungen (zB KK 1991) gehe hervor, dass für Wanderer ein Weg umso beliebter sei, je natürlicher, schmaler und weicher er sei. Durch den „Lückenschluss“ ergebe sich im Vergleich zur Gesamtstrecke des DD-Radweges eine nur unwesentliche Verkürzung der Strecke (ca 250 Im), eine taugliche Radwegverbindung liege bereits vor.

Diese gutachterlichen Ausführungen des verfahrensbeteiligten Amtssachverständigen für Naturkunde sind für das erkennende Gericht überzeugend, in sich widerspruchsfrei und nachvollziehbar, weshalb die beschriebene Fachbeurteilung des Sachverständigen für Naturkunde der vorliegenden Beschwerdeentscheidung zugrunde gelegt wird.

Diesbezüglich steht für das Landesverwaltungsgericht fest, dass die beantragten Maßnahmen nur auf Grundlage einer Interessensabwägung nach § 29 Abs 2 lit a Z 2 TNSchG 2005 bewilligt werden können.

Eine Bewilligung nach Z 1 leg cit ohne Interessensabwägung kommt nämlich nur in Betracht, wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 nicht beeinträchtigt.

Dem naturkundefachlichen Gutachten lässt sich nun aber zweifelsfrei entnehmen, dass mit den beantragten Maßnahmen Naturschutzbeeinträchtigungen verbunden sind, ohne dass die Beschwerdeführerin diesen Ausführungen auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten wäre.

Für das Landesverwaltungsgericht steht also im Hinblick auf die feststehenden Beeinträchtigungen von Naturschutzinteressen in der gegenständlichen Angelegenheit fest, dass die belangte Behörde zu Recht den § 29 Abs 2 lit a Z 2 TNSchG 2005 angewendet hat, wonach eine naturschutzrechtliche Bewilligung für das beantragte Vorhaben vor allem aufgrund des Bewilligungstatbestandes nach § 7 Abs 2 nur erteilt werden darf, wenn andere langfristige öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 überwiegen. Dies gilt im Gesamtzusammenhang gesehen selbstredend auch für den Bewilligungstatbestand nach § 6 lit e TNSchG 2005.

Vom Landesverwaltungsgericht war im vorliegenden Fall also zu prüfen, ob im Sinn der genannten Bestimmung solche anderen langfristigen öffentlichen Interessen an der Erteilung der Bewilligung die durch das Vorhaben beeinträchtigten Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 überwiegen. Dies insofern, als sich aus dem Erkenntnis des VwGH vom

25.04.2001, 99/10/0055, ergibt, dass der vormalige - dem nunmehrigen § 29 TNSchG 2005 entsprechende - § 27 Tir NatSchG 1997 der Behörde kein Ermessen im Sinn des Art 130 Abs 2 B-VG einräumt. Insofern hat das Landesverwaltungsgericht aber auch nicht die im § 28 VwGVG betreffend Ermessensentscheidungen der Behörde vorgesehenen Bestimmungen anzuwenden, sondern gemäß § 28 Abs 1 VwGVG die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, also selbst in der Sache zu entscheiden, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Dies erfordert allerdings auch eine vom Landesverwaltungsgericht selbst vorzunehmende Interessensabwägung (siehe in diesem Sinn auch *Dünser*, Ermessenskontrolle durch Gerichte?, in: *Larcher* [Hg] Handbuch Verwaltungsgerichte [2013] 229 ff [245 ff]).

Zunächst war im vorliegenden Fall zu prüfen, inwieweit die Interessen des Naturschutzes durch die beantragten Maßnahmen beeinträchtigt werden. Der § 1 Abs 1 TNSchG 2005 regelt betreffend die durch dieses Gesetz geschützten Naturschutzinteressen Folgendes:

„(1) Dieses Gesetz hat zum Ziel, die Natur als Lebensgrundlage des Menschen so zu erhalten und zu pflegen, dass

- a) ihre Vielfalt, Eigenart und Schönheit,*
- b) ihr Erholungswert,*
- c) der Artenreichtum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt und deren natürliche Lebensräume und*
- d) ein möglichst unbeeinträchtigter und leistungsfähiger Naturhaushalt*

bewahrt und nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden. Die Erhaltung und die Pflege der Natur erstrecken sich 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). Der ökologisch orientierten und der die Kulturlandschaft erhaltenden land- und forstwirtschaftlichen Nutzung kommt dabei besondere Bedeutung zu. Die Natur darf nur so weit in Anspruch genommen werden, dass ihr Wert auch für die nachfolgenden Generationen erhalten bleibt.“

Zu diesen Interessen enthält schon das im behördlichen Verfahren eingeholte Gutachten des naturkundefachlichen Amtssachverständigen Ausführungen. Im vom Landesverwaltungsgericht eingeholten naturkundefachlichen Gutachten vom 28.09.2017 wurden diese Ausführungen noch präzisiert und in der vom Landesverwaltungsgericht durchgeführten Verhandlung am 17.7.2018 vom Amtssachverständigen näher erläutert und bekräftigt.

Fest steht danach, dass durch die beantragte Radwegtrasse zwar keine naturkundefachlich sensiblen bzw wertvollen Lebensräume (beispielsweise Auwälder, Feuchtgebiete, etc) durchschnitten werden und dass die negativen Auswirkungen durch eine tierökologische Barriere (Barriereeffekt) und eine Kollision und Störung der Fauna vergleichsweise noch als gering einzustufen sind, dass aber durch die asphaltierungsbedingte Bodenversiegelung die natürliche Bodenfruchtbarkeit sowie die Funktion des Bodens beeinträchtigt wird und der beantragte Radweg mit einer Gesamtbreite von 4 m einem sparsamen Bodenverbrauch entgegensteht. Die zu erwartende erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und des Erholungswertes durch das Radwegprojekt im Vergleich zur

derzeitigen Nutzung der beantragten Radwegtrasse als Spazierweg an der DD, vor allem für Hundehalter, im Naherholungsgebiet von Z, wurde nachvollziehbar begründet.

Den Ausführungen des naturkundefachlichen Amtssachverständigen wurde von der Beschwerdeführerin nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, weshalb für das Landesverwaltungsgericht kein Zweifel an der Richtigkeit der gutachterlichen Schlussfolgerungen besteht. Eine behördliche Anleitungspflicht betreffend das Erfordernis der Widerlegung eines Amtssachverständigengutachtens auf gleicher fachlicher Ebene besteht nicht (vgl. etwa VwGH 23.08.2013, 2011/03/0094).

Diesen beschriebenen Beeinträchtigungen der Naturschutzinteressen waren nun vom Landesverwaltungsgericht allenfalls vorhandene langfristige öffentliche Interessen an der Ausführung des beantragten Vorhabens gegenüber zu stellen.

Zum oben genannten Beschwerdevorbringen wurde vom Landesverwaltungsgericht eine sportfachliche Stellungnahme von EE, Abteilung Sport des Amtes der Tiroler Landesregierung, vom 13.09.2017, und ein verkehrstechnisches Gutachten von GG, Abteilung Verkehr und Straße des Amtes der Tiroler Landesregierung, vom 25.06.2018, eingeholt.

Aus der eingeholten sportfachlichen Stellungnahme geht schlüssig und unmissverständlich hervor, dass der DD-Radwanderweg neben dem JJ-Radweg einer der am meisten befahrenen Radwege ist, welcher Umstand durch die aktenkundigen Auswertungen und Zählungen der Radfahrströme dokumentiert wird. Mehrtägige Radwanderungen, so der Amtssachverständige, seien eine im Steigen befindende Sport- und Urlaubsart, welche gerade in X schon eine gewisse touristische Bedeutung aufweise. Eine Besonderheit des Radwanderns sei, dass das Ziel nicht ausschließlich sportlicher Natur sei, sondern das (Natur) Erlebnis bei höchstmöglicher Sicherheit einen hohen Stellenwert besitze, zudem werde üblicherweise Gepäck mittels Satteltaschen oder vermehrt auch in Anhängern mitgeführt, sodass die Radfahrer mehr Platz benötigen würden, um sicher unterwegs sein zu können. Hinzu komme, dass E-Bikes nach wie vor boomen und dadurch die Anzahl der aktiven Radfahrer weiter steigen werde. Zumal Radwege, wie auch der DD-Radweg (enthalten im Basisradwegenetz Tirol und klassifiziert als regionaler Radweg), im Gegenverkehr geführt würden, dürfte eine Breite von 3,5 m sicher benötigt werden. Gegenständlicher Abschnitt werde bereits jetzt als Teil des DD-Radweges genutzt und beworben. Eine möglichst durchgängige, kreuzungsfreie Trassenführung steigere die Attraktivität eines stark genutzten Radweges. Aus sportfachlicher Sicht sei der geplante Lückenschluss mittels eines asphaltierten Radwegabschnittes schlüssig dargelegt und sicherlich im langfristigen öffentlichem Interesse gelegen. Nachvollziehbar wurde dargelegt, dass Kreuzungsbereiche, wie beim bestehenden Radweg mit teilweisen Breiten von 2,00 m bzw 2,20 m, immer wieder zum Abbremsen der Fahrräder und zu neuerlichem Anfahren führen, bei längerem Radfahren aber ein flüssiges Radfahrerlebnis bevorzugt werde, wie dies beim Einreichprojekt gewährleistet sei. Das subjektive Sicherheitsgefühl sei bei der verfahrensgegenständlichen Radwegtrasse um einiges höher zu bewerten als beim Bestand. Vom sportfachlichen Amtssachverständigen wurde die Klassifizierung des DD-Radweges als „Regionaler Radweg I“ bestätigt.

Auch vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen GG wurde in seinem verkehrstechnischen Gutachten vom 25.06.2018 darauf hingewiesen, dass der DD-Radweg laut Kartenwerk Wunschliniennetz für Radtouren (Abt. Verkehr und Straße, Land Tirol) mit der Bezeichnung R I Regionaler Radweg versehen ist und im Basisnetz die Routennummer ** aufweist. Die beantragte Radwegverbindung sei Teil des überregionalen DD-Radweges U – V und diene auch als direkte innerstädtische Verbindung im Radverkehrsnetz der Stadtgemeinde Z bzw im Zer Talboden. Aufgrund durchgeführter Verkehrszählungen am DD-Radweg – Abschnitt Z / Q im Zeitraum 2012 bis 2017 - werde dieser Abschnitt pro Jahr im Schnitt von 59.000 Radfahrern in Fahrtrichtung Q (Spitzenmonat Juli 2013: 10.366 Radfahrer) und im Schnitt von 67.000 Radfahrern in Fahrtrichtung Z (Spitzenmonat Juli 2013: 12.663 Radfahrer) benützt.

Vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen wurde der Radweg im Bestand beginnend bei der bestehenden Querungsstelle an der L *** Adresse 2 bei km 0,3 in Richtung Norden zur Radwegbrücke über die L *** und dann in weiterer Folge Richtung Osten bis zur Einmündung in die Adresse 4 bis zum Ende des Radweges bei der Einmündung in den Adresse 3 mit einer Breite von ca 2,20 m beschrieben und darauf hingewiesen, dass es am Adresse 3 (Gemeindestraße) keinen gesonderten Radweg gibt und dort der Radverkehr bis zum Ende des Adresse 3es bis zum Anschluss in den DD-Radweg im Mischverkehr geführt wird. Die beantragte Radwegtrasse beginne von der Querungsstelle L *** über den bestehenden geschotterten Zufahrtsweg (Länge ca 100 m) zum Regenüberlaufbecken Grafenbach und verlaufe anschließend über einen unbefestigten Weg (Wirtschaftsweg laut TIRIS) Richtung Osten parallel zur DD auf einer Länge von ca 620 m bis zur Einmündung in den bestehenden DD-Radweg. Die geplante asphaltierte Fahrbahnbreite des Radweges von 3,5 m mit einem Bankett von je 0,25 m (Gesamtbreite des Radweges 4 m) sei erforderlich, um den Radfahrern das ungehinderte Begegnen, Nebeneinanderfahren und Überholen zu ermöglichen. Damit Fahrräder mit Radanhängern ohne Komfortverlust diese Begegnungsfälle abwickeln können, sei die Errichtung eines durchgängigen Radweges mit einer Asphaltbreite von 3,50 m auf dem bestehenden Wirtschaftsweg, getrennt vom Straßenverkehr, aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll und wesentlich effizienter, logischer und zielführender, als die im Bestand ausgewiesene Radroute über zwei Gemeindestraßen zu führen. Zusätzlich werde durch eine durchgängige kreuzungsfreie Radwegführung die Attraktivität gesteigert und durch Vermeidung von Konfliktsituationen die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Bei entsprechender Beschilderung der neuen und der bestehenden Radtrasse könnten zudem Radverkehrsströme (innerstädtisch und überregional) aufgeteilt und entflechtet werden. Zusätzlich fördere der geplante Radweg auch Trendsportarten mit alternativen Sportgeräten wie zB Inlineskates, Rollerskates, Kickroller etc. Die beantragte Radverbindung sei aufbauend auf den Förderrichtlinien für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol (gültig im Rahmen des Tiroler Radkonzepts 2015 bis 2020) und mit der Bezeichnung R I, dh gemeindeverbindender Radweg mit hoher Bedeutung, geplant. Bei sehr hohen Radverkehrsfrequenzen und gleichzeitig auch hohen Verkehrsbelastungen sei ein Radweg, wie im gegenständlichen Projekt vorgesehen, zu asphaltieren. Auch im Sinne der Sicherheit und des erhöhten Unfallrisikos bei einer durch Regen aufgeweichten wassergebundenen Schotterdecke sei der Ausführung einer asphaltierten Tragdeckschicht aus verkehrstechnischer Sicht zuzustimmen.

Entsprechend den Förderrichtlinien für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol benötige der eingereichte Radwegabschnitt eine befestigte Breite von 3,50 m, um auch einen gefahrlosen Begegnungsfall Fahrrad mit Radanhänger / Fahrrad mit Radanhänger und ein gefahrloses Überholen zu gewährleisten. Aus verkehrstechnischer Sicht sei eine Asphaltbreite von 3,50 m und 2 x 0,25 m Bankett unbedingt erforderlich. Die bestehende Querungshilfe an der L *** Adresse 2 sei straßenrechtlich mit Bescheid vom 25.09.2000 bewilligt worden, stelle aus verkehrstechnischer Sicht keine Gefährdungsstelle dar und entspreche dem Stand der Technik. Aus verkehrstechnischer Sicht sei die Anbindung des bestehenden DD-Radweges mit dem neu geplanten Radweg gegeben.

Das Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ist nachvollziehbar und fußt dessen Bewertung auf einem an Ort und Stelle durchgeführten Lokalaugenschein. Dass der DD-Radweg und damit auch die beantragte Radwegverbindung zwischen der L *** Adresse 2 bis Adresse 3 als „Regionaler Radweg I“ zu klassifizieren ist und zusätzlich in der RVS 03.02.2013, Tabelle 5, eine Breite von 3,50 m bei nebeneinanderfahrenden oder sich begegnenden Radfahren als Mindestmessung angegeben wird, wurde schlüssig in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht am 17.07.2018 begründet und findet die hohe Bedeutung des DD-Radweges für den Fremdenverkehr und den Sport sowie die Notwendigkeit der projektierten Breite vollinhaltlich ihre Bestätigung auch durch die Stellungnahme des sportfachlichen Amtssachverständigen.

Aufgrund der obigen Ausführungen besteht für das Landesverwaltungsgericht somit kein Zweifel, dass die geplante Errichtung der Radwegverbindung L *** Adresse 2 bis Adresse 3 in Z als Lückenschluss des DD-Radweges im langfristigen öffentlichen Interesse gelegen ist.

Im Verfahren über eine Bewilligung gemäß § 29 Abs 2 lit a TNSchG 2005 ist nunmehr zu prüfen, welches Gewicht der Beeinträchtigung der Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 leg cit – Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Natur, Erholungswert, Artenreichtum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt und deren natürliche Lebensräume, möglichst unbeeinträchtigter und leistungsfähiger Naturhaushalt – durch das Vorhaben zukommt. Dem sind die langfristigen öffentlichen Interessen, denen die Verwirklichung des Vorhabens dienen soll, gegenüberzustellen. Die Entscheidung, welche Interessen überwiegen, muss in der Regel eine Wertentscheidung sein, weil die konkurrierenden Interessen meist nicht monetär bewertbar sind. Um die Wertentscheidung transparent und nachvollziehbar zu machen, ist es daher erforderlich, die für und gegen ein Vorhaben sprechenden Argumente möglichst umfassend und präzise zu erfassen und einander gegenüberzustellen (vgl VwGH vom 14.07.2011, ZI 2010/10(0183)).

Der naturkundefachliche Amtssachverständige ist, wie bereits oben dargelegt, aufgrund seines erhobenen Befundes zur Ansicht gelangt, dass durch die beantragte Radwegtrasse keine naturkundefachlich sehr wertvollen Lebensräume (beispielsweise Auwälder, Feuchtgebiete etc) durchschnitten werden und nur ein artenarmer, naturkundefachlich wenig wertvoller Rasen ohne geschützte Arten berührt wird, sodass sich infolge des unmittelbaren Biotopverlustes keine wesentlichen Beeinträchtigungen für Pflanzengesellschaften ergeben und auch allfällige Beeinträchtigungen für Tiergemeinschaften aufgrund des

asphaltierungsbedingten Barriereeffektes als gering einzustufen sind. Allerdings wurden vom Sachverständigen mittelschwere Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und der Naturschutzgüter Landschaftsbild (Asphaltband im „Grün“) und Erholungswert durch die Überbreite des Radweges, wodurch der derzeit bestehende Spazierweg an der DD, vor allem für Hundehalter, verloren geht, erwartet. Die Radwegtrasse grenzt nordöstlich ausschließlich an landwirtschaftliche Intensivflächen an und wird der zur DD hin begleitete dichte, aus naturnahen Gehölzen aufgebaute Gehölzstreifen durch die Baumaßnahme nur marginal berührt, weil nur kleinflächig eine Entfernung von Ufergehölz erforderlich sein wird. Die Nutzung des projektsgegenständlichen DD-Abschnittes als Naherholungsgebiet wird nach Ansicht des erkennenden Gerichtes, trotz einer zu erwartenden Schmälerung des Erholungswertes, auch weiterhin möglich sein. Auflagen, um die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes gemäß § 1 Abs 1 TNSchG 2005 auf ein geringeres Ausmaß zu reduzieren, wurden vom naturkundefachlichen Amtssachverständigen nicht verlangt.

Den festgestellten Eingriffen auf die Naturschutzgüter steht entgegen, dass die beantragte Radwegverbindung einen Teil bzw Lückenschluss des überregionalen DD-Radweges U – V, eines neben dem JJ-Radweg am meisten befahrenen Radweges in Österreich, darstellt und dass diese Radverbindung gleichzeitig auch als direkte innerstädtische Verbindung im Radverkehrsnetz der Stadtgemeinde Z bzw im Zer Talboden dienen kann. Dass für das ungehinderte Begegnen, Nebeneinanderfahren und Überholen mit Fahrrädern, teilweise ausgestattet mit Radanhängern und Satteltaschen, für Begegnungsfälle eine asphaltierte Breite von 3,50 m erforderlich ist und zusätzlich durch eine durchgängige kreuzungsfreie Radwegführung die Attraktivität gesteigert wird, Konfliktsituationen vermieden werden und die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht wird, ist durch das eingeholte verkehrstechnische Gutachten klar hervorgekommen und findet seine Bestätigung auch in der eingeholten sportfachlichen Stellungnahme. Im Hinblick darauf, dass die im Zuge der Errichtung des innerstädtischen bzw überregionalen Radweges (U bis V) beantragte Radwegverbindung im Bereich Querung L *** Adresse 2 bis zum Adresse 3 den Vorgaben des Landes Tirol (Förderrichtlinien für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol) und dem Stand der Technik entspricht und im Hinblick darauf, dass aufgrund der Auflistung der Fahrradfrequenzen durch die geplante Maßnahme die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wesentlich erhöht wird und für den als R I Regionaler Radweg klassifizierten DD-Radweg eine befestigte Breite von 3,50 m erforderlich ist, kommt das erkennende Gericht zur Auffassung, dass die für das Radwegprojekt sprechenden öffentlichen Interessen die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 TNSchG 2005 überwiegen. Dass eine bereits derzeit gute Befahrung als Radweg auf der beantragten Lückenschlusstrasse möglich ist, hat sich im durchgeführten Beschwerdeverfahren nicht bestätigt. Es handelt sich dabei um einen ausgetretenen Steig, der lediglich teilweise und in einer unregelmäßigen Breite geschottert ist (vgl Lichtbilder 1 und 2 im ergänzenden naturkundefachlichen Gutachten vom 28.09.2017). Da dieses Wegele neben Fußgängern ua auch von Radfahrern genutzt wird, wäre es bereits jetzt aus Gründen der Verkehrssicherheit wichtig, dieses in angemessener Breite und angemessenem Untergrund befahrbar zu machen.

Was das wirtschaftliche Interesse am gegenständlichen Projekt betrifft, kann auch auf das Erkenntnis des VwGH vom 08.10.2014, 2012/10/0208, verwiesen werden, wonach zwar etwa

eine Verbesserung der Wirtschaft, des Tourismus, der Verkehrsbedingungen sowie der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen grundsätzlich langfristige öffentliche Interessen darstellen; zum Nachweis dieser Interessen würden aber bloße Vermutungen und Hoffnungen nicht ausreichen. Auch volks- und regionalwirtschaftliche Interessen kommen als im Naturschutzverfahren relevante öffentliche Interessen in Frage (VwGH 21.10.2014, ZI 2012/03/0112).

Im vorliegenden Fall wurde von der Antragstellerin, nunmehr bestätigt durch das eingeholte verkehrstechnische Gutachten und durch die eingeholte sportfachliche Stellungnahme, dargelegt, dass durch die geplante Radwegverbindung langfristige öffentliche Interessen in einem gewichtigen Ausmaß gefördert werden. Aufgrund der nachgewiesenen Jahres – und Monatsfrequenzen von Radfahrern am DD-Radweg ist der überregionale Radverkehr unbestreitbar ein wesentlicher touristischer und somit auch wichtiger wirtschaftlicher Faktor für die Region Stadt Z und Umgebung sowie für die dort ansässigen Unternehmen und Betriebe, wodurch wesentliche Wertschöpfung in der Region verbleibt. Mit dem Lückenschluss durch den geplanten Radweg zwischen der L *** Adresse 2 und dem Adresse 3 entlang der DD ist es dem Radverkehr künftighin möglich, auf einem direkten durchgängigen Radweg, ohne Nutzung von Gemeindestraßen oder Gehsteigen, bis zur Landesgrenze in T verkehrssicher auf einem ausgewiesenen Radweg zu fahren und gleichzeitig für tausende Radfahrer in diesem Abschnitt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Gleichzeitig kann in Zusammenschau mit dem derzeit schon vorhandenen Radweg im Interesse der Verkehrssicherheit eine bessere Steuerung und Entlastung der Radfahrerströme erreicht werden. Das von der Beschwerdeführerin geltend gemachte öffentliche Interesse am beantragten Radwegprojekt wurde auch durch einen einstimmigen Gemeinderatsbeschluss der Stadtgemeinde Z zum Ausdruck gebracht. Die im angefochtenen Bescheid argumentierte Schaffung einer Gefährdungstelle durch Überquerungen der vielbefahrenen L *** Adresse 2 konnte vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen ausgeschlossen werden, die Querungshilfe wurde als dem Stand der Technik entsprechend beurteilt.

Das beantragte Projekt widerspricht nach Ansicht des erkennenden Gerichtes auch nicht den Zielsetzungen des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bodenschutz – Protokoll „Bodenschutz“.

Insgesamt geht das Landesverwaltungsgericht aufgrund der obigen Erwägungen davon aus, dass im vorliegenden Fall die langfristigen öffentlichen Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 TNSchG 2005 überwiegen.

Dass die naturschutzrechtliche Bewilligung im Sinn des § 29 Abs 4 TNSchG 2005 deshalb hätte versagt werden müssen, weil der angestrebte Zweck mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg vertretbaren Aufwand auf eine andere Weise erreicht werden kann, durch die die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs 1 nicht oder nur in einem geringeren Ausmaß beeinträchtigt werden, hat sich im durchgeführten Verfahren nicht ergeben. Sowohl vom dem gegenständlichen Beschwerdeverfahren vom beigezogenen verkehrstechnischen und sportfachlichen Amtssachverständigen wurde schlüssig und widerspruchsfrei dargelegt, dass gemäß RVS 03.02.13 Radwege so breit auszuführen sind, dass das ungehinderte

Begegnen, Nebeneinanderfahren und Überholen stattfinden kann. Für Fahrräder mit Radanhänger bzw mit Satteltaschen wurde eine Fahrbahnbreite von 3,50 m auch im Sinne der Förderrichtlinien für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol aus verkehrstechnischer Sicht für unbedingt erforderlich gehalten. Dass der DD-Radweg als regionaler Radweg I zu klassifizieren ist und als solcher auch beschildert ist, wurde vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen klargestellt. Aus den genannten Gründen konnte der vom Landesumweltanwalt geforderten Begrenzung der Fahrbahnbreite auf 2,60 m nicht entsprochen werden. Dass die bereits bestehende, seit dem Jahr 2003 im Zuge des Ausbaues der Ostspange errichtete Radwegverbindung aufgrund ihrer oben beschriebenen Ausgestaltung und Trassenführung, auch nach inzwischen offensichtlich erfolgter Sanierung der Fahrbahnoberfläche, ebenfalls keine vertretbare Alternative im Sinne der Bestimmung des § 29 Abs 4 TNSchG 2005 zum beantragten Projekt ist, ist im Beschwerdeverfahren klar hervorgekommen. Dieser bestehende Radweg kann vielmehr als Ergänzung zum beantragten Lückenschlussprojekt zu einer Entflechtung des örtlichen und des überörtlichen Radverkehrs und damit zu einer Erhöhung der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Radverkehrs in Z beitragen.

Insgesamt steht für das Landesverwaltungsgericht somit fest, dass zu dem zur Bewilligung eingereichten Vorhaben keine Alternative im Sinne des § 29 Abs 4 TNSchG 2005 besteht, aufgrund welcher die Bewilligung trotz des Vorliegens der Voraussetzungen nach § 29 Abs 2 lit a Z 2 TNSchG 2005 hätte versagt werden müssen.

Insgesamt war somit dem beantragten Vorhaben die naturschutzrechtliche Bewilligung im Sinne des vorgelegten Projektes zu erteilen und war der vorliegenden Beschwerde stattzugeben.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Gemäß § 25a Abs 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art 133 Abs 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Im vorliegenden Fall ist die ordentliche Revision unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Die Frage, ob im vorliegenden Fall ein langfristiges öffentliches Interesse an der Erteilung der beantragten naturschutzrechtlichen Bewilligung besteht, wurde in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des VwGH gelöst. Im Übrigen kommt der vorliegenden Entscheidung keine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zu. Sie liegt insbesondere nicht auch im Interesse der Allgemeinheit an einer einheitlichen, auf zusätzlichen

Argumenten gestützten Rechtsprechung. Die Entscheidung betrifft keine aus rechtssystematischen Gründen bedeutsame und auch für die einheitliche Rechtsanwendung wichtige Frage des materiellen oder des formellen Rechts (vgl. etwa VwGH 26.9.1991, 91/09/0144 zum vormaligen § 33a VwGG).

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Es besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden können.

Landesverwaltungsgericht Tirol

Dr. Riedler
(Richter)