

TE Vwgh Erkenntnis 2005/7/14 2004/06/0078

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 14.07.2005

Index

L80007 Raumordnung Raumplanung Flächenwidmung Bebauungsplan Tirol;

L82000 Bauordnung;

40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §52;

BauRallg;

ROG Tir 2001 §27 Abs2 lith;

ROG Tir 2001 §27 Abs2 liti;

ROG Tir 2001 §66 Abs2 lite;

ROG Tir 2001 §66 Abs3;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Senatspräsidentin Dr. Giendl und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Bayjones und Dr. Pfiel als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Gubesch, über die Beschwerde der Gemeinde Z, vertreten durch Mag. Stefan Weiskopf und Dr. Rainer M. Kappacher, Rechtsanwälte in 6500 Landeck, Malserstraße 34, gegen den Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 29. März 2004, Zl. Ve1-2-630/13-17, betreffend Genehmigung der Änderung des Flächenwidmungsplanes der Gemeinde Z, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Gemeinde hat dem Land Tirol Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Beschluss des Gemeinderates der Beschwerdeführerin vom 7. Juli 2003 wurde die Änderung des Flächenwidmungsplanes im Bereich "Parkplatz R-Lift" und im Bereich "Parkplatz R-Bahn", nämlich die Umwidmung verschiedener Grundstücke und Grundstücksteile in diesem Bereich von derzeit Freiland in jeweils "Sonderfläche Parkplatz" beschlossen.

In der Folge wurde bei der belangten Behörde die aufsichtsbehördliche Genehmigung dieser Änderungen des Flächenwidmungsplanes beantragt.

Mit dem angefochtenen Bescheid versagte die belangte Behörde diesem Beschluss des Gemeinderates der

Beschwerdeführerin vom 7. Juli 2003, betreffend eine Änderung des Flächenwidmungsplanes im Bereich "Parkplatz R-Lift" und "Parkplatz R-Bahn", gemäß § 68 Abs. 1 i.V.m. § 66 Abs. 2 und 3 Tir. RaumordnungsG 2001 die aufsichtsbehördliche Genehmigung.

Die belangte Behörde begründete diese Entscheidung im Wesentlichen damit, dass der Gemeinderat der Beschwerdeführerin eine Stellungnahme des Ortsplaners eingeholt habe. Von der belangten Behörde seien Stellungnahmen des naturkundefachlichen Amtssachverständigen, des Sachverständigen für Wildbach- und Lawinenverbauung sowie des verkehrstechnischen Amtssachverständigen eingeholt worden. Weiters seien statistisches Zahlenmaterial bzw. Beförderungszahlen der V-Bahn und der R-Bahn vorgelegt worden. Schließlich sei im aufsichtsbehördlichen Genehmigungsverfahren eine ergänzende Begutachtung durch den raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen veranlasst worden.

Der Ortsplaner habe ausgeführt, dass die Betreiber der V-Bahn am Z-Berg die Errichtung eines zusätzlichen Parkplatzes sowie eine geringfügige Erweiterung des bereits bestehenden Parkplatzes für die R-Bahn planten. Der geplante Standort für den neuen Parkplatz liege südlich der Z-Berg-Straße unmittelbar an der Talstation der R-Bahn am Beginn des Weilers R. Die Umwidmungsfläche habe ein Ausmaß von ca. 7.200 m², auf dieser Fläche könnten 200 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Die geplante Erweiterung des bestehenden Parkplatzes sehe talseitig eine Verbreiterung von etwa 16 m vor, womit zusätzlich zwei Parkreihen mit insgesamt 30 Stellplätzen errichtet werden könnten.

Derzeit bestehe am westlichen Ortseingang von R ein Parkplatz mit 50 Stellplätzen. Der Grundgedanke bei der Anlage dieses Parkplatzes vor einigen Jahren sei es gewesen, die Parkplätze vorwiegend den Besuchern von Z-Berg zur Verfügung zu stellen und die Besucher aus dem Tal weiterhin überwiegend mit Zubringerbussen zum R-Lift zu transportieren. Diese Zweckbestimmung bzw. eingeschränkte Nutzung sollte durch zusätzliche Maßnahmen des Betreibers der Liftanlage, wie etwa Regulative bei der Benützung der Liftanlage, erreicht werden. In der Praxis habe sich jedoch gezeigt, dass diese Zielsetzung unterlaufen werde. An Spitzentagen werde das Ortsgebiet von R sowie die Zufahrtsstraße in der Umgebung der Talstation völlig verparkt. Damit werde sowohl die Erreichbarkeit des Z-Berges für Einsatzfahrzeuge als auch die Umkehrmöglichkeit für den Zubringerbus stark eingeschränkt.

Der Ortsplaner der Beschwerdeführerin habe zusammengefasst festgestellt, dass die Steigerung der Attraktivität des Skigebietes V/R sowie die Erhöhung der Besucherfrequenz des R-Liftes ein wesentliches wirtschaftliches und touristisches Anliegen sei. Die Erhaltung und betriebswirtschaftliche Stärkung der V-Piste liege im raumordnungspolitischen und regionalwirtschaftlichen Interesse der Gemeinden Z, L, F und S. Dem Siedlungsschwerpunkt Z/L stehe hiermit ein beliebtes Naherholungsgebiet (Freizeitangebot) zur Verfügung, welches neben dem Gast von der einheimischen Bevölkerung als Familienskigebiet geschätzt werde. Die Schaffung eines ausreichenden Parkplatzangebotes werde von den Liftbetreibern und Kommunalpolitikern als Grundvoraussetzung für eine betriebswirtschaftliche und konkurrenzfähige Führung der Liftanlagen gesehen. Bei Ausarbeitung des örtlichen Raumordnungskonzeptes sei im Nahbereich der Talstation bereits ein Planungsbereich für Nutzungen im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung vorgesehen worden, welche nunmehr für die Errichtung des Parkplatzes Verwendung finden solle. Lagmäßig sei aus raumordnungsfachlicher Sicht dieser Standort gegenüber dem seinerzeit geplanten Standort am Ortsende von R zu bevorzugen, wenngleich die grundsätzliche Problematik bei der Errichtung von Parkplätzen am Z-Berg und dem hiermit verbundenen Ziel- und Quellverkehr nach wie vor gegeben sei.

Der naturkundefachliche Amtssachverständige habe zur Lage und Örtlichkeit der geplanten Parkplätze erläutert, dass sich unterhalb der Talstation der R-Bahn bzw. des Ortsbereiches von R mitten in der Fläche eine Holzpille befindet, insgesamt sei die gegenständliche Fläche Teil der naturnahen, einzigartigen Kulturlandschaft um R bzw. dem G-Massiv. Das Projekt sei sowohl aus der Nähe vom Dauersiedlungsbereich von R als auch von der Ferne, dem Talboden von L, P und von T bzw. den Höhen um die S-Spitze im Norden einzusehen. Als Kurzcharakteristik des Standortes/Biototyp habe dieser Sachverständige dargelegt, dass es sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen handelete, die gut strukturierte (kleine Verebnungen, Steilhänge, Kuppen) Mähwiesen unterschiedlicher Vegetationszusammensetzung (von frischer Variante mit Kohldistelanteil bzw. Waldhainsimse bis zur trockenen Variante mit Halbtrockenrasenelementen) aufwiesen. Es sollten hangseits der R-Straße drei Ebenen von beidseitig an einer Zufahrtsstraße gelegenen Parkplätzen und unterhalb der bereits bestehenden Parkflächen eine weitere Ebene von Parkplatzmöglichkeiten in einem 16 m breiten Streifen angelegt werden. Der naturkundefachliche

Amtssachverständige habe festgehalten, dass Beeinträchtigungen sowohl hinsichtlich des Naturhaushaltes, der Lebensgemeinschaften und des Landschaftsbildes zu erwarten seien. Aus diesen Gegebenheiten resultiere die naturkundliche "Ablehnung" dieses Projektes. Es sei jetzt schon davon auszugehen, dass dann, wenn das gegenständliche Projekt weiter verfolgt und eine naturschutzrechtliche Bewilligung angestrebt werde, mit einem negativen naturkundlichen Gutachten zu rechnen sei, da alle Schutzgüter nach dem Tiroler Naturschutzgesetz 1997 durch das Projekt stark und nachhaltig beeinträchtigt würden.

Der Sachverständige für Wildbach- und Lawinenverbauung habe gegen die Umwidmung grundsätzlich keinen Einwand erhoben.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige habe vorweg auf das seinerzeitige Gutachten anlässlich der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung der R-Bahn vom 17. Juli 1997 verwiesen. In diesem Gutachten werde u.a. Folgendes ausgeführt:

"Befund:

Die Talstation ist über eine Gemeindestraße mit dem Ortszentrum von Z verbunden (Länge ca. 2 km, Höhendifferenz ca. 300 m). Diese Straße ist für die unbehinderte und unbeschränkte Zufahrt kaum geeignet und auch nicht vorgesehen. Laut Angabe soll die 4SB R weitestgehend nur für Wiederholungsfahrten benutzt werden, die Haupterschließung des V-Gebietes erfolgt weiterhin über die bestehende V-Seilbahn. Es ist daher vorgesehen, im Bereich der Talstation nur wenige Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen; zur Verfügung gestellt werden sollen rund 50 Parkplätze für PKW, die ausschließlich den Bewohnern und Gästen der Ortsteile Z-Berg vorbehalten sind. Laut Aussage des Vizebürgermeisters und des Betriebsleiters soll durch das Kartensystem (Vercodung, keine Kartenausgabe in der Talstation R u.ä.) diese Vorgabe umgesetzt werden. Die Verbindung zum Ortszentrum von Z bzw. zur bestehenden V-Bahn soll durch Taxi und Schibusse sichergestellt werden.

Gutachten:

Die vorgesehene Betriebsführung (4SB R weitestgehend für Wiederholungsfahrten) ist durch entsprechende organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Damit verbunden muss erreicht werden, dass keine allgemeine uneingeschränkte Erschließung für den MIV erfolgt, sondern die erforderliche Verkehrsverbindung durch Taxis und Schibusse/Busse gewährleistet wird."

Anschließend habe der verkehrstechnische Amtssachverständige vorgebracht, dass auf Grund der getätigten Auflagen klar ersichtlich sei, dass ein stark reduziertes Verkehrsaufkommen die Genehmigungsgrundlage zum Bau der R-Bahn gebildet habe. Anlässlich eines am 23. September 2003 durchgeföhrten Ortsaugenscheines sei festgestellt worden, dass der Ausbaugrad der L ... Z-Berg-Straße zwischenzeitlich nur geringfügig (Verbreiterungen bei Brücken) verbessert worden sei. Der gesamte Verlauf der Z-Berg-Straße weise eine Fahrbahnbreite zwischen 4,60 m und 5,30 m auf. Im Einmündungsbereich der L ... in die B ... sei eine Fahrbahnbreite von lediglich 4,65 m vorhanden. Weiters würden sich auf der L ... im Streckenabschnitt von der B ... T Straße bis zur Talstation noch einige Engstellen, Einfriedungen von Zäunen und Mauern sowie Hauszufahrten in den Ortsteilen I und A befinden.

Das Grundmaß für die erforderliche Breite des Verkehrsraumes setze sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeuges und den seitlichen Bewegungsspielräumen zusammen und betrage für PKW 2,25 m und für LKW 3,00 m. Der Verkehrsraum für einen Fußgänger betrage 0,75 m. Für den maßgebenden Begegnungsfall Bus/LKW und PKW auf der Zufahrtsstraße sei gemäß RVS 3.931 (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) eine Fahrfläche von 5,50 m ohne Kurvenzuschläge erforderlich. Die erforderliche Fahrbahnbreite setze sich aus der erforderlichen Fahrfläche und den befestigten Seitenstreifen (in der Regel 0,25 m) zusammen.

Auf Grund der vorhandenen bzw. erforderlichen Straßenquerschnitte sei ein gefahrloses Begegnen von Bus/LKW und PKW über weite Teile der Zufahrtsstrecke zum R-Lift nicht gegeben. Insbesondere seien bei den vorhandenen Engstellen sowie Einfriedungen bzw. Mauern vor allem im Winter zusätzliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses, aber auch der Verkehrssicherheit der Fußgänger, welche sich Freiräume außerhalb des befestigten Weges suchen müssten, zu erwarten. Ebenso sei auf Grund der eingeschränkten Fahrbahnbreite im Einmündungsbereich der L ... in die B ... T Straße bei einem verstärkten Verkehrsaufkommen eine Beeinträchtigung im Zu- und Abfahrtsbereich zu erwarten, wobei Rückstaus in die B ... T Straße nicht auszuschließen seien.

Zusammenfassend werde festgehalten, dass beim derzeitigen Ausbaugrad der L ... sowie der vorbeschriebenen

Auflagen aus der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung aus verkehrstechnischer Sicht Bedenken gegen die uneingeschränkte Erschließung der R-Bahn mittels Schibussen und PKWs bestünden.

Aus dem vorgelegten statistischen Zahlenmaterial ergebe sich, dass ein Drittel der "V-Gäste" das Skigebiet über die R-Bahn beträten. Die Zutritte bei der R-Bahn lägen an Spitzentagen zwischen 400 und 600 Gastzutritten. Im Winter 2001/2002 seien an 11 Tagen über 400 Zutritte und im Winter 2002/2003 (bedingt durch den Motorschaden der V-Bahn) an 18 Tagen über 400 Zutritte erfolgt. In der Wintersaison 2001/2002 seien an 30 Tagen zwischen 200 und 400 Gastzutritte und an 40 Tagen schwacher Betrieb (unter 200 Gastzutritte) erfolgt, während in der Wintersaison 2002/2003 an 38 Tagen zwischen 200 und 400 Gastzutritte und an 30 Tagen unter 200 Gastzutritten stattgefunden hätten.

Der raumordnungsfachliche Amtssachverständige habe in seinem abschließenden Gutachten Folgendes ausgeführt:

"...

Zur Übereinstimmung der beantragten Widmungsänderungen mit dem örtlichen Raumordnungskonzept:

Die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes in die westliche Richtung (talseitig) lässt sich mit den Vorgaben des örtlichen Raumordnungskonzeptes in Einklang bringen.

Die separat beantragte Widmungsänderung für einen Großparkplatz südlich oberhalb der Landesstraße für ca. 200 Parkplätze befindet sich im Wirkungsbereich des Sonderflächenstempels S 22, welcher als 'Sondernutzung für touristische Zwecke' im örtlichen Raumordnungskonzept definiert wird. Der bestehende Parkplatz hingegen wird im örtlichen Raumordnungskonzept mit dem Sonderflächenstempel S 21 'Parkplatz R' definiert. Im Zusammenhang mit dem Erläuterungsbericht des örtlichen Raumordnungskonzeptes ergibt sich eindeutig, dass im Bereich des Sonderstempels S 22 nicht an die Schaffung eines Großraumparkplatzes gedacht wurde. Vielmehr wurde, soweit dem Amtssachverständigen für Ortsplanung beim Werdegang des örtlichen Raumordnungskonzeptes noch erinnerlich ist, eine Überlegung dahingehend vorgenommen, im Bereich des Entwicklungsstempels S 22 eventuelle weitere gebäudemäßig touristische Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb der R-Bahn vorsorglich entlang der Z-Bergstraße aus der ehemals festgelegten landschaftlichen Feihaltefläche FA 5 auszunehmen. Der Erläuterungsbericht weist lediglich auf die Absicht hin, in einem der Talstation östlich nachgelagertem Bereich einen zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Von der Logik her betrachtet, hätte bei der Absicht der Entwicklung eines Großraumparkplatzes im Bereich des Entwicklungsstempels S 22 der Entwicklungsstempel S 21 analog festgelegt werden müssen. Es erfolgte jedoch eine deutliche Differenzierung der Zweckbindung des Entwicklungsstempels S 22 gegenüber dem Entwicklungsstempel S 21. Somit liegt aus der Sicht des Amtssachverständigen für Ortsplanung mit der beantragten Widmung einer Sonderfläche für einen Großraumparkplatz südlich und oberhalb der Landesstraße keine Übereinstimmung mit den Vorgaben des örtlichen Raumordnungskonzeptes vor.

...

Zum Erläuterungsbericht des Raumplaners vom 25.06.2003:

...

Aus ortswissenschaftlicher Sicht ergibt sich unter der Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen, den Ausführungen der Gemeinde, des Raumplaners, der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung und dem vorgenommenen Lokalaugenschein folgende zusammenfassende ortswissenschaftliche Begutachtung:

Zur beantragten Vergrößerung des bestehenden Parkplatzes:

Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bewilligung des R-Liftes war unter anderem die Einschränkung des nunmehr bestehenden Parkplatzes auf die Nutzung durch Gäste aus dem Z-Bergbereich sowie der Einrichtung eines Buswendeplatzes für die Einrichtung eines Shuttelbusbetriebes unter weitgehender Ausschaltung des motorisierten Individualverkehrs, der durch die Gäste des Liftbetriebes ausgelöst wird. Eine weitere Grundlage bildete die vorgesehene Betriebsführung der Viersesselbahn, die durch entsprechende organisatorische Maßnahmen (Vercodung, keine Kartenausgabe in der Talstation R) weitestgehend nur für Wiederholungsfahrten bewilligt wurde. In der Praxis

wurde von diesen eisenbahnrechtlichen Bewilligungsgrundlagen abgegangen, Erstfahrten mit der R-Bahn sind grundsätzlich nicht ausgeschlossen und der Parkplatz wurde für alle zugänglich gemacht. Es erhebt sich damit schon die Frage, inwiefern bereits der derzeitige Zustand des Betriebes des bestehenden Parkplatzes im Widerspruch zur eisenbahnrechtlichen Bewilligung steht. Grundsätzlich ist auch jede Erweiterung des bestehenden Parkplatzes damit in Frage zu stellen. Es wurden auch Auflagen des Forsttechnischen Dienstes der Wildbach- und Lawinenverbauung 6 Jahre nach Inbetriebsetzung des Parkplatzes nicht erfüllt. Hinsichtlich der geplanten Erweiterung des Parkplatzes und der damit verbundenen Auswirkung auf das Landschaftsbild bestehen aus ortplanungsfachlicher Sicht geringe Bedenken. Mit der Widmungsänderung würde auch kein Widerspruch zu den Vorgaben des örtlichen Raumordnungskonzeptes bei der Erweiterung des bestehenden Parkplatzes entstehen. Wenn auch keine gravierenden landschaftlichen Störfaktoren mit der Erweiterung des Parkplatzes entstehen und kein Widerspruch zum örtlichen Raumordnungskonzept vorliegt, so ist dennoch das Problem nicht beseitigt, dass die verkehrliche Erschließung eines allgemein öffentlich zugänglichen Parkplatzes in diesem Bereich als höchst problematisch anzusehen ist. Es wird daher dringend empfohlen, dass der bestehende Parkplatz auf die ursprünglich festgelegte Einschränkung der Benutzung durch Gäste aus dem Z-Bergbereich zurückgeführt wird, eine Erstfahrt mit der Liftanlage R von Gästen aus dem Talbereich ohne Shuttelbusbenützung ausgeschlossen wird und die Auflagen des Forsttechnischen Dienstes der Wildbach- und Lawinenverbauung bei gleichzeitiger Sanierung des Ausbruchbereiches der talseitigen Böschungsschüttung durchgeführt werden. Ein Bedarf zur Abdeckung von zusätzlichen Parkplätzen für Gäste aus dem Z-Bergbereich ist nicht erkennbar. Deshalb erscheint auch eine Erweiterung des bestehenden Parkplatzes nicht erforderlich.

Zur beantragten Widmungsänderung für die Schaffung eines Großraumparkplatzes unterhalb der Talstation und oberhalb der Landesstraße:

Im örtlichen Raumordnungskonzept scheint der Planungsbereich für die Widmungsänderung nahezu deckungsgleich als so genannte 'weiße Fläche' mit dem Entwicklungsstempel S 22 auf. Nach § 4 Abs. 6 der textlichen Verordnung ist in diesen 'weißen Flächen' lediglich die Widmung von Sonderflächen dann zulässig, wenn sich für den betreffenden Verwendungszweck eine entsprechende Standorteignung ergibt bzw. eine Standortbindung gegeben ist und kein Versagungsgrund nach § 67 Abs. 2 des Tiroler Raumordnungsgesetzes vorliegt. Im örtlichen Raumordnungskonzept ist im Verordnungsplan in dieser weißen Fläche eine Determinierung durch den Sonderflächenstempel S 22 gegeben. In der textlichen Erläuterung zu diesem Sonderstempel wird Folgendes angeführt:

In der Wintersaison 1997/98 wurde die neue R-Bahn in Betrieb genommen. An der Talstation besteht derzeit eine Sonderflächenwidmung für eine Schirmbar mit Jausenstation. Für eventuelle weitere touristische Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb wurde westlich der Talstation ein Bereich entlang der Z-Berger Straße aus der Freihaltestelle Z-Berg 'FA 5' ausgenommen. In diesem Bereich sind Sonderflächenwidmungen für touristische Nutzungen zulässig.

Im § 6 Abs. 13 der textlichen Verordnung wird angeführt, dass bei Bedarf und gegebener Standorteignung in der Freihaltestelle FE 1 im Bereich der Talstation des R-Liftes die Errichtung eines zusätzlichen Parkplatzes zulässig sei. Im beigelegten Auszug aus dem Plan des örtlichen Raumordnungskonzeptes wurde der damals angedachte Bereich rot markiert.

Aus der Zusammenschau der beiden angeführten Verordnungstextinhalte geht eindeutig hervor, dass der Planungsbereich für die Widmungsänderung zur Schaffung eines Großparkplatzes nicht den Vorgaben des Entwicklungsstempels S 22 entspricht. Zudem würde die Sonderflächenwidmung Parkplatz nicht geeignet sein, eine geordnete räumliche Entwicklung der Gemeinde im Sinne der Ziele der örtlichen Raumordnung sicherzustellen. Auf der Grundlage der naturkundefachlichen Begutachtung und der verkehrstechnischen Begutachtung ist festzustellen, dass folgende Ziele der örtlichen Raumordnung verletzt werden:

Die Erhaltung ökologisch besonderer wertvoller Flächen und die Bewahrung natürlicher und naturnaher Landschaftselemente und Landschaftsteile (§ 27 Abs. 2 lit. h TROG 1997);

die Erhaltung zusammenhängender Erholungsräume (§ 27 Abs. 2 lit. e 1997 (richtig: lit. g));

die Schaffung der erforderlichen Verkehrsflächen der Gemeinde unter weitest möglicher Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt (§ 27 Abs. 2 lit. k TROG 1997).

Somit ergibt sich, dass für die vorliegende Sonderflächenwidmung unabhängig vom Vorliegen einer Standorteignung ein Versagungsgrund nach § 67 Abs. 2 des TROG 1997 vorliegt.

Auf Grund der ausgeführten Sachlage kann aus ortsteilplanungsfachlicher Sicht weder der beantragten Sonderflächenwidmung für den Großraumparkplatz noch der beantragten Sonderflächenwidmung für die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes zugestimmt werden."

Die belangte Behörde ging bei ihrer Entscheidung von folgenden rechtlichen Erwägungen aus:

Das örtliche Raumordnungskonzept der Beschwerdeführerin sei mit Bescheid der belannten Behörde vom 21. März 2002 aufsichtsbehördlich genehmigt worden. Die Kundmachung sei nach § 67 Tir. RaumordnungsG 2001 erfolgt, sodass das örtliche Raumordnungskonzept der Beschwerdeführerin in Kraft getreten sei.

Nach Anführung des § 66 Abs. 2 und 3, § 68 und § 27 Abs. 2 Tir. RaumordnungsG 2001 führte die belangte Behörde aus, auf Grund der vorliegenden Fachgutachten stehe außer Zweifel, dass die beiden gegenständlichen Widmungsänderungen in mehrfachem Widerspruch zu den örtlichen Raumordnungszielen stünden. So habe der verkehrstechnische Amtssachverständige nachvollziehbar dargelegt, dass auf Grund der vorhandenen Straßenquerschnitte im Bereich der Zufahrtsstraße zu den beiden geplanten Parkplätzen ein gefahrloses Begegnen von Bus/LKW und PKW über weite Teile nicht gegeben sei, dass bei den vorhandenen Engstellen, Einfriedungen und Mauern zusätzliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses aber auch Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit bei den Fußgängern zu erwarten seien und dass schließlich im Einmündungsbereich der L ... in die B ... eine Beeinträchtigung im Zu- und Abfahrtsbereich zu erwarten sei. Selbst der Ortsplaner verweise in seinen Ausführungen auf diese grundsätzliche Problematik. Die bestehende - kritische - verkehrsmäßige Erschließungssituation sei letztlich auch ausschlaggebend dafür gewesen, dass die seinerzeitige eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die R-Bahn nur unter der Voraussetzung erteilt worden sei, dass keine allgemeine uneingeschränkte Erschließung für den motorisierten Individualverkehr erfolge. Damit ergebe sich einerseits ein gravierender Widerspruch der beabsichtigten Widmungsänderungen insbesondere zum Raumordnungsziel des § 27 Abs. 2 lit. e bzw. lit. k TROG 1997, andererseits würde die Erteilung der aufsichtsbehördlichen Genehmigung diametral in Widerspruch zur seinerseitigen eisenbahnrechtlichen Baubewilligung stehen. Bereits aus diesem Grund habe die aufsichtsbehördliche Genehmigung versagt werden müssen.

Weiters habe der naturkundefachliche Amtssachverständige dargelegt, dass im Falle der Errichtung des gegenständlichen Großraumparkplatzes bzw. im Falle der Erweiterung des bestehenden Parkplatzes nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten wären und zudem alle Schutzgüter nach dem Tir. NaturschutzG 1997 stark und nachhaltig beeinträchtigt würden. Insofern ergebe sich ein Widerspruch zu den Raumordnungszielen in § 27 Abs. 2 lit. h und i TROG 1997 (die Erhaltung ökologisch besonders wertvoller Flächen und die Bewahrung erhaltenswerter natürlicher oder naturnaher Landschaftselemente und Landschaftsteile gemäß lit. h und die Erhaltung zusammenhängender Erholungsräume gemäß lit. i).

Letztlich sei aber auch dem raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen beizupflichten, dass die Errichtung des Parkplatzes südlich oberhalb der Landesstraße für rund 200 Parkplätze im Widerspruch zu den Vorgaben des örtlichen Raumordnungskonzeptes stünde. Im örtlichen Raumordnungskonzept sei dieser Bereich mit dem Sondernutzungsstempel S 22 versehen und eine "Sondernutzung für touristische Zwecke" werde für zulässig erachtet. Der bestehende Parkplatz sei mit dem Sondernutzungsstempel S 21 versehen und diese Sondernutzung sei mit "Parkplatz R" definiert. Eine Parkplatznutzung im Bereich des Sondernutzungsstempels S 22 sei nach den Vorgaben des örtlichen Raumordnungskonzeptes nicht zulässig. Dies ergebe sich allein schon daraus, dass im vorliegenden Bereich zwei Sondernutzungsbereiche fixiert worden seien und dabei ausdrücklich zwischen Parkplatz und sonstigen touristischen Einrichtungen unterschieden worden sei. Außerdem seien zwar (zusätzliche) Parkplatzüberlegungen für den Bereich R im örtlichen Raumordnungskonzept verankert worden, diese bezügen sich allerdings nicht auf den strittigen Bereich (vgl. § 6 Abs. 13 des Verordnungstextes zum örtlichen Raumordnungskonzept).

Zusammenfassend vertrete die belangte Behörde die Auffassung, dass die Ausweisung der Sonderfläche Parkplatz südlich oberhalb der Landesstraße für rund 200 Parkplätze im Widerspruch zum örtlichen Raumordnungskonzept stehe. Weiters lägen bezüglich beider geplanten Widmungsänderungen mehrfache Widersprüche zu den örtlichen Raumordnungszielen - insbesondere was den Verkehr anbelange - vor, sodass diese Änderungen einer geordneten räumlichen Entwicklung der Gemeinde entgegen stünden (§ 66 Abs. 2 lit. e TROG 2001). Selbst eine Abwägung

konkurrierender Interessen vor dem Hintergrund der Pluralität der Raumordnungsziele könne zu keinem anderen Ergebnis führen. Die mit den Widmungsänderungen verbundenen massiven Beeinträchtigungen raumordnungsrechtlicher Zielbestimmungen könnten durch das Interesse der Beschwerdeführerin an der Bereitstellung der gegenständlichen Parkflächen zur Verbesserung der Attraktivität des V und zur Verbesserung der finanziellen Situation der V-Bahnen und -lifte keinesfalls aufgewogen werden. Es werde daher erforderlich sein, nach anderen Lösungen zu suchen. Die aufsichtsbehördliche Genehmigung sei somit zu versagen gewesen.

In der dagegen erhobenen Beschwerde wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 66 Abs. 2 Tir. RaumordnungsG 2001, LGBl. Nr. 93

(TROG 2001), ist dem örtlichen Raumordnungskonzept oder dem fortgeschriebenen örtlichen Raumordnungskonzept die aufsichtsbehördliche Genehmigung zu versagen, wenn es

"e) nicht geeignet ist, eine geordnete räumliche

Entwicklung der Gemeinde im Sinne der Ziele der örtlichen Raumordnung sicherzustellen".

Gemäß § 66 Abs. 3 TROG 2001 ist dem Flächenwidmungsplan die aufsichtsbehördliche Genehmigung zu versagen, wenn

"a) dieser im Widerspruch zum örtlichen

Raumordnungskonzept steht;

b) sonst ein Versagungsgrund nach Abs. 2 vorliegt".

Gemäß § 27 Abs. 2 lit. e, h, i und k TROG 2001 sind Ziele der örtlichen Raumordnung insbesondere

"e) die Vorsorge für eine zweckmäßige und bodensparende, auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des Schutzes des Orts-, Straßen- und Landschaftsbildes abgestimmte Bebauung und verkehrsmäßige Erschließung der bebauten und zu bebauenden Gebiete und Grundflächen;

...

h) die Erhaltung ökologisch besonders wertvoller

Flächen und die Bewahrung erhaltenswerter natürlicher oder
naturnaher Landschaftselemente und Landschaftsteile;

i) die Erhaltung zusammenhängender Erholungsräume;

...

k) die Schaffung der erforderlichen Verkehrsflächen

der Gemeinde unter weitestmöglicher Vermeidung von nachteiligen

Auswirkungen des Verkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt, sowie

l)"

Die Beschwerdeführerin wendet sich sowohl gegen die Auffassung der belangten Behörde, die beantragten Widmungsänderungen verstießen gegen das örtliche Raumordnungskonzept als auch dagegen, dass durch die geplanten Umwidmungen in mehrfacher Hinsicht Widersprüche zu den Raumordnungszielen auftreten. Die Beschwerdeführerin habe sich mit der Festlegung des Bereiches S 22 für touristische Nutzung eine Fläche geschaffen, die im Falle des Bedarfes und der Notwendigkeit der Errichtung infrastruktureller Einrichtungen entsprechend

gewidmet werden könne. Die Beschwerdeführerin habe sich in diesem Bereich alle Möglichkeiten einer touristischen Nutzung offen gelassen. Im Bereich S 21 sei bereits vor der Erlassung und der aufsichtsbehördlichen Genehmigung des derzeit gültigen örtlichen Raumordnungskonzeptes ein Parkplatz errichtet worden und dieser Bereich habe sich für eine geringfügige Erweiterung des bestehenden Parkplatzes angeboten. Eine geringfügige Erweiterung deswegen, da die räumliche Situation im Bereich S 21 nur weitere 36 Parkplätze zulasse. Eine andere Nutzung des Bereiches S 21 sei nicht möglich und dieser Bereich sei daher im örtlichen Raumordnungskonzept mit Parkplatz R-Bahn umschrieben. Die Schlussfolgerung der belangten Behörde, dass mit der Ausweisung des "Parkplatzes R-Bahn" einhergehe, dass an anderen Orten keine Parkplätze errichtet werden könnten, sei nicht nachvollziehbar, weil der Bereich S 22 eben nicht nur Parkplätze, sondern auch andere touristische Einrichtungen zulassen solle. Die V AG müsse für ihr finanzielles Überleben ihre Attraktivität im öffentlichen Interesse steigern und da der bereits vorhandene Verkehr samt ungeregelter Parksituation einer Lösung harre, müsse der Bereich S 22 touristisch genutzt werden, die Schaffung eines Parkplatzes stelle jedenfalls eine solche touristische, unbedingt notwendige, bedarfs- und infrastrukturbezogene Einrichtung dar, genauso wie dies im örtlichen Raumordnungskonzept für den Bereich S 22 gefordert und vorgesehen sei.

Zudem grenzten die Grundstücke, die den Bereich S 22 ausmachten, unmittelbar an die Talstation der R-Bahn an und böten sich geradezu ideal für die Nutzung als Parkplatz an. Wenn die belangte Behörde meine, es liege ein Widerspruch zum örtlichen Raumordnungskonzept vor, so übersehe sie jedenfalls, dass eine ordentliche Entwicklung im touristischen Bereich auch für die gesamte Gemeinde von Nutzen und Vorteil sei und nicht im Widerspruch zu den Zielen der örtlichen Raumplanung stehe und schon gar nicht dann, wenn durch die beabsichtigten Maßnahmen, Missstände (z.B. in Form von "Wildparken") beseitigt werden sollten.

Der Ansicht der Beschwerdeführerin, dass die Ausweisung im Raumordnungskonzept S 22 auch die Nutzung als Parkplatz für die R-Bahn umfasse, kann nicht gefolgt werden.

Die Sondernutzung für touristische Zwecke im örtlichen Raumordnungskonzept ist wie folgt definiert:

"S22 Sondernutzung für touristische Zwecke

Z0 Bedarfs- und infrastrukturbezogen

In der Wintersaison 1997/98 wurde die neue R-Bahn in Betrieb genommen. An der Talstation besteht derzeit eine Sonderflächenwidmung für eine 'Schirmbar mit Jausenstation'. Für eventuelle weitere touristische Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb wurde westlich der Talstation entlang der Z-Berger Straße aus der Freihaltestelle Z-Berg (FA5) ausgenommen. In diesem Bereich sind Sonderflächenwidmungen für touristische Nutzungen zulässig."

Die belangte Behörde hat sich zutreffend darauf berufen, dass im Raumordnungskonzept der Sondernutzungsstempel S 22 für "weitere touristische Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb", hingegen der Sondernutzungsstempel S 21 ausdrücklich für den Parkplatz R-Bahn verwendet wurde. Hinzu kommt, dass auch in § 6 Abs. 13 des örtlichen Raumordnungskonzeptes ausdrücklich die Errichtung eines zusätzlichen Parkplatzes bei Bedarf und gegebener Standorteignung in der Freihaltestelle FE 1 im Bereich der Talstation des R-Liftes vorgesehen ist. Weiters wird im Raumordnungskonzept auch zu S 09 der Parkplatz V-Bahn ausdrücklich genannt. Bei einer systematischen Auslegung kann der Sondernutzungsstempel S 22 nicht dahin verstanden werden, dass auch die Schaffung von Parkplätzen damit erfasst sein sollte. Auch der Wortlaut dieser Nutzungsregelung selbst, der nach der Sonderflächenwidmung für eine "Schirmbar mit Jausenstation" neben der R-Bahn "von weiteren möglichen touristischen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb" spricht, steht einer Auslegung, wie sie von der Beschwerdeführerin vertreten wird, entgegen.

Weiters meint die Beschwerdeführerin, es könne nicht von einem Großparkplatz gesprochen werden, da nur 200 Parkplätze geschaffen werden sollen. Durch die Errichtung von Parkplätzen werde in die Natur zwar eingegriffen, bei einer Größenordnung von 200 Parkplätzen könne jedoch keinesfalls davon gesprochen werden, dass dadurch die Ziele der örtlichen Raumordnung verletzt und nicht eingehalten würden.

Dem ist entgegenzuhalten, dass es im Falle der Errichtung von Parkplätzen für einen allfälligen Eingriff in die Raumordnungsziele gemäß § 27 Abs. 2 lit. h) TROG 2001 ("... die Bewahrung erhaltenswerter natürlicher oder naturnaher Landschaftselemente und Landschaftsteile") und § 27 Abs. 2 lit. i) TROG 2001 ("die Erhaltung

zusammenhängender Erholungsräume") immer maßgeblich ist, in welchem Bereich der Landschaft bzw. der Natur ein solcher Parkplatz geplant ist. Im vorliegenden Fall stellte der naturkundliche Amtsachverständige dazu in seiner Stellungnahme fest, dass die gegenständliche Fläche Teil der naturnahen, einzigartigen Kulturlandschaft um R bzw. dem G-Massiv sei und es sich um gut strukturierte Mähwiesen unterschiedlicher Vegetationszusammensetzung handle. Die auf der anderen Straßenseite vorgesehene Erweiterung des bestehenden Parkplatzes beträfe in dem "tief eingeschnittenen Tälchen höchst wertvolle, laubholzdominierte Waldränder".

Da sich die Versagung der aufsichtsbehördlichen Genehmigung für die verfahrensgegenständlichen Widmungsänderungen zu Recht auf einen Widerspruch mit dem Raumordnungskonzept gemäß § 66 Abs. 3 TROG 2001 bzw. auf das Vorliegen des Versagungsgrundes gemäß § 27 Abs. 2 lit. h und i TROG 2001 (hinsichtlich beider geplanten Widmungsänderungen) gestützt hat, erübrigt es sich auf die weiteren Argumente des angefochtenen Bescheides (die problematische verkehrsmäßige Erschließung der beiden geplanten Parkplatzräume und die Bedeutung der seinerzeit erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die R-Bahn) näher einzugehen.

Wenn die Beschwerdeführerin in Bezug auf die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes R-Bahn auf Ausführungen des raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen verweist, wonach keine gravierenden landschaftlichen Störfaktoren bei Erweiterung des Parkplatzes entstünden, ist sie darauf zu verweisen, dass die Beurteilung über das Ausmaß des Eingriffes in die Landschaft bzw. in die Natur allein und maßgeblich in die Zuständigkeit des naturkundfachlichen Amtssachverständigen fällt. Diese Ausführungen des raumordnungsfachlichen Sachverständigen waren nicht von maßgeblicher Bedeutung, die belangte Behörde hat sich auch darauf nicht gestützt.

Der Beschwerderüge, der angefochtene Bescheid stütze sich teilweise auf veraltete Gutachten bzw. veraltete Grundlagen und zu Unrecht auf die eisenbahnrechtliche Genehmigung für die V-Bergbahn, ist entgegenzuhalten, dass die maßgeblichen Grundlagen für die vorliegende abweisende Entscheidung der belangten Behörde das örtliche Raumordnungskonzept der Beschwerdeführerin vom 21. März 2002, die raumordnungsfachliche Stellungnahme vom 3. Dezember 2003 und die naturkundfachliche Stellungnahme vom 5. September 2003 waren. Die Beschwerdeführerin trägt selbst nichts vor, was die Annahme gerechtfertigt erscheinen lassen könnte, diese Grundlagen für die Entscheidung hätten im Entscheidungszeitpunkt bzw. im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides (Zustellung an die Beschwerdeführerin am 1. April 2004) nicht mehr als zutreffend angesehen werden können. Die aus der eisenbahnrechtlichen Genehmigung abgeleiteten Überlegungen waren nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes im Hinblick auf die angeführten, als zutreffend erachteten Argumente nicht mehr von Bedeutung.

Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG i.V.m. der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003.

Wien, am 14. Juli 2005

Schlagworte

Planung Widmung BauRallg3 Sachverständiger Erfordernis der Beziehung Besonderes Fachgebiet

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2005:2004060078.X00

Im RIS seit

12.08.2005

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.at>