

BESTIMMUNGEN DER VERTRAGSPARTEIEN ÜBER DIE VERWENDUNG VON KRAFTFAHRZEUGEN UND MOTORISIERTEN LUFTFAHRZEUGEN IN DEN ALPEN

Der Ständige Ausschuss der Alpenkonvention hatte in seiner 37. Sitzung beschlossen, die Bestimmungen der Vertragsparteien über die Verwendung von Kraftfahrzeugen und motorisierten Luftfahrzeugen in den Alpen sowie deren Übereinstimmung mit Artikel 15, Absatz 2 und Artikel 16 des Protokolls "Tourismus" und Artikel 12, Absatz 1 des Protokolls "Verkehr" zu untersuchen.

Gemäß Artikel 15, Absatz 2 des Tourismusprotokolls verpflichten sich die Vertragsparteien, die Ausübung motorisierter Sportarten so weitgehend wie möglich zu begrenzen oder erforderlichenfalls zu verbieten, es sei denn, von den zuständigen Behörden werden hierfür bestimmte Zonen ausgewiesen.

Nach Artikel 16 des Tourismusprotokolls verpflichten sich die Vertragsparteien, außerhalb von Flugplätzen das Absetzen aus Luftfahrzeugen für sportliche Zwecke so weitgehend wie möglich zu begrenzen oder erforderlichenfalls zu verbieten.

Artikel 12, Absatz 1 des Verkehrsprotokolls bestimmt schließlich, dass sich die Vertragsparteien, ohne dies auf andere Regionen zu beziehen, dazu verpflichten, die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschließlich des Fluglärms soweit wie möglich zu senken. Unter Beachtung der Ziele des Verkehrsprotokolls bemühen sich die Vertragsparteien, das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten. Zum Schutz der Wildfauna treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen um den nichtmotorisierten Freizeit-Luftverkehr zeitlich und örtlich einzuschränken.

Mit diesem Bericht soll die Frage beantwortet werden, ob in den Rechtsordnungen der Vertragsstaaten noch Lücken in Bezug auf die Umsetzung dieser Bestimmungen des Tourismusprotokolls und des Verkehrsprotokolls bestehen.

Die Vertragsparteien wurden zunächst gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- Bestehen Rechtsvorschriften, welche die Verwendung von Kraftfahrzeugen und motorisierten Luftfahrzeugen im Anwendungsgebiet der Alpenkonvention im Allgemeinen und in den Naturräumen im Besonderen regeln?
- Gibt es spezifische Regelungen für Motorräder, Quads und Skidoos?
- Gibt es spezifische Regelungen für Heliskiing und Panoramaflüge? Ist für diese Regelungen die gesamtstaatliche Ebene oder die regionale Ebene zuständig?
- Bereitet die Auslegung bestimmter Begriffe in diesem Zusammenhang Schwierigkeiten?
- Falls keine spezifischen Rechtsvorschriften bestehen, sind solche vorgesehen (Gesetzesentwürfe)?

Anlässlich der 40. Sitzung des Ständigen Ausschusses in Evian/F wurde den Vertragsparteien mitgeteilt, dass es nach Durchsicht der beim Ständigen Sekretariat eingegangenen Antworten für notwendig erachtet wurde, einige der erhaltenen Beiträge zu vervollständigen.

Der vorliegende Bericht fußt auf den von den einzelnen Vertragsparteien zunächst bis zum 15.7.2008 und dann bis zum 30.6.2009 übermittelten Antworten sowie auf Recherchen in Gesetzblättern der Vertragsstaaten. Er ist wie folgt strukturiert:

1. Kurzer Überblick über bestehende spezifische Rechtsvorschriften und evtl. aufgetretene Schwierigkeiten
2. Analyse der geltenden Rechtsvorschriften nach:
 - 2.1. Flächenkategorien
 - 2.1.1. Öffentliche Straßen
 - 2.1.2. Nicht öffentliche Straßen und Flächen außerhalb des Straßennetzes (off-road)
 - 2.1.3. Schutzgebiete
 - 2.2. Fahrzeugkategorien
 - 2.2.1. Kraftfahrzeuge
 - 2.2.2. Motorisierte Luftfahrzeuge
3. Schlussfolgerungen

1. Kurzer Überblick über bestehende spezifische Rechtsvorschriften und evtl. aufgetretene Schwierigkeiten

In Frankreich und Slowenien ist der Staat für den Naturschutz zuständig, in Italien liegt der Naturschutz in der Zuständigkeit des Staates und der Regionen, in Deutschland und in Österreich in der Zuständigkeit der Bundesländer.

Aus den von den Vertragsparteien erhaltenen Informationen über das Bestehen spezifischer Rechtsvorschriften auf nationaler Ebene bzw. auf Ebene der Regionen und Provinzen zur Regelung der Verwendung von Motorfahrzeugen geht hervor, dass in keinem der Vertragsstaaten spezifische Gesetze für den geographischen Anwendungsgebiet der Alpenkonvention existieren oder geplant sind.

Für das Fürstentum Liechtenstein und das Fürstentum Monaco könnten theoretisch andere Erwägungen angestellt werden, da das gesamte Gebiet dieser beiden Vertragsstaaten im Anwendungsbereich der Alpenkonvention liegt.

Das Fürstentum Monaco hat unter Verweis auf den hohen Urbanisierungsgrad seines Gebietes mitgeteilt, dass die Untersuchung im Falle Monacos nicht relevant ist. Dazu muss jedoch angemerkt werden, dass der Urbanisierungsgrad die alpinen Besonderheiten nicht notwendigerweise beeinflusst. Nicht wenige Gebiete im Anwendungsbereich der Alpenkonvention weisen eine hohe Urbanisierung auf. Die Gründe, aus denen der Kraftfahrzeugverkehr geregelt wird, gehen über den Schutz der alpinen Umwelt im engeren Sinne hinaus und stehen hauptsächlich im Zusammenhang mit der öffentlichen Ordnung, der Sicherheit und der Haftung gegenüber Dritten.

Was die Frage nach eventuellen Schwierigkeiten bei der Auslegung bestimmter Begriffe (wie zum Beispiel Straße, befahrbare Straße, öffentliche Straße, Freizeit, Sportveranstaltung) betrifft, haben alle Vertragsparteien geantwortet, dass es keine derartigen Probleme gibt. Nur Italien hat bei dieser Frage auf die notwendige Harmonisierung der Rechtsbegriffe hingewiesen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Italien seinerzeit Initiator des Interreg IIIB Alpine Space Projektes "LexAlp" war, bei dem rund 2000 Rechtsbegriffe, deren Auslegung sich möglicherweise als problematisch erweisen könnte, in den vier offiziellen Sprachen der Alpenkonvention

harmonisiert wurden.¹ (*Anm.d.Ü.: Die Fußnoten werden in der Sprache des Originaltextes wiedergegeben*)

¹ <http://217.199.4.152:8080/termbank/LexALP.po>

2. Analyse der geltenden Rechtsvorschriften

2.1 Flächenkategorien

Bei der Analyse der Rechtsvorschriften über die Verwendung von Motorfahrzeugen im Allgemeinen können drei Flächenkategorien unterschieden werden:

- Öffentliche Straßen
- Nicht öffentliche Straßen und Flächen außerhalb des Straßennetzes (off-road)
- Schutzgebiete

2.1.1 Öffentliche Straßen

Der Verkehr auf öffentlichen Straßen innerhalb und außerhalb von Ortschaften ist generell in den jeweiligen nationalen Rechtsordnungen und vor allem in den jeweiligen Straßenverkehrsordnungen der Vertragsstaaten geregelt. Als öffentliche Straße wird in der Regel eine Fläche bezeichnet, die dem Gemeingebrauch gewidmet und für die Benutzung durch Fußgänger, Fahrzeuge und Tiere bestimmt ist. Die Straßen werden normalerweise nach baulichen, technischen und funktionalen Merkmalen klassifiziert und unterteilt.

In keinem der Vertragsstaaten gibt es spezifische Regelungen für den Verkehr in Gebieten, in denen die Alpenkonvention Anwendung findet, d.h. Bestimmungen, die alpenspezifische Probleme berücksichtigen.

Was die Zuständigkeit und Verfügungsgewalt in diesem Bereich betrifft, müssen die Vertragsstaaten einzeln betrachtet und die Besonderheiten der jeweiligen nationalen Rechtsordnungen berücksichtigt werden.

So ist zum Beispiel in Österreich die Benutzung öffentlicher Straßen sowohl durch das Bundesstraßengesetz als auch durch die verschiedenen Straßengesetze der Länder geregelt. Während ersteres für die Bundesstraßen gilt, enthalten die Ländergesetze Bestimmungen, die sich alle anderen öffentlichen Straßen beziehen.

Auch in Deutschland bezeichnet das Bayerische Straßen- und Wegegesetz² dem

² Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) - BayRS 91-1-I

öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen, Wege und Plätze als öffentliche Straßen. Außer einem kurzen Verweis auf Sportveranstaltungen auf öffentlichen Straßen erscheint für diese Untersuchung eine weitere Vertiefung in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

Nach der Tragödie beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans/Frankreich im Jahre 1955 hat die Schweiz in Art. 52 des Bundesgesetzes über den Straßenverkehr öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen verboten. "Der Bundesrat kann Ausnahmen zulassen oder das Verbot auf andere Arten von Motorfahrzeugrennen ausweiten. Bei der Entscheidung werden vor allem die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung berücksichtigt." Mit Ausnahme von Ausflugsfahrten, bedürfen alle motor- und radsportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird. Wenn die kantonale Behörde der Ansicht ist, dass ausreichende Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden, kann sie Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften gestatten.

In Frankreich ist die Ausübung des Motorsports auf und außerhalb von öffentlichen Straßen durch das Dekret vom 16.5.2006 geregelt. Motorsporttreffen, sportliche Veranstaltungen oder Wettbewerbe, an denen mehr als 200 Autos oder mehr als 400 Motorräder "mit zwei bis vier Rädern" teilnehmen, müssen zum Schutz der Sicherheit von Teilnehmern und Zuschauern sowie zur Wahrung der öffentlichen Ruhe und der geordneten Verkehrsverhältnisse (bei vorübergehender Sperrung öffentlicher Straßen) vom Präfekten genehmigt werden. Veranstaltungen oder Treffen mit weniger als 200 Autos oder weniger als 400 Motorrädern "mit zwei bis vier Rädern" müssen dagegen lediglich angemeldet werden. Mit Inkrafttreten des neuen Gesetzes über die Umwelthaftung vom 13.8.2009, durch das Art. 414-4 des Umweltgesetzbuches geändert wurde, erstreckt sich die Umweltverträglichkeitsprüfung in Gebieten von gemeinschaftlichem Interesse (Natura 2000) nunmehr auch auf Maßnahmen und Veranstaltungen. In dem Entwurf des Dekrets zur Änderung von Art. 414-19 und ff. des Umweltgesetzbuches ist neben einer Liste von Projekten und Programmen auch eine Auflistung von Veranstaltungen und Maßnahmen mit potenziellen negativen Auswirkungen auf Gebiete des ökologischen Netzes Natura 2000 vorgesehen. In die Liste werden alle sportlichen Veranstaltungen mit Motorfahrzeugen, die auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden, aufgenommen.

In den anderen Vertragsstaaten müssen Autorennen oder ähnliche Veranstaltungen nach

den geltenden einschlägigen Gesetzen³ genehmigt werden.

2.1.2 Nicht öffentliche Straßen und Flächen außerhalb des Straßennetzes

Von besonderem Interesse für diese Untersuchung ist die Benutzung von nicht öffentlichen Straßen sowie der Zugang zu Flächen außerhalb des Straßennetzes bzw. zu nicht unter Landschaftsschutz stehenden Flächen. Während der Zugang zu öffentlichen Straßen – außer in besonderen Fällen – für alle Benutzer frei ist und in Schutzgebieten generell verboten oder eingeschränkt ist, wird der Zugang zu anderen Flächen durch unterschiedliche Bestimmungen geregelt.

Das in Bayern geltende Immissionsschutzgesetz⁴ sieht verschiedene Verbote für den Kraftfahrzeugverkehr vor. Aufgrund dieses Gesetzes ist es generell verboten, lärm- oder abgaserzeugende Motoren unnötig laufen zu lassen (Art. 12, Abs. 1, Nr. 1). Aus dieser Bestimmung leitet sich zum Beispiel die Pflicht ab, vor Bahnübergängen bei geschlossener Schranke den Motor abzuschalten. Laut obigem Art. 12 ist es ferner verboten, motorisierte Schneefahrzeuge zu betreiben (Abs. 1, Nr. 2) sowie Krafträder in der freien Natur ohne Notwendigkeit laufen zu lassen (Abs. 1, Nr. 3). Ob eine Notwendigkeit besteht, wird von Fall zu Fall entschieden. Motorsportaktivitäten werden nicht generell als unnötig bezeichnet. Unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Lärmschutzes können die Kreisverwaltungsbehörden Ausnahmen zulassen (Art. 12, Abs. 2). Ausnahmen vom allgemeinen Verbot sind in besonderen Fällen (Bergwacht, Seilbahnbetreiber usw.) vorgesehen.

In der Schweiz kann nach dem Bundesgesetz über den Straßenverkehr der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Straßen, die nicht für den allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind (und im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen), vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden. Andere Beschränkungen oder Vorschriften können vorgesehen werden, wenn es die Erfordernisse zum Schutz der Anwohner oder anderer Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung verlangen.

Vorbehaltlich des Erlasses der zum Vollzug des Gesetzes notwendigen Vorschriften und der Benennung der zuständigen Bundesbehörden, obliegt es den Kantonen, die

³ A: § 64 StVO Sportliche Veranstaltungen auf Straßen; I: Art. 9. Codice della Strada Competizioni sportive su strada; D: § 29 StVO Übermäßige Straßenbenutzung; FL: Art. 48 SVG;

⁴ Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) (BayRS 2129-1-1-UG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2008 (GVBl. S. 466), Fundstelle: BayRS III, S. 472.

notwendigen Maßnahmen für die Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes zu treffen und die zuständigen kantonalen Behörden zu benennen. Die Kantone sind außerdem zuständig für den Erlass ergänzender Vorschriften über den Straßenverkehr, außer für Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie Eisenbahnfahrzeuge (vgl. Art. 106 des o.g. Gesetzes).

Der Motorfahrzeugverkehr im Wald und auf Waldstraßen ist laut Art. 15 des Waldgesetzes⁵ nur zu forstlichen Zwecken erlaubt. Der Bundesrat regelt die Ausnahmen für militärische und andere öffentliche Aufgaben. Die Kantone können zulassen, dass Waldstraßen zu anderen Zwecken befahren werden dürfen, soweit die Walderhaltung oder andere öffentliche Interessen nicht dagegen sprechen (vgl. Abs. 2). Zum Vollzug des Waldgesetzes und insbesondere des Art. 15 wurde die Waldverordnung⁶ erlassen. Laut Art. 13 dieser Verordnung ist das Befahren des Waldes abseits der Straßen nur für Rettungszwecke, Polizeikontrollen, militärische Übungen, Maßnahmen zum Schutz vor Naturkatastrophen und zur Instandhaltung der Leitungsnetze von Fernmeldediensten erlaubt. Ausdrücklich verboten sind dagegen Veranstaltungen mit Motorfahrzeugen auf Waldstraßen und im übrigen Wald (vgl. Art. 13, Abs. 3 der Verordnung).

Die Gesetze über den Verkehr auf öffentlichen Straßen enthalten keine spezifischen Bestimmungen, die den Zugang zu Naturräumen beschränken.

Auch in Liechtenstein ist der Motorfahrzeugverkehr im Wald und auf Waldstraßen durch das Waldgesetz⁷ verboten. Ausdrücklich erlaubt ist jedoch die Benutzung von Motorfahrzeugen zu forstlichen, land- und alpwirtschaftlichen sowie jagdlichen Zwecken. Wenn die Walderhaltung oder andere öffentliche Interessen nicht dagegen sprechen, kann die Benutzung von Motorfahrzeugen auch zu anderen Zwecken erlaubt werden.

Gemäß Verordnung der Regierung der Republik Slowenien über das Fahrverbot für Motorfahrzeuge in Naturräumen (Amtsblatt der Republik Slowenien Nr. 16/1995, 28/95, 35/2001) ist das Fahren, Abstellen und Parken von Fahrzeugen bzw. die Durchführung von Ausflugsfahrten mit zwei- oder vierrädrigen Motorfahrzeugen in diesen Gebieten verboten. Das Verbot gilt für das gesamte Staatsgebiet. Die Naturräume liegen in Gebieten außerhalb der Städte, Dörfer, Ortschaften, nicht klassifizierten Straßen bzw. nicht für den Verkehr, das Abstellen oder Parken von Fahrzeugen bestimmten Straßen. Das Gesetz

⁵ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Wald (Waldgesetz, WaG)

⁶ Verordnung vom 30. November 1992 über den Wald (Waldverordnung, WaV)

⁷ Art. 16 Waldgesetz vom 25. März 1991 (WaldG), Liechtensteiner Landesgesetzblatt, Jahrgang 1991, Nr. 42, ausgegeben am 27.7.1991

verbietet ausdrücklich nur die Benutzung von Motorfahrzeugen mit Radantrieb. Die Benutzung von Fahrzeugen ohne Räder (Raupefahrzeuge usw.) fällt also offenbar nicht unter das Verbot. Da zu den Ausnahmen auch die Errichtung und Instandhaltung von Skipisten zählt und für diese Tätigkeiten normalerweise Raupen- oder Schlittenfahrzeuge eingesetzt werden, ist davon auszugehen, dass das allgemeine Verbot auch die Verwendung dieser Fahrzeuge auf anderen Flächen oder zu anderen Zwecken umfasst.

Was Österreich angeht, sind vor allem die Natur- und Landschaftsschutzbestimmungen der einzelnen Bundesländer von Bedeutung für diese Untersuchung.

In Vorarlberg⁸ gibt es keine Bestimmungen, die die Benutzung von Kraftfahrzeugen generell verbieten oder beschränken. Es besteht jedoch die Möglichkeit, den Kraftfahrzeugverkehr – vollständig oder nur in bestimmten Gebieten – durch Regierungsverordnung zu verbieten, wenn diesem die Ziele des Umweltschutzes und der Raumentwicklung entgegenstehen. In Tirol⁹ sind sportliche Wettbewerbe mit Kraftfahrzeugen, die mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden, in Naturräumen verboten. Davon ausgenommen sind Rennen auf Rundstrecken, für die eine entsprechende Bewilligung vorliegt, bzw. Rennen, die überwiegend innerhalb geschlossener Ortschaften¹⁰ durchgeführt werden. Davon abgesehen ist für die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb von Verkehrsflächen oder für die Bereitstellung von Grundstücken zur regelmäßigen Ausübung des Motorsports die Bewilligung der zuständigen Behörde erforderlich. Das Land Salzburg¹¹ verbietet die Benutzung von Fahrzeugen mit oder ohne Motor außerhalb von Flächen, die für den Fahrzeugverkehr bestimmt sind. Somit ist auf Almböden, Feldern und Wiesen, in Wäldern und Bergen auch das Fahren mit Mountainbikes verboten. Nicht unter das Verbot fällt

⁸ Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (GNL), LGBl. Nr. 22/1997 idGF 1/2008; Gesetz über die Sportförderung und die Sicherheit bei der Sportausübung, LGBl. Nr. 15/1972, 17/1995, 58/2001, 27/2005, 1/2008, 36/2008 (Sportgesetz)

⁹ Tiroler Naturschutzgesetz – TNSchG 1997 LGBl. Nr. 26/2005 idGF LGBl. Nr. 57/2007; Tiroler Nationalparkgesetz, LGBl. Nr. 103/1991

¹⁰ § 2 Abs. 2 TNSchG 2005: Geschlossene Ortschaft ist ein Gebiet, das mit mindestens fünf Wohn- oder Betriebsgebäuden zusammenhängend bebaut ist, wobei der Zusammenhang bei einem Abstand von höchstens 50 Metern 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.

¹¹ Salzburger Naturschutzgesetz 1999 - NSchG idGF LGBl. Nr. 100/2007; Salzburger Nationalparkgesetz, LGBl. Nr. 106/1983, über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern im Land Salzburg; Gesetz vom 5. Juli 1972 über den Betrieb von Motorschlitten - Motorschlittengesetz, LGBl. Nr. 90/1972 idGF LGBl. Nr. 58/2005

jedoch das Befahren zu Bewirtschaftungszwecken oder zur Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen. Fahrten mit Motorschlitten im Rahmen des Gesetzes über den Betrieb von Motorschlitten (Motorschlittengesetz) sind ebenfalls von dem Verbot ausgenommen. In Kärnten¹² ist es verboten, außerhalb der für den Verkehr bestimmten Flächen mit Kraftfahrzeugen im Allgemeinen, mit Motorschlitten und anderen Geländefahrzeugen zu fahren oder diese dort abzustellen. Das bedeutet, dass – außer in Ausnahmefällen – das Fahren abseits der Straßen auch für Geländefahrzeuge verboten ist. Neben den bereits genannten Ausnahmen gilt das Verbot nicht für die Benutzung von Fahrzeugen zur Instandhaltung von Skipisten und Loipen sowie für sportliche Veranstaltungen. In Oberösterreich¹³ ist das Fahrverbot auf bestimmte Gebiete (Gebiete oberhalb von 1200 m, Moore, Sümpfe, Feuchtwiesen und Trockenwiesen) und bestimmte Fahrzeugkategorien (Zweiräder oder einspurige Fahrzeuge) beschränkt. Von dem Verbot ausgenommen sind Flächen, die als Übungsgelände oder zur Durchführung von Rad- und Motorsportveranstaltungen dienen. In der Steiermark ist die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb von Straßen oder von befestigten Fahrwegen im Gelände in einem eigenen Gesetz¹⁴ geregelt. Diese ist nur in den gesetzlich festgelegten Fällen erlaubt. Zu den Ausnahmen zählt auch die Verwendung von Fahrzeugen auf Motorsportanlagen nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz¹⁵. In Niederösterreich existieren keine speziellen Naturschutzbestimmungen, die sich mit dem Motorsport befassen. Nach § 7 des Naturschutzgesetzes¹⁶ unterliegen jedoch die Errichtung, die Erweiterung sowie der Betrieb von Sportanlagen und insbesondere von solchen für den Motocross-, Autocross- und Trialsport der Bewilligungspflicht. Motorsportveranstaltungen, die außerhalb des Geltungsbereiches der Straßenverkehrsordnung durchgeführt werden, müssen nach dem Veranstaltungsgesetz¹⁷ genehmigt werden.

¹² Kärntner Naturschutzgesetz 2002 - K-NSG 2002 idF LGBl. Nr. 63/2005 LGBl. Nr. 103/2005; Kärntner Nationalpark- und Biosphärenparkgesetz - K-NBG LGBl. Nr. 55/1983 idF LGBl. Nr. 25/2007

¹³ Landesgesetz über die Erhaltung und Pflege der Natur (OÖ. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – OÖ. NSchG 2001) idF der RL 2006/105/EG vom 20. November 2006, ABl. Nr. L 363 vom 20.12.2006, S. 368; RL 92/43/EWG vom 21. Mai 1992, ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992, S. 7, idF der RL 2006/105/EG vom 20. November 2006, ABl. Nr. L 363 vom 20.12.2006, S. 368)

¹⁴ Gesetz vom 20. Juni 1973 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände (Geländefahrzeugegesetz) LGBl. Nr. 139/1973 idF LGBl. Nr. 148/2006

¹⁵ Gesetz vom 8. Juli 1969 über öffentliche Schaustellungen, Darbietungen und Belustigungen (Steiermärkisches Veranstaltungsgesetz), LGBl. Nr. 192/1969 idF LGBl. Nr. 25/2009

¹⁶ NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000) 5500-0 Stammgesetz 87/00 2000-08-31 Blatt 1-24 idF 5500-8 8. Novelle 4/10 2010-01-27

¹⁷ NÖ Veranstaltungsgesetz 7070-0 (Blatt 1-12 Ausgegeben am 16. August 2006 Jahrgang 2006 73. Stück

Mit dem Gesetz vom 3. Januar 1991¹⁸, das in Art. L362-1 und ff. des Umweltgesetzbuches kodifiziert ist und im gesamten Staatsgebiet gilt, verbietet Frankreich den Kraftfahrzeugverkehr in Naturräumen. Flächen, Straßen und Wege, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind – diese umfassen in Frankreich insgesamt 1,5 Millionen Kilometer – dürfen hingegen mit allen ordnungsgemäß zugelassenen Fahrzeugen befahren werden. Für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind alle öffentlichen Straßen und auch die ländlichen Straßen im Eigentum der Gemeinden, sofern sie von den Polizeibehörden nicht für den Verkehr gesperrt werden (siehe Art. L161-1 bis Art. L161-13 des Landwirtschaftsgesetzbuches). Die öffentliche Benutzung von Privatstraßen, die als Verbindungswege zwischen landwirtschaftlichen Grundstücken oder als Privatwege klassifiziert sind, ist eventuell möglich und hängt von der Befahrbarkeit, dem Straßenbelag und den Verkehrserfordernissen ab. Auf Privatgrundstücken kann der Grundstückseigentümer natürlich den öffentlichen Fahrzeugverkehr verbieten. Den Gemeinden wird ausdrücklich das Recht eingeräumt, den Verkehr auf öffentlichen Straßen innerhalb des Gemeindegebietes zu beschränken, soweit dies aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes erforderlich ist (siehe in diesem Zusammenhang Art. 2213-4 des allgemeinen Gesetzes über die Gebietskörperschaften). Nach Art. L361-2 des Umweltgesetzbuches sind die Departements verpflichtet, mit Unterstützung der jeweiligen Vereinigungen einen Departementplan mit ausgewiesenen Ausflugsstrecken für Kraftfahrzeuge zu erstellen. Nach Zustimmung der betroffenen Gemeinden werden die festgelegten Strecken durch Beschluss des Generalrats in den Plan aufgenommen. Derzeit sind vier solcher Departementpläne in der Testphase.

Art. L362-3 des Umweltgesetzbuches regelt hingegen die motorisierten Sport- und Freizeitaktivitäten auf öffentlichen Straßen und auf Grundstücken, die nicht nur zeitweise oder für einzelne Veranstaltungen dafür vorgesehen sind. Die Ausweisung und Freigabe eines Grundstücks für den Kraftfahrzeugverkehr bedarf nach Art. L421-2 und Art. R421-19g des Baugesetzbuches der Zustimmung des zuständigen Bürgermeisters. Danach kann der Präfekt die Zulassung für einen Zeitraum von vier Jahren erteilen, sofern das Grundstück den Sicherheitsvorschriften und den Sportreglements entspricht. Bei Flächen, die größer als vier Hektar sind oder die innerhalb eines Natura-2000-Gebietes liegen, muss das Projekt einer vorherigen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Im Rahmen der Anwendung des Waldgesetzes ist das Verlassen der öffentlichen

¹⁸ Loi n°91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification au code des communes (JORF n° 4 du 5 janvier 1991, p. 325)

Verkehrsflächen verboten.

Die in der italienischen Rechtsordnung bisher nicht geregelte Frage des Kraftfahrzeugverkehrs auf befestigten aber nicht asphaltierten Straßen und außerhalb von Straßen wird in einem Gesetzesentwurf (Ddl Carrara genannt)¹⁹ teilweise reglementiert. Mit diesem Gesetzesentwurf wird der Forderung des italienischen Motorradverbandes entsprochen, der Motorradfahrer für den Schutz der Landschaft sensibilisieren und gleichzeitig den Offroad-Sport fördern will, der gleichberechtigt neben anderen Sportarten stehen muss, solange er im Einklang und mit Rücksicht auf andere Naturliebhaber ausgeübt wird. Der Gesetzesentwurf unterscheidet zwischen Straßen- und Geländefahrzeugen; letztere sollten nur unter bestimmten Bedingungen und auf bestimmten Strecken, die normalerweise nicht von Straßenfahrzeugen benutzt werden, erlaubt sein.

Der Gesetzesentwurf regelt insbesondere das Fahren mit Geländefahrzeugen (Autos und Motorrädern) auf unbefestigten Straßen, wobei zwischen Karren- und Triftwegen (die nicht mit großen und schweren Fahrzeugen befahren werden dürfen) und Saumpfadern und Wegen (die nur mit Zweirädern befahren werden dürfen) unterschieden wird. Der Gesetzesentwurf legt allgemeine Kriterien fest, nach denen der Kraftfahrzeugverkehr auf unbefestigten Straßen verboten ist, wenn der Untergrund dadurch dauerhaft beschädigt wird. Auf öffentlichen Flächen ist das Fahren und Abstellen von Fahrzeugen außerhalb von Straßen nur in Ausnahmefällen erlaubt. Auf privaten Flächen ist dies erlaubt, wenn es vom Grundstückseigentümer genehmigt wird und wenn die Flächen nicht in durch Regionalgesetze eingerichteten Schutzgebieten oder unter Landschaftsschutz stehenden Gebieten liegen.

2.1.3 Schutzgebiete

Wenn ein Gebiet von besonderem ökologischen, naturkundlichen und landschaftlichen Wert unter Schutz gestellt wird, dann geschieht dies im Allgemeinen, um die Pflege und die Erhaltung des Gebietes zu gewährleisten. Der Verkehr und die Benutzung von Kraftfahrzeugen innerhalb dieser Gebiete werden deshalb normalerweise in den Gesetzen

¹⁹ Disegno di Legge n°1070 del Senato della Repubblica, XVI Legislatura sulla "Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuori strada". Tale DdL è stato assegnato all'8° Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni in data 21 ottobre 2008; l'esame del DdL deve ancora iniziare il suo iter. Da: <http://www.senato.it/leg/16/BGT/Schede/Ddliter/32428.htm>

und Verordnungen über die Einrichtung der Schutzgebiete geregelt.

Der Kraftfahrzeugverkehr in Schutzgebieten ist weitgehend verboten oder jedenfalls eingeschränkt, wobei aber normalerweise Ausnahmen für Berechtigte bzw. für die Benutzung von Kraftfahrzeugen aus Gründen des öffentlichen Interesses vorgesehen sind.

In Liechtenstein, zum Beispiel, ist das Fahrverbot in Naturschutzgebieten nicht auf Flächen außerhalb der Straßen und Wege beschränkt, sondern gilt auch für öffentliche Straßen. So erlaubt zum Beispiel die Verordnung vom 17. Oktober 1978 zum Schutze des "Ruggeller Rietes" den Zugang zu dem Naturschutzgebiet nur auf den dafür freigegebenen und entsprechend gekennzeichneten Wegen.

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) hat der Schweizer Bundesrat mittels Verordnung²⁰ in der Kernzone des Nationalparks das Befahren mit Fahrzeugen jeglicher Art sowie das Starten und Landen mit Luftfahrzeugen jeglicher Art, einschließlich Hängegleitern wie Deltas und Gleitschirmen (Art. 17, Abs. 1, lit. a-c) verboten; dieses Verbot gilt auch in Naturerlebnisparks (Art. 23), mit Ausnahme von Fahrzeugen ohne Motor, die auf entsprechend gekennzeichneten Wegen fahren dürfen. Abweichungen von dem Verbot sind zulässig, "wenn sie geringfügig sind und wichtige Gründe dafür bestehen".

Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Verbot ohne weiteres auch auf die Umgebungszonen ausgeweitet werden kann. Denn in Art. 18 wird die umweltfreundliche Gestaltung der Tourismus- und Erholungsnutzung als notwendige Maßnahme zur Erhaltung der Kulturlandschaft und zu deren Schutz vor nachteiligen Eingriffen bezeichnet. In den regionalen Naturparks ist die Förderung der "auf einen naturnahen Tourismus und die Umweltbildung ausgerichteten Dienstleistungen" vorgesehen (Art. 21 – Stärkung der nachhaltig betriebenen Wirtschaft).

Auch in Italien gibt es auf nationaler und regionaler Ebene sowie in einzelnen Schutzgebieten verschiedene Bestimmungen und Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr in Schutzgebieten. Regionalgesetze, die speziell die Benutzung von Kraftfahrzeugen in Schutzgebieten regeln, existieren offenbar nicht. Diese Lücke wird aber durch die Parkgesetze und die Parkordnungen geschlossen.

Was die Situation in Italien auf nationaler Ebene betrifft, sind die "Regelung des Verkehrs

²⁰ Verordnung vom 7. November 2007 über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung, PÄV)

auf Forststraßen (...) und deren Verwaltung sowie der Heliski-Betrieb und die Verwendung von Motorschlitten in besonderen Schutzgebieten (BSG nach der Habitat-Richtlinie 92/43/EG) mit offenen alpinen Landschaften" Bestandteil der "einheitlichen Mindestkriterien zur Festlegung der Erhaltungsmaßnahmen für bestimmte BSG" gemäß Art. 6 des Dekrets vom 17. Oktober 2007; dasselbe gilt für die Benutzung und die Verwaltung der Forststraßen (sowie für die "dauerhafte Öffnung neuer Forststraßen und – wege") in "besonderen Schutzgebieten mit alpinen Wäldern".

Mit dem bereits erwähnten Gesetzesentwurf Carrara wird den Regionen außerdem das Recht eingeräumt, den Kraftfahrzeugverkehr auf unbefestigten Straßen in nationalen und regionalen Parks, auf städtischen Grünflächen und in unter archäologischem Schutz stehenden Zonen einzuschränken.

In einigen Fällen existieren jedoch bereits gesetzliche Regelungen (insbesondere Regionalgesetze und Ordnungen für Schutzgebiete), die es hier zu erwähnen gilt.

Zum Schutz des Naturerbes des regionalen Naturparks Mont-Avic²¹ ist das Verlassen des gekennzeichneten Wegenetzes und die Benutzung von Motorfahrzeugen oder Booten laut Gebietsmanagementplan verboten. Das Fahren mit Mountainbikes ist nur auf festgelegten Routen erlaubt. Im Regionalpark der Ampezzaner Dolomiten ist der Kraftfahrzeugverkehr innerhalb des Parks nicht erlaubt, ausgenommen die Benutzung von Fahrzeugen zu forstwirtschaftlichen Zwecken, zur Bergrettung und Versorgung von Schutzhütten. Ebenfalls verboten sind Tiefflüge über den Park, das Absetzen aus Luftfahrzeugen und Heliskiing (Art. 1)²². Im Naturpark Alta Valsesia ist laut Parkordnung (nur) die Verwendung von Geländefahrzeugen verboten. Die Autonome Provinz Trient hat Landesgesetze für die Naturparks erlassen. Im Naturpark Adamello Brenta gelten Regeln, die die Verwendung von Privatfahrzeugen begrenzen, aber nicht von vornherein verbieten. Die Parkverwaltung hat das Abstellen von Fahrzeugen reglementiert und einen Shuttle-Dienst eingerichtet,

²¹ Il piano di gestione territoriale in questione è emanato in base alla legge regionale della Valle d'Aosta L.R. n. 66/1989 (aggiornata con la L.R. n. 16/2004)

²² Già dalla legge che istituiva il parco, ai sensi dell'art.10 della "Legge Regionale 22 marzo 1990, n°21, Norme per l'istituzione del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo" della Regione Veneto, "fino all'entrata in vigore del Piano ambientale e comunque per un periodo non eccedente i tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, nel territorio del Parco non sono consentiti: a) l'apertura di nuove strade, a eccezione di quelle al servizio dell'attività agro-silvopastorale; [...] h) l'uso dei mezzi motorizzati nei percorsi fuori strada con esclusione dei mezzi necessari ai lavori agricoli, alle utilizzazioni boschive e per i servizi di protezione civile e di rifornimento dei rifugi alpini e di manutenzione delle piste da sci", peraltro riservandosi, entro 60 giorni dalla pubblicazione della Legge, un'ulteriore regolamentazione "della rete delle strade su cui è consentito esclusivamente l'uso dei mezzi motorizzati di cui alla lettera h) del comma 1" (sopra riportata), "nonché di mezzi di servizio pubblici".

der Besucher mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zum Park bringt.

In den Verordnungen über die Einrichtung von Naturparks gemäß Art. L331-4-1 des französischen Umweltgesetzbuches oder die Ausweisung von nationalen Naturschutzgebieten gemäß Art. L332-3 des Umweltgesetzbuches kann das Fahren oder Abstellen von Fahrzeugen beschränkt oder verboten werden. Ebenfalls kann ein absolutes Fahrverbot in Schutzgebieten, unabhängig von der Art der Fahrzeuge, verhängt werden.

Was Slowenien betrifft, wird auf das oben genannte allgemeine Verbot verwiesen.

Über Beschränkungen oder generelle Fahrverbote in Schutzgebieten in Deutschland liegen hingegen keine Informationen vor.

Die österreichischen Bundesländer haben in ihren Verordnungen über die Einrichtung von Naturparks oder Schutzgebieten weitgehende Beschränkungen und Fahrverbote für Kraftfahrzeuge vorgesehen. Der Managementplan des Nationalparks Gesäuse in der Steiermark verbietet die Ausübung motorisierter Sportarten und nennt insbesondere den Motocross- und Rallye-Sport.

Das Land Tirol verbietet in Landschaftsschutzgebieten und Ruhegebieten generell alle Eingriffe, die erheblichen Lärm verursachen. Die Benutzung von Kraftfahrzeugen bedarf der vorherigen Genehmigung. Derartige Verbote können per Gesetz auch in Naturschutzgebieten verhängt werden. Das Gesetz des Landes Tirol über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern verbietet ausdrücklich die Verwendung von Kraftfahrzeugen im gesamten Gebiet des Parks, mit Ausnahme einiger gesetzlich festgelegter Sonderfälle. Erwähnenswert ist auch, dass Eingriffe, die erheblichen Lärm verursachen, in den Kernzonen ausdrücklich verboten und in den Außenzonen bewilligungspflichtig sind.

Das Land Salzburg verbietet in einigen Schutzgebietskategorien (Naturschutzgebiete und geschützte Landschaftsteile) alle Maßnahmen, die sich nachteilig auf die Natur auswirken. Diese Bestimmung wird so ausgelegt, dass auch der Fahrzeugverkehr unter das Verbot fällt. In den Landschaftsschutzgebieten des Landes Salzburg besteht eine Bewilligungspflicht für das Befahren von Straßen und Wegen, die in der Natur als Wanderwege gekennzeichnet und nicht für den öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr bestimmt sind, sowie für das Anhalten außerhalb von diesen.

Was den in Kärnten gelegenen Teil des Nationalparks Hohe Tauern und den Nationalpark Nockberge betrifft, sei hier nur auf das oben erwähnte generelle Verbot verwiesen.

Für alle zum europäischen ökologischen Netz Natura 2000 gehörenden Standorte gelten hingegen andere Regelungen, nach denen Bewilligungen unabhängig von der Art der Pläne oder Projekte nur bei positivem Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung erteilt werden dürfen.

2.2 Fahrzeugkategorien

2.2.1 Kraftfahrzeuge

Eine Erhebung über das Bestehen spezifischer, auf der Klassifikation der Fahrzeuge basierender Rechtsvorschriften war nicht möglich. Es kann jedoch festgehalten werden, dass alle Vertragsparteien spezielle Regelungen für bestimmte Fahrzeugarten, wie zum Beispiel Zweiräder, Motorschlitten und Quads für wünschenswert halten. Für einige Kategorien von Kraftfahrzeugen gelten spezifische Regelungen, die entsprechend der jeweiligen nationalen Rechtsordnungen in Gesetzen des Staates, der Regionen und Provinzen enthalten sind.

Es folgt eine Übersicht der gesetzlichen Bestimmungen der einzelnen Staaten in Bezug auf die Kraftfahrzeugarten.

In Deutschland ist die Zulassung und der Betrieb von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen durch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) geregelt. Darüber hinaus gilt nach Art. 12, Abs. 1 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG)²³ das Verbot, lärmerzeugende Verbrennungsmotoren und ähnliche Vorrichtungen laufen zu lassen, außer wenn eine Notwendigkeit dafür besteht (Nr. 1). Laut Abs.1, Nr. 2 ist die Verwendung von motorisierten Schneefahrzeugen und insbesondere von Motorschlitten verboten. Die Kreisverwaltungsbehörden können deren Verwendung jedoch zulassen, soweit Interessen der öffentlichen Ordnung, wie zum Beispiel die Sicherheit und der Schutz von Personen vor Lärm dem nicht entgegen stehen.

In Frankreich wird das bereits in der Straßenverkehrsordnung enthaltene absolute Fahrverbot auf Straßen, öffentlichen Verkehrsflächen oder öffentlich zugänglichen Flächen auch im Dekret Nr. 2009-911 vom 27. Juli 2009 über die Bedingungen für den Verkauf, die Überlassung und Vermietung von bestimmten Kraftfahrzeugen, die schneller als 25 km/h fahren können (Minimotorräder, Motocross-Bikes, Pit Bikes, Dirt Bikes oder Quads), bestätigt.

Sie dürfen außerdem weder innerhalb des Wegenetzes auf Privatgrundstücken, noch

²³ Bayerisches Immissionsschutzgesetz - BayImSchG - vom 08. Oktober 1974, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2008 (GVBl S. 466),

http://www.izu.bayern.de/recht/detail_rahmen.php?pid=110701010042

außerhalb des Wegenetzes fahren. Die Kraftfahrzeuge, deren Verwendung durch das vorgenannte Dekret geregelt ist, dürfen nur auf Rundstrecken, Parcours und Flächen fahren, die für die Ausübung des Motorsports bestimmt sind (wie in Art. R331-21 des Sportgesetzbuches festgelegt) oder die dafür geeignet sind.

Art. 362-3 des französischen Umweltgesetzbuches verbietet die Verwendung von Motorschlitten sowohl innerhalb als auch außerhalb von öffentlichen Straßen, sofern sie nicht zu beruflichen Zwecken oder für Ordnungs- und Rettungsdienste, Zwecke der öffentlichen Sicherheit usw. eingesetzt werden. Es besteht die Möglichkeit, eigens für Motorschlitten bestimmte Rundstrecken auszuweisen. Laut Dekret vom 22. Dezember 2006 über Bauvorhaben in Berggebieten wird die Genehmigung durch die UTN (*Unité touristique nouvelle*) erteilt.

Nach dem Schweizerischen Straßenverkehrsgesetz²⁴ gehören Quads und Motorschlitten zur Kategorie der Motorräder. Sie benötigen einen entsprechenden Fahrzeugausweis und müssen in das dafür vorgesehene automatisierte Register eingetragen werden. Im Jahr 2004 waren in der Schweiz 5800 Quads und 1250 Motorschlitten registriert. Laut Art. 43, Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen "Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuß- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden".

In Liechtenstein gelten für Motorräder und Quads die allgemeinen Straßenverkehrsbestimmungen, während die Verwendung von Raupenfahrzeugen in einem eigenen Gesetz geregelt ist²⁵. Es wird unterschieden zwischen Raupenfahrzeugen, die vorwiegend auf Straßen verwendet werden, und solchen, die aufgrund ihrer Konstruktion vorwiegend im Gelände, außerhalb der öffentlichen Straßen, eingesetzt werden. In Fällen, in denen keine eindeutige Unterscheidung möglich ist, entscheidet die Regierung, die den Einsatz im Einzelfall bewilligt. Straßen, die aufgrund von Witterungseinflüssen (Schnee, Schlamm oder Geröll) nicht mit anderen Kraftfahrzeugen befahrbar sind, werden ausdrücklich zu den Bereichen gezählt, in denen der Einsatz von Raupenfahrzeugen erlaubt ist. Unter das Gesetz fallen nur Raupenfahrzeuge, die im Gelände eingesetzt werden, und Raupenfahrzeuge, die für den Einsatz auf schneebedeckten Flächen ausgerüstet sind. Liechtenstein regelt also ausdrücklich auch

²⁴ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) (Stand 1. Januar 2010)

²⁵ Gesetz vom 5. Juni 1975 über die Verwendung von Raupenfahrzeugen

den Einsatz von Motorschlitten. Die Bewilligung wird immer erteilt für medizinische Dienste und Rettungsdienste oder, wenn keine anderen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, für die Errichtung, Erhaltung und Versorgung von Berggasthöfen, Schutzhütten und Bergstationen.

In Slowenien verbietet eine Regierungsverordnung die Verwendung von zwei- und vierrädrigen Motorfahrzeugen in Naturräumen. Als Naturräume gelten alle Gebiete, die außerhalb von Städten, Dörfern, Siedlungen, nicht klassifizierten und nicht für den Verkehr, das Abstellen oder Parken von Fahrzeugen bestimmten Straßen liegen²⁶.

Aufgrund der eng gehaltenen Definition der verschiedenen Fahrzeugkategorien in der italienischen Straßenverkehrsordnung, ist die Verwendung von Motorschlitten derzeit in Italien nicht geregelt. Es gibt diesbezüglich zahlreiche Forderungen an die Regierung, vor allem von Umweltorganisationen, Motorschlitten im Rahmen der Straßenverkehrsordnung in jeder Hinsicht als Fahrzeuge zu behandeln. Was hingegen den Einsatz von Motorschlitten in so genannten "Natura 2000"-Gebieten betrifft, ist auf die "einheitlichen Mindestkriterien zur Festlegung der Erhaltungsmaßnahmen für bestimmte BSG" im Sinne des Art. 6 des Dekrets vom 17. Oktober 2007 zu verweisen.

Eine Prüfung der Rechtsvorschriften in Österreich zeigt, dass die Länder keine einheitlichen Bestimmungen haben.

Das Land Salzburg verbietet im Motorschlittengesetz²⁷ die Verwendung von Motorschlitten außerhalb von Flächen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind. Neben dem Einsatz für öffentliche Zwecke (öffentliche Sicherheit und Rettungsdienste) sieht das Gesetz eine Reihe von Ausnahmen vor. Danach kann die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde im Einzelfall eine Bewilligung für eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen und für eine Dauer von höchstens drei Jahren erteilen, wenn deren Einsatz für Instandhaltungsarbeiten (Skipisten, Loipen, Seilbahnen usw.), für Bewirtschaftungszwecke (Wildhege, Forstwirtschaft) oder für die Versorgung von Schutzhütten notwendig ist. Wie im Fall der Steiermark (siehe oben) kann auch aufgrund des Salzburger Motorschlittengesetzes eine Genehmigung für Probefahrten erteilt werden, wenn es sich beim Antragsteller um einen Fachbetrieb für die Herstellung und Instandsetzung von Motorschlitten handelt. Das Motorschlittengesetz enthält allerdings

²⁶ Uradni list Republike Slovenije, št. 16/1995, 28/95, 35/2001

²⁷ Gesetz vom 5. Juli 1972 über den Betrieb von Motorschlitten, StF: LGBl. Nr. 90/1972 idGF LGBl Nr 58/2005

keine Bestimmungen, welche die Ausübung von Sport- und Freizeitaktivitäten außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen regeln. Die Beschränkungen, die nach dem Naturschutzgesetz des Landes Oberösterreich für bestimmte Fahrzeugarten gelten, wurden bereits genannt.

Erwähnenswert ist das Geländefahrzeugegesetz²⁸, mit dem das Land Steiermark die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände regelt. Das Gesetz definiert, welche Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten und legt fest, dass diese Fahrzeuge bei überwiegender Verwendung außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen als Geländefahrzeuge bezeichnet werden. Darüber hinaus definiert es auch den Begriff Motorschlitten: "Als Motorschlitten gelten Geländefahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung überwiegend für Fahrten im freien Gelände mit Schnee oder Eisdecke bestimmt sind". Die Verwendung dieser Fahrzeuge im freien Gelände ist verboten außer für land- und forstwirtschaftliche Zwecke, für die Jagd und Fischerei durch den Berechtigten sowie für Anrainer auf Wegen, die zu Wohn- und Wirtschaftsgebäuden führen. Gewerblichen Betrieben der Geländefahrzeugbranche kann auf Ansuchen eine Bewilligung für Probefahrten erteilt werden, wobei dafür ein bestimmtes Gelände festzulegen ist.

Für die Ausübung des Motorsports ist eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Das Gesetz unterscheidet zwischen Veranstaltungen im freien Gelände und Veranstaltungen auf festgelegten Rundstrecken. Während im ersten Fall die Bewilligung auf Ansuchen erteilt wird und der Ort, die Zeit und die Zahl der Teilnehmer ausdrücklich angegeben werden müssen, kann die Bewilligung zur Einrichtung von Trainingsstrecken für einen Zeitraum von höchstens 2 Jahren erteilt werden.

2.2.2 Motorisierte Luftfahrzeuge

Die zu diesem Thema erhaltenen Antworten sind sehr spärlich. Im Allgemeinen kann festgehalten werden, dass die meisten Vertragsparteien auf die allgemeinen staatlichen Bestimmungen zur Regelung der zivilen Luftfahrt verweisen. Nur in einigen wenigen Fällen verfügen die Vertragsparteien über Bestimmungen, die den alpinen Besonderheiten aus ökologischer Sicht und im Allgemeinen in Bezug auf die Schutzgebiete Rechnung tragen.

In Slowenien ist die Verwendung von motorisierten Luftfahrzeugen durch das

²⁸ Gesetz vom 20. Juni 1973 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände (Geländefahrzeugegesetz) LGBl. Nr. 139/1973 idgF LGBl. Nr. 148/2006

Luftfahrtgesetz²⁹ geregelt. Das im gesamten Staatsgebiet geltende Gesetz enthält keine spezifischen Bestimmungen über Naturräume, Heliskiing oder Panoramaflüge. Ein Gesetzesentwurf zur Änderung des Gesetzes von 1981 über den Triglav-Nationalpark sieht eine weitere Verringerung der Lärmbelästigung durch die Festlegung von Grenzwerten für Lärmquellen und durch ein Verbot für den Bau neuer Flugplätze vor. Die Beschränkungen gelten nur für motorisierte Luftfahrzeuge, während sie für Segelflugzeuge, Paragleiter, Heißluftballons usw. keine Anwendung finden.

Auch in Deutschland gibt es keine spezifischen Bestimmungen über den Luftverkehr in Berggebieten im Allgemeinen und in den Alpen im Besonderen. Flüge, die gemäß dem Luftverkehrsgesetz³⁰ und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen durchgeführt werden, sind generell auch im Alpenraum möglich. Zur Verbesserung der Sicherheit plant die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) einen spezifischen Lehrgang zur Erlangung einer speziellen Pilotenlizenz für Berggebiete (*Mountain Flight Qualification*).

Die lokalen Regierungen, wie zum Beispiel die Regierung von Oberbayern, sind bemüht, den Luftverkehr in den Alpen so weit wie möglich zu begrenzen. Deshalb werden Bewilligungen für Flüge in geringer Höhe oder für Starts und Landungen außerhalb von Flugplätzen nur sehr restriktiv erteilt. Obwohl die Rechtsvorschriften keine Angaben über den Zweck der Flüge, sondern lediglich über die Flugregeln (Sicht- oder Instrumentenflug) enthalten, werden Panoramaflüge oder Heliskiing-Flüge nicht bewilligt, um die Belange der öffentlichen Ordnung oder die Erholungsfunktion und Ruhe der Alpengebiete von besonderem touristischem Interesse nicht zu beeinträchtigen.

In Oberbayern und Schwaben werden diese Gebiete vorab festgelegt. Aus diesem Grund berechtigt die allgemeine Bewilligung nur zu Hubschrauberflügen für die Durchführung von Arbeiten, während alle anderen Flüge ausdrücklich ausgeschlossen sind. Außerhalb der oben genannten Gebiete kann die öffentliche Behörde nach Einzelfallprüfung Flüge genehmigen.

In Liechtenstein sind Landungen und Starts außerhalb von Gebirgslandeplätzen in über 1100 m ü.M. nicht erlaubt. Es handelt sich jedoch um eine rein theoretische Maßnahme, da es in Liechtenstein derzeit keine Gebirgslandeplätze gibt. Angesichts fehlender spezifischer Rechtsvorschriften fallen Panoramaflüge unter die allgemeinen staatlichen Bestimmungen für Sichtflüge (*Visual Flight Rules – VFR*), einschließlich jene über

²⁹ Uradni list Republike Slovenije, št. 113/2006-UPBI.

³⁰ Luftverkehrsgesetz - LuftVG , BGBl. I S. 698 idgF BGBl. I S. 2942

Mindestflughöhen.

In der Schweiz gelten ebenso wie in Liechtenstein besondere Regeln für Landungen und Starts in über 1100 m ü.M. Es wurden Gebirgslandeplätze geschaffen, die Ausbildungs- und Übungszwecken, aber auch der Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dienen. Ihre Anzahl ist gesetzlich auf 48 begrenzt³¹. Die Gebirgslandeplätze werden derzeit einer Überprüfung bezüglich Standort und Nutzung unterzogen. In diesem Zusammenhang soll auch die Möglichkeit geprüft werden, Flüge über Gebiete von ökologischem und landschaftlichem Interesse unter Berücksichtigung ihrer besonderen Empfindlichkeit zu beschränken. Aufgrund der bereits erwähnten Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) ist für Landungen und Starts außerhalb der oben genannten Gebirgslandeplätze eine entsprechende Bewilligung erforderlich. Geplant ist auch eine Verordnung über Landungen und Starts in Schutzgebieten. Gleichzeitig wird darüber diskutiert, Ruhezeiten einzurichten und schweizweit weitere Überflugsbeschränkungen im Zusammenhang mit Außenlandungen für besonders empfindliche Gebiete zu erlassen. Derzeit beschränkt man sich darauf, die Piloten aufzufordern, Rücksicht auf den Nationalpark zu nehmen und diesen in möglichst großer Höhe zu überfliegen.

In Italien ist für Außenlandungen keine vorherige Bewilligung erforderlich. Sie sind jedoch unverzüglich den zuständigen Behörden zu melden. Innerhalb der nationalen und regionalen Schutzgebiete erlaubt das Rahmengesetz über Schutzgebiete³² nur Überflüge mit Luftfahrzeugen, die im Besitz einer entsprechenden Genehmigung sind. Überflüge unterhalb von 500 m über Grund sind allerdings verboten.

Das Parlament prüft derzeit einen Gesetzesentwurf³³ von 1998, nach dem Tiefflüge (unter 700 m über Grund) und das Absetzen aus Flugzeugen und Hubschraubern über 1500 m ü.M. zu Tourismus-, Sport- und Freizeitzwecken verboten werden sollen. Was hingegen die besonderen Schutzgebiete (BSG) mit offenen alpinen Landschaften betrifft, ist die Regelung des Heliskiing Bestandteil der "einheitlichen Mindestkriterien zur Festlegung der Erhaltungsmaßnahmen für bestimmte BSG". Deshalb ist zum Beispiel im Gebiet des

³¹ Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL)

³² Legge 6 dicembre 1991, n. 394, aggiornata al D.L. n. 262/2006, GU n. 292 del 13-12-1991, S.O.

³³ Disegno di Legge n° 3175, d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto, comunicato alla Presidenza del Senato della Repubblica (XIII Legislatura) il 26 marzo 1998, intitolato "Disciplina dei voli in zone di montagna", approvato in testo unificato il 26 settembre 2000 ed assegnato alla 9ª Commissione permanente trasporti, poste e telecomunicazioni il 3 ottobre 2000.

Da <http://www.senato.it/leg/13/BGT/Schede/Ddliter/12604.htm>

Naturparks der Ampezzaner Dolomiten³⁴ - neben Tiefflügen und dem Absetzen aus Luftfahrzeugen - auch der Heliski-Betrieb verboten.

Heliskiing ist außerhalb der Schutzgebiete erlaubt und wird vor allem im Aostatal ausgeübt. In den Autonomen Provinzen Trient und Bozen besteht dagegen seit 1996 ein absolutes Heliskiing-Verbot.

Wenn man vom Bundesgesetz über die Luftfahrt³⁵ und vor allem dessen Artikel 9, der die Bewilligung von Starts und Landungen außerhalb von Flugplätzen regelt, absieht, gibt es in Österreich auf Länderebene sehr unterschiedliche Regelungen. Während das Vorarlberger Naturschutzgesetz keine Regelung für Außenlandungen und Außenabflüge enthält, ist in Tirol das Absetzen von Personen aus Hubschraubern zu touristischen Zwecken außerhalb von Flugplätzen im gesamten Landesgebiet verboten. Für Landungen und Starts über 1700 m ü.M. im Rahmen von sportlichen und kulturellen Veranstaltungen, zu Werbezwecken und Filmaufnahmen ist auch außerhalb von Schutzgebieten eine Bewilligung erforderlich. Das entsprechende Gesetz des Landes Salzburg verbietet Außenlandungen und Außenabflüge mit motorgetriebenen Para- und Hängegleitern (vgl. § 27, Abs. 2, lit. e NSchG), während für die Errichtung oder wesentliche Änderung von Flugplätzen oder anderen Anlagen zur wiederkehrenden Benutzung für Landungen und Abflüge mit motorisierten Luftfahrzeugen eine Bewilligung erforderlich ist. Diese wird verweigert, wenn das Landschaftsbild, der Naturhaushalt, der Charakter der Landschaft oder deren Wert für die Erholung dadurch erheblich beeinträchtigt wird und nicht andere öffentliche Interessen überwiegen.

Kärnten hat keine besonderen Vorschriften für Panoramaflüge oder Heliskiing erlassen. Deshalb wird auf das Bundesgesetz über die Zivilluftfahrt verwiesen. Die für die Erteilung der Bewilligungen zuständige Behörde hat bisher kein öffentliches Interesse an der Ausübung von Heliskiing festgestellt. Außerdem erteilt sie aufgrund einer internen Richtlinie vom 1. Dezember bis 31. März keine Bewilligungen für die Durchführung von Panoramaflügen mit Landungen und Starts über 900 m ü.M. Das Land stellt zudem die höher gelegenen alpinen Gebiete (Region oberhalb der Grenze des geschlossenen Baumwuchses) unter besonderen Schutz. Abgesehen von einigen Ausnahmen, wie zum Beispiel Forstwirtschaft, Versorgung von Schutzhütten usw., sind in diesen Gebieten Landungen und Starts ausdrücklich verboten.

³⁴ Regione Veneto, Legge Regionale 22 marzo 1990, n°21 , Norme per l'istituzione del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo

³⁵ Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), StF: BGBl. Nr. 523/1957

Weitere Verbote oder Beschränkungen sind in den Verordnungen über die Errichtung von Schutzgebieten vorgesehen³⁶. Mangels einheitlicher Rechtsvorschriften muss also Fall für Fall geprüft werden.

Das Tiroler Naturschutzgesetz, zum Beispiel, verbietet in Landschaftsschutzgebieten und Ruhegebieten jede erhebliche Lärmentwicklung. In den Außenzonen des Nationalparks Hohe Tauern können hingegen Ausnahmen von dem Verbot zugelassen werden.

Ein Sonderfall betrifft den Nationalpark Hohe Tauern, der sich über die Bundesländer Kärnten, Salzburg und Tirol erstreckt und in Schutzzonen unterteilt ist. Während das Land Tirol in seinem Teil am Nationalpark Landungen und Abflüge sowie die Verwendung von motorisierten Luftfahrzeugen zu sportlichen, touristischen oder anderen kommerziellen Zwecken unterhalb von 5000 m ü.M. (§ 6, lit. b, f TNationalparkG³⁷) vollständig verbietet, gelten diese Bestimmungen im Kärntner Teil nur in den Kernzonen, wo auch der Modellflugsport, das Drachenfliegen und das Paragleiten verboten sind (vgl. § 6, Abs. 3, lit. b, c, d K-NBG³⁸). Im Land Salzburg kann in den Außenzonen des Nationalparks Hohe Tauern die Verwendung von motorisierten Luftfahrzeugen (einschließlich Hubschraubern) unter 5000 m ü.M. durch die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde genehmigt werden. In den Kernzonen werden keine Bewilligungen zu sportlichen oder touristischen Zwecken erteilt.

Das Land Oberösterreich verweist auf die Verordnungen über die Einrichtung der verschiedenen Schutzgebiete. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die zuständigen Behörden sich häufig mit Verstößen von Sportfliegern befassen, die oft die geltenden Vorschriften missachten.

Die Länder Niederösterreich und Steiermark verweisen auf die Bundesgesetze und betonen, dass es keine regionalen Vorschriften für Panoramaflüge und Heliskiing gibt. In Niederösterreich wurden bisher keine Bewilligungen für Heliskiing erteilt, Ansuchen um die Bewilligung von Panoramaflügen werden im Einzelfall geprüft. In einigen Schutzgebieten

³⁶ Als Beispiele seien genannt Slowenien, das im Entwurf des Gesetzes zum Triglav-Nationalpark ein Verbot für die Errichtung neuer Start- und Landebahnen und für die Überschreitung bestimmter Höchstgrenzen von Lärmemissionen vorsieht, Österreich: Vorarlberg, Naturschutzgebiet "Gadental", LGBl. Nr. 40/1987 verbietet die Ausübung des Heliskiing; Natura2000-Gebiet "Verwall", LGBl. Nr. 56/2003, verbietet Abflüge und Landungen von Hubschraubern zu sportlichen Zwecken; Tirol, abgesehen von den Regelungen, die für Landschaftsschutzgebiete vorgesehen sind, verbietet das Tiroler Naturschutzgesetz Außenlandungen und Außenabflüge sowie jede erhebliche Lärmentwicklung. Gleiches ist für Ruhegebiete vorgesehen, in denen darüber hinaus Ausnahmen von diesem Verbot ausdrücklich ausgeschlossen sind (Siehe § 11 Absatz 2 lit d, e Tiroler Naturschutzgesetz 2005)

³⁷ Gesetz vom 9. Oktober 1991 über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern in Tirol (Tiroler Nationalparkgesetz Hohe Tauern) StF: 103/1991

³⁸ Gesetz über die Errichtung von Nationalparks und Biosphärenparks (Kärntner Nationalpark- und Biosphärenparkgesetz - K-NBG) StF: LGBl Nr 55/1983 idGF LGBl Nr 25/2007

der Steiermark sind Überflüge unterhalb von 3500 m verboten. In den Nationalparks gilt eine Mindestflughöhe von 150 m über Grund. Es sind jedoch verschiedene Ausnahmen vorgesehen.

In Vorarlberg ist die Möglichkeit von Heliskiing vorgesehen, die Bewilligung ist jedoch auf eine begrenzte Anzahl von Gipfeln in der Gemeinde Lech/Zürs beschränkt³⁹.

Neben Deutschland, das wie gesagt keine Bewilligungen für Heliskiing erteilt, verbietet vor allem Frankreich ausdrücklich das Absetzen von Personen aus Luftfahrzeugen in Berggebieten zu Freizeit Zwecken (Art. L363-1 des Umweltgesetzbuches). Durch dieses Verbot, das bereits im Berggesetz von 1985 enthalten ist, soll das ökologische Gleichgewicht der Berggebiete geschützt werden und vor allem sollen Störungen für Tiere und für Menschen, die (auch zu Freizeit Zwecken) in der alpinen Landschaft Ruhe und Erholung suchen, weitgehend vermieden werden. Luftfahrzeuge dürfen nur auf Flugplätzen landen, deren Anzahl von den Verwaltungsbehörden festgelegt wird. Was hingegen die Schutzgebiete betrifft, wird auf die Satzungen der Nationalparks verwiesen, in denen das Überfliegen der Kernzone in einer Höhe unter 1000 m verboten werden kann (Art. L331-4-1 des Umweltgesetzbuches). Der Gesetzgeber hat sich allerdings darauf beschränkt, lediglich Verstöße innerhalb der Nationalparks oder der nationalen Naturschutzgebiete mit Strafen zu belegen. Der Einsatz von Hubschraubern in Skigebieten ist ausdrücklich von dem Verbot ausgenommen.

Ausnahmen

Ausnahmen von den Fahrverboten für Kraftfahrzeuge sind grundsätzlich in allen Vertragsstaaten vorgesehen. Die Verwendung von Kraftfahrzeugen für land-, forst- und almwirtschaftliche Tätigkeiten, Rettungsdienste und Aufgaben der öffentlichen Sicherheit sowie für die Versorgung und Bewirtschaftung (von Schutzhütten) im Allgemeinen ist erlaubt bzw. in den meisten Schutzgebieten auf notwendige Fahrten begrenzt.

Von dem Verbot ausgenommen sind normalerweise Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Wildhege, der wissenschaftlichen Forschung, der Sanierung von Schutzwäldern im Gebirge, dem Holztransport, dem Schutz und der Regulierung von Wasserläufen sowie im Rahmen von Aufforstungsmaßnahmen, Hangsicherungs- und Lawinenschutzmaßnahmen.

³⁹ <http://www.agenturspezial.com/winteraction/heliskiing-helibording.html>
<http://www.14-karat.net/freizeit-heliskiing.php>

3. Schlussfolgerungen

In Art. 15 Abs. 1 Tourismusprotokoll haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, eine Politik zur Lenkung der Sportausübung im Freien festzulegen, damit der Umwelt daraus keine Nachteile entstehen. Die Notwendigkeit, beschränkend einzugreifen, wird nicht nur innerhalb von Schutzgebieten anerkannt, sondern auch in Naturräumen, denen kein besonderer Schutz zuteil wird. Der letzte Satz des ersten Absatzes des Art. 15 macht die Tragweite dieser Bestimmung deutlich: Sportliche Aktivitäten, die sich ökologisch nachteilig auswirken, sind der Zielbestimmung zufolge einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten. Ob sich allfällige Verbote auf alle Sportarten oder alle Räume beziehen sollen, wurde jedoch nicht definiert, so dass die Vertragsparteien einen Ermessensspielraum bei der Anwendung der Bestimmung haben.

Im zweiten Absatz des Art. 15 wird hingegen die Ausübung von motorisierten Sportarten geregelt. Dabei war man sich einig, dass diese Art der Sportausübung erhebliche Umweltbeeinträchtigungen verursachen kann; dies wird durch die Tatsache deutlich, dass kein Nachweis einer möglichen oder tatsächlichen Beeinträchtigung zur Verhängung von Regulierungsmaßnahmen gefordert wird, sondern dass diese Maßnahmen in jedem Fall zu treffen sind, um die Ausübung von motorisierten Sportarten außerhalb bestimmter Zonen weitestgehend zu beschränken. Auch wird nicht unterschieden, ob die Fahrten auf Straßen und Wegen oder abseits davon im Gelände erfolgen.

In Abs. 1, wo es um eine Politik zur Lenkung geht, haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, die sportliche Betätigung im Freien - motorisierte Sportarten eingeschlossen, und zwar unabhängig vom Motortyp, der das Kraftfahrzeug antreibt - zu begrenzen und notfalls zu verbieten. Absatz 2 ist eine zwingende Verpflichtung, diese Aktivitäten zu verbieten, nicht zu entnehmen. Auch sind die Vertragsparteien in beiden Fällen nur dann dazu verpflichtet, wenn dies erforderlich erscheint. Das bedeutet, dass dort, wo ein solches Erfordernis festgestellt wird, ein allfälliges Verbot nicht mehr im Ermessen der Vertragsparteien oder der Behörden liegt, sondern zwingend ist. Der Begriff "Erfordernis" wurde allerdings nicht näher definiert. Es versteht sich von selbst, dass es primär um den Umweltschutz geht, zumal die Konvention den umfassenden Schutz der Alpen zum Ziel hat. Einer derartigen Einschränkung nicht unterworfen sind lediglich jene motorisierten Sportarten, die auf dafür vorgesehenen Flächen ausgeübt werden.

Art. 15 Abs. 2 verlangt keine Vorkehrungen für den Fall, dass in den ausgewiesenen Zonen tatsächlich Beeinträchtigungen festgestellt werden. Wenn eine Beeinträchtigung der

Umwelt in diesen Zonen auftritt, ist also auf die von den einzelnen Vertragsparteien vorgesehenen Bewilligungsvoraussetzungen Bezug zu nehmen und zu prüfen, ob diese Voraussetzungen eingehalten wurden. In diesen Fällen lässt Artikel 15 Abs. 2 den Staaten einen großen Handlungsspielraum.

Der Begriff „motorisierte Sportarten“ ist naturgemäß sehr weit gefasst und umfasst sowohl Gruppenveranstaltungen als auch die Verwendung von Kraftfahrzeugen durch Einzelpersonen. Deshalb ist es nicht ausreichend, die von Gruppen ausgeübten Sportarten zu reglementieren, sondern es ist klar, dass auch die sportliche Betätigung Einzelner unter die Bestimmung fällt und als solche reglementiert werden muss. Art. 15 Abs. 2 beschränkt sich jedoch auf die Regelung der Verwendung von Kraftfahrzeugen im Rahmen sportlicher Aktivitäten. Wenn kein sportlicher Zweck vorliegt, kommt die Bestimmung nicht zur Anwendung. So findet zum Beispiel der zweite Absatz des Art. 15 keine Anwendung für Aktivitäten, bei denen Kraftfahrzeuge verwendet werden, wie Oldtimertreffen, Beförderung von Touristen zu Schutzhütten oder Berggasthöfen, Events auf Gletscherflächen u.ä., und die durchaus Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Diese Aktivitäten müssen in jedem Fall den im ersten Absatz des Art. 15 vorgesehenen Lenkungsmaßnahmen unterworfen werden.

Das Absetzen aus Luftfahrzeugen zu sportlichen Zwecken wird in Art. 16 des Tourismusprotokolls behandelt. Dem Flugverkehr ist zudem Art. 12 des Verkehrsprotokolls gewidmet, wo ausdrücklich auf das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen Bezug genommen wird. Die oben ausgeführten Bestimmungen für Straßenfahrzeuge gelten auch für das Absetzen aus Luftfahrzeugen zu sportlichen Zwecken: Es gibt keine zwingende Verpflichtung, diese Betätigung zu verbieten, sondern sie ist lediglich zu reglementieren; die Bestimmung betrifft sowohl die Verwendung von Luftfahrzeugen im Rahmen von Veranstaltungen, als auch deren private Nutzung. Ferner ist die Ausweisung von Flächen, auf denen die Nutzung von Luftfahrzeugen zulässig ist, auf Flugplätze beschränkt. Erwähnenswert ist, dass Art. 16 Tourismusprotokoll das Absetzen aus Luftfahrzeugen zu sportlichen Zwecken regelt, während Art. 12 Verkehrsprotokoll weiter gefasst ist und das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen unabhängig vom Zweck einschränkt und erforderlichenfalls verbietet. Was den nicht motorisierten Luftverkehr angeht, gilt die Regelung nur für den Freizeitflugverkehr (Art. 12, Abs. 1, letzter Satz).

Es wurde bereits erwähnt, dass bislang keine Vertragspartei spezifische Bestimmungen für das Gebiet der Alpenkonvention erlassen hat. In anderen Worten, die Ausübung motorisierter Sportarten wird von keiner Vertragspartei mit dem Ziel geregelt, das Alpengebiet als solches zu schützen. Zwar werden bestimmte Aktivitäten in besonders sensiblen Lebensräumen (alpine Zone) gesondert geregelt, aber diese Lebensräume sind nur ein Teilbereich des Gebietes, dessen Schutz Ziel der Alpenkonvention ist.

Im Lichte des Art. 15 Abs. 2 Tourismusprotokoll ist in Bezug auf die nationalen Gesetzgebungen Folgendes festzustellen.

Motorsportveranstaltungen sind nicht verboten, aber in jedem Fall anzeige- bzw. bewilligungspflichtig. Auch die Ausübung motorisierter Sportarten im Gelände und im Luftraum in Gebieten, die unter gesetzlichem Schutz stehen, ist zumeist Beschränkungen unterworfen, die je nach Schutzfunktion und Schutzgrad variieren können. So wird z.B. unter Verweis auf den letzten Teilsatz des Art. 15 Abs. 2 in der Regel zwischen Kern- und Randzonen von Schutzgebieten unterschieden. Die Beschränkungen motorisierter Sportarten außerhalb von geschützten Gebieten sind sehr unterschiedlich.

Sehr strenge Einschränkungen gelten in Slowenien und Frankreich. Zwar ist die slowenische Bestimmung auf Motorräder mit 2- oder 4-Radantrieb beschränkt, dennoch ist für diese das Befahren des freien Geländes grundsätzlich verboten. Noch umfassender ist die französische Regelung, wonach sich das Fahrverbot im freien Gelände auf alle motorbetriebenen Fahrzeuge erstreckt. Außerdem sind die französischen Departements verpflichtet, unter Beiziehung einschlägiger Interessenverbände Pläne für Streckenverläufe auszuarbeiten, die für Ausflüge mit motorisierten Fahrzeugen ausgewiesen werden. Einige unter Motorsportbegeisterten besonders beliebte Fahrzeugtypen wie z.B. Motorschlitten oder Quads dürfen zu sportlichen Zwecken ohnehin nur auf eigens dafür ausgewiesenen Flächen gefahren werden. Wettbewerbe oder Freizeitaktivitäten, für die Teile öffentlicher Straßen oder Flächen genutzt werden, bedürfen einer entsprechenden Bewilligung. Diese Regelung erscheint besonders wichtig, weil sie eine Ausweisung von Sportstätten und Verläufen vorsieht, die zeitlich vor der wiederkehrenden Benutzung zu erfolgen hat.

Auch einige Bundesländer in Österreich haben für Flächen von besonderem ökologischem oder landschaftlichem Interesse und/oder einzelne Fahrzeugtypen gesetzliche Bestimmungen erlassen, die im Einzelfall sogar über die Beschränkungen des Art 15. Abs.

2 hinausgehen. Lediglich in den österreichischen Bundesländern Vorarlberg und Niederösterreich ist die motorisierte Sportausübung außerhalb von Schutzgebieten bisher nicht geregelt.

Dasselbe gilt für Italien, das die Durchführungsprotokolle der Konvention noch nicht ratifiziert hat. Allerdings ist Italien auf Betreiben der italienischen Interessenverbände des Motorsports offenbar bemüht, gesetzliche Regelungen zu treffen, die faktisch dem Art. 15 Abs. 2 entsprechen. Immerhin handelt es sich dabei um eine Bestimmung des EU-Rechts, die – soweit sie in die Zuständigkeit der EU fällt – auch in Italien gilt.

In Bayern ist das unnötige Laufenlassen von Motoren verboten. Diese Regelung alleine scheint allerdings unzureichend, um dem Art. 15 Abs. 2 Tourismusprotokoll vollends Genüge zu tun.

Waldgebiete werden im Allgemeinen ausreichend geschützt. Vorbehaltlich der gesetzlich geregelten Ausnahmefälle ist das Befahren des Straßen- und Waldwegenetzes zu forstfremden Zwecken z.B. in der Schweiz, Liechtenstein und Österreich grundsätzlich verboten. Diese Verbote sind jedoch aufgrund des auf Waldgebiete beschränkten Anwendungsbereichs auf Flächen außerhalb des Waldes, wie z.B. auf den Talboden oder das alpine Ödland nicht anwendbar.

Wie bereits erwähnt, verbietet Art. 15 die Ausübung motorisierter Sportarten auch in Schutzgebieten nicht und kann unter alleiniger Heranziehung dieser Bestimmung die Ausweisung eines Bereichs zur motorisierten Sportausübung im Schutzgebiet nicht a priori ausgeschlossen werden. Ein diesbezüglicher Antrag wäre eventuell auch im Lichte des Art. 11 Naturschutzprotokoll zu prüfen.

Der Anwendungsbereich des Art. 15 Abs. 2 beschränkt sich nicht auf Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Somit sind auch entsprechende Flächen für andere motorisierte Sportarten auszuweisen. Zu nennen ist hier z.B. die Nutzung von Elektrorollern, die in manchen touristisch stark beanspruchten Gebieten weit verbreitet ist.

Mit Bezug auf das Fliegen zu sportlichen Zwecken können aus den Angaben der Vertragsparteien keine Schlussfolgerungen gezogen werden, vor allem weil die gesetzlichen Bestimmungen, auf die verwiesen wurde, alpenspezifische Probleme generell nicht berücksichtigen.

Allerdings werden unter Bedachtnahme auf bestimmte schutzwürdige Gebiete und Tierarten in den auf regionaler oder lokaler Ebene geltenden Regelungen die

Durchführung von Außenlandungen und -abflüge, bestimmte Sportarten, wie beispielsweise das Heliskiing, oder Überflüge unterhalb einer bestimmten Flughöhe eingeschränkt oder verboten. Um den bereits genannten Bestimmungen zu entsprechen, ist aber zumindest die Bewilligungspflicht im Einzelfall zu fordern.

Die Schweiz und Liechtenstein haben oberhalb von 1100 m Stützpunkte für Außenlandungen und -abflüge (Gebirgslandeplätze) ausgewiesen. Ob diese Ausweisung dem Art. 16 Tourismusprotokoll und dem Art. 12 Verkehrsprotokoll entspricht, hängt davon ab, ob diese Gebirgslandeplätze als Flugplätze definiert werden oder ob sie – wie eine logische Interpretation nahelegen würde – nicht unter diese Definition fallen. Allerdings stellt sich die Frage vorerst nicht, da Liechtenstein derzeit keine Landeplätze ausgewiesen und die Schweiz das Protokoll nicht ratifiziert hat.

Was Italien angeht, ist Heliskiing im Valle d'Aosta/Aostatal fester Bestandteil des lokalen Tourismusangebots. Allerdings wurde nicht mitgeteilt, ob Außenlandungen und -abflüge von bewilligten Landeplätzen aus oder im freien Gelände erfolgen. Diese Sportausübung wäre auf ihre Vereinbarkeit mit dem Tourismusprotokoll zu prüfen.

Wie bereits erwähnt, soll das Absetzen von Personen außerhalb von Flugplätzen eingeschränkt werden. Sowohl in Art. 16 Tourismusprotokoll als auch in Art. 12 Verkehrsprotokoll wird ausdrücklich auf Flugplätze Bezug genommen und bestimmt, dass außerhalb davon das Absetzen aus Luftfahrzeugen (für sportliche Zwecke) so weitgehend wie möglich zu begrenzen oder erforderlichenfalls zu verbieten ist. Das Ausüben von Heliskiing, das in der Region Trentino-Südtirol verboten ist, durch das Absetzen von Personen im Gletschergebiet der Marmolada aus Luftfahrzeugen, die von einem Flugplatz in der benachbarten Region Veneto gestartet sind, scheint nicht mit der Alpenkonvention konform zu sein.

Zusammenfassend hat die Prüfung der Rechtslage der Alpenstaaten im Umgang mit motorisierten Sportarten ein recht heterogenes Bild ergeben. Der Motorsport ist jedenfalls fast überall zum Problem geworden, was wahrscheinlich ein Zeichen dafür ist, dass die oben genannten Bestimmungen nicht immer konsequent angewandt werden.