

# roinfo

*Tiroler Raumordnung*

Heft 22 · Dezember 2001



4 . . . . . Schwerpunkte der 5. Raumordnungs-  
gesetz-Novelle

10 . . . Einkaufszentren – Sorgenkinder  
der Raumordnung?

14 . . . Bevölkerungsentwicklung  
Tirols

20 . . . . . LEADERplus-  
Regionen

25 . . . Kostenwahrheit –  
Kostengerechtigkeit

28 . . . . . Öffentlicher  
Personennahverkehr

36 . . . . . Neuerungen bei  
Bebauungsplänen

40 . . . . . Festungsensemble  
Ehrenberg



**tirol**

*Unser Land.*

Amt der Tiroler Landesregierung

## 3 Herausgeberbrief

Franz Rauter

## Im Brennpunkt

- 4 Die inhaltlichen Schwerpunkte der  
5. Raumordnungsgesetz-Novelle

Peter Hollmann, Karl Spörr, Dieter Wolf

## Überörtliche Raumordnung

- 10 Einkaufszentren – Sorgenkinder der  
Raumordnung?

Gustav Schneider, Elisabeth Auer

- 14 Die Bevölkerungsentwicklung Tirols  
im Spiegel der Großzählung 2001

Elmar Berktold, Manfred Kaiser

## Regionalentwicklung

- 20 Die 5 Tiroler LEADERplus-Regionen stellen sich vor

Christian Stampfer

## Grundfragen der Raumordnung

- 25 Kostenwahrheit – Kostengerechtigkeit

Reinhard Steinlechner, Manfred Riedl

## Koordination in der Raumordnung

- 28 Entwicklung und Zukunft des Öffentlichen  
Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in Tirol

Jörg Angerer

## Örtliche Raumordnung

- 36 Gesetzliche Neuerungen bei der Erstellung  
von Bebauungsplänen

Robert Ortner, Martin Schönherr

## Vor den Vorhang

- 40 Festungssensemble Ehrenberg – eine regionale  
Entwicklungsstrategie

Armin Walch

## Kurzmeldungen

- 7 Wiederverlautbarung des Tiroler Raumordnungsgesetzes, der Tiroler  
Bauordnung und des Tiroler Bauprodukte- und Akkreditierungsgesetzes

- 8 Bearbeitungsstand der örtlichen Raumordnungskonzepte und  
Flächenwidmungspläne

- 9 Statistik aktuell

- 13 Zusammenarbeit bei der landwirtschaftlichen Flächenförderung

- 17 Raumordnung in der Lehrerfortbildung

- 19 „Kompendium“ – Handbuch der Raumordnung

- 21 INTERREG fördert grenzüberschreitende Projekte

- 23 Ziel 2-Programm Tirol – günstige Zeit für die Einbringung von Förderanträgen

- 24 Walter Grimm zum Gedenken

- 35 Kooperation von Gemeinden zur Entwicklung von Wirtschaftsstandorten

IMPRESSUM - *Medieninhaber (Verleger)*: Amt der Tiroler Landesregierung, 6020 Innsbruck. *Schriftleitung*: Dipl.-Ing. Manfred Riedl. *Technische Abwicklung*: Gerhard Hahn. *Für den Inhalt verantwortlich*: Mag. Franz Rauter, Abteilung Raumordnung-Statistik, Michael-Gaismair-Straße 1, 6020 Innsbruck, Tel. 0512/508-3602, Fax 0512/508-3605, *E-Mail*: Raumordnung.Statistik@tirol.gv.at. *Layout*: John Walton, Fa. Graphik & Arts Studio, 6071 Aldrans. *Umbruch*: nuovoline W+B Niederkircher, 6020 Innsbruck. *Druck*: Landeskanzleidirektion, Landhaus, 6020 Innsbruck. RO-Info erscheint 2 mal jährlich. Einzelhefte oder Abo können schriftlich beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Raumordnung-Statistik, Michael-Gaismair-Straße 1, 6020 Innsbruck, Fax 0512/508-3605, *E-Mail*: Raumordnung.Statistik@tirol.gv.at bestellt werden. *Kostensatz*: Einzelheft ATS 50,00 (Euro 3,63), Abo-Preis für 2 Hefte ATS 100,00 (Euro 7,27). *Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz*: Medieninhaber Land Tirol. *Erklärung über die grundlegende Richtung*: Information über Angelegenheiten der Raumordnung.



Kofinanziert aus den Mitteln des  
Europäischen Fonds  
für Regionale Entwicklung

## Liebe Leserinnen und Leser!

Die Schnelligkeit unserer Zeit macht auch vor der Gesetzgebung nicht Halt: Das Tiroler Raumordnungsgesetz 1997 erfuhr im heurigen Sommer bereits seine 5. Novellierung. Peter Hollmann, Karl Spörr und Dieter Wolf stellen die Schwerpunkte dieser Novelle vor.

Neben der im Vorfeld der Gesetzeswerdung sehr kontroversiell diskutierten Weiterentwicklung der Einkaufszentrenregelung wurde vor allem mit der Ausweitung der Erweiterungs- und Umnutzungsmöglichkeiten von Gebäuden im Freiland und auf Sonderflächen für Hofstellen eine grundlegende raumordnerische Weichenstellung vorgenommen. Auch wenn die nun getroffenen Regelungen aus einer aktuellen Problemsicht sinnvoll erscheinen, werden deren langfristige Auswirkungen auf die bauliche Entwicklung außerhalb der Ortsräume sorgsam zu beobachten sein.

Sehr zu wünschen wäre es auch, dass die novellierten Bestimmungen über die Bebauungsplanung (siehe Artikel von Ortner und Schönherr) dazu beitragen, dass dieses Planungsinstrument künftig eine effektivere Anwendung erfährt.

Im Interesse der Übersichtlichkeit wurde das TROG im LGBL.Nr. 93/2001 als Tiroler Raumordnungsgesetz 2001 wiederverlautbart – zur großen Erleichterung für alle, die sich über die aktuelle Rechtslage informieren wollen oder regelmäßig mit dieser Materie arbeiten müssen.

Fast genau 30 Jahre sind es her, seit im LGBL. Nr. 10/1971 das Tiroler Raumordnungsgesetz erstmals kundgemacht wurde. 50 Paragraphen reichten damals aus, 117 sind es heute. Es wäre ein spannendes Dissertationsthema, die langfristige Entwicklung des Tiroler Raumordnungsrechtes zu analysieren und die Gründe für die doch beträchtliche Ausweitung der Regelungsdichte näher zu hinterfragen!

Übrigens, wenn wir schon bei historischen Reminiszenzen sind: Zweifellos ist der mühsame Fortschritt bei der Erstellung der örtlichen Raumordnungskonzepte unerfreulich. Die Gründe dafür sind mehrschichtig, und es ist hier nicht der Platz, näher darauf einzugehen. Bis Jahresende 2001 – also 8 Jahre nach In-

krafttreten des TROG 1994, mit dem dieses Planungsinstrument eingeführt wurde – dürfte aber immerhin die 30%-Marke bezüglich des Anteiles der Gemeinden mit genehmigten ÖRK's überschritten werden (siehe auch Kurzmeldung auf S. 8). Acht Jahre nach Inkrafttreten des TROG 1971, mit dem die Flächenwidmungspläne eingeführt wurden, verfügten damals knapp 36% der Tiroler Gemeinden über genehmigte Flächenwidmungspläne. Man sieht, die Bilder gleichen sich. Offensichtlich bewirkten die im Tiroler Raumordnungsgesetz für die nicht fristgerechte Erstellung der ÖRK's festgelegten Sanktionen keine reale Beschleunigung der Abläufe. Abseits der raumordnungsrechtlichen Situation zieht sich ein Fachthema wie ein roter Faden durch das vorliegende Heft von RO-Info: Was bedeuten Konzentrationsprozesse in Wirtschaft und Verwaltung für die Entwicklung dünn besiedelter, ländlicher Regionen?

Die Herstellung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen ist einer der Grundsätze der Tiroler Raumordnung. Die unter dem Titel der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, der Kostenreduktion und der Ausgliederung aus dem öffentlichen Sektor ablaufenden Prozesse stellen die Erfüllung dieses Grundsatzes vermehrt in Frage. Mit abnehmender Besiedlungsdichte sinkt die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit von Standorten für private und (bisher) öffentliche Versorgungseinrichtungen und -strukturen rapide, und die Gefahr sich aufschaukelnder Ausdünnungsprozesse in ländlichen Regionen ist nicht von der Hand zu weisen.

Zugleich gibt es hier massive Auffassungsunterschiede zwischen jenen, welche die Erhaltung und Entwicklung dezentraler Raumstrukturen als öffentliche Aufgabe erkennen, und jenen, die Eingriffe in marktgesteuerte Prozesse der Standortauslese ablehnen.

Hier geht es – um an einem aktuellen Beispiel anzuknüpfen – nicht nur um einzelne Postämter, hier geht es vielmehr um die grundsätzliche (letztlich politisch zu beantwortende) Frage einer erfolgversprechenden Entwicklungsstrategie für

den ländlichen Raum unter den heute herrschenden Rahmenbedingungen.

Die akzentuierte Gegenüberstellung von Aspekten der Kostenwahrheit und der Kostengerechtigkeit im Artikel von Steinlechner und Riedl lässt erkennen, wie sehr es Not tut, diese Diskussion aus der rein monetären Betrachtungsweise herauszulösen und sie auf das Fundament gesellschaftlicher, raumordnungspolitischer Ziele zu stellen.

Die Betrachtung der Raumwirkungen von Einkaufszentren im Beitrag von Schneider und Auer gehört auch in diesen Themenkomplex und macht deutlich, wie schmal hier der „Grat“ zwischen einer im Interesse der Ziele der Raumordnung notwendigen Rahmenvorgabe und einer nicht mehr zu rechtfertigenden Einflussnahme auf einzelbetriebliche Entwicklungen ist.

Jörg Angerer befasst sich mit der Zukunft des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Tirol und greift damit ein weiteres „heißes Eisen“ auf, das nicht nur für die Ballungsräume unseres Landes, sondern gerade auch für ländliche Regionen von existenzieller Bedeutung ist.

Wie üblich werfen wir auch diesmal wieder einen Blick auf das aktuelle Geschehen der EU-kofinanzierten Regionalförderung. Die neuen Programme stehen am Beginn der Umsetzung und bieten vielfache Möglichkeiten, eigenständige und innovative Ansätze der Regionalentwicklung wirksam zu unterstützen. In Relation zum vorher Gesagten muss uns allerdings bewusst sein, dass es hier letztlich um „Nischen-Instrumente“ geht. Ihre Wirksamkeit maßgeblich hängt davon ab, inwieweit die Grundvoraussetzungen einer leistungsfähigen Versorgungsinfrastruktur in ländlichen Regionen auch weiterhin gewährleistet werden können.

Auch sonst hat RO-Info Nr. 22 noch manch' Interessantes zu bieten und ich wünsche Ihnen eine angeregte Lektüre



Ihr Franz Rauter

# Die inhaltlichen Schwerpunkte der 5. Raumordnungsgesetz-Novelle

Peter Hollmann, Karl Spörr, Dieter Wolf

*Der Tiroler Landtag hat im Juli 2001 die umfangreiche 5. Novelle zum Tiroler Raumordnungsgesetz TROG 1997 beschlossen. Die gesetzlichen Änderungen sind mit 1. Oktober 2001 in Kraft getreten. Nachfolgend werden besonders bedeutsame Neuerungen im Überblick vorgestellt.*

Die schon bisher übliche und aus raumordnungsfachlicher Sicht unverzichtbare Ausarbeitung von nicht verordnungsförmigen Raumordnungsplänen als ein weiteres Instrument der überörtlichen

Raumordnung erfährt nunmehr eine ausdrückliche gesetzliche Absicherung. Zu diesen Plänen zählen beispielsweise das Seilbahn- und Pistenkonzept und das Golfplatzkonzept. Die Aufhebung der Bestimmungen über die Vertragsraumordnung im Salzburger

Raumordnungsgesetz durch den Verfassungsgerichtshof erfordert auch ein teilweises Abgehen von den entsprechenden Bestimmungen des Tiroler Raumordnungsgesetzes 1997. Gänzlich neu gefasst wurde schließlich der Immissionsschutz in Wohngebieten und Mischgebieten, wobei die raumordnungsfachlichen Kriterien stärker als bisher betont werden. Insbesondere hinsichtlich der Baulandkategorien „landwirtschaftliches und beschränktes Mischgebiet“ erfolgten Detailänderungen und Ergänzungen der Nutzungsmöglichkeiten.

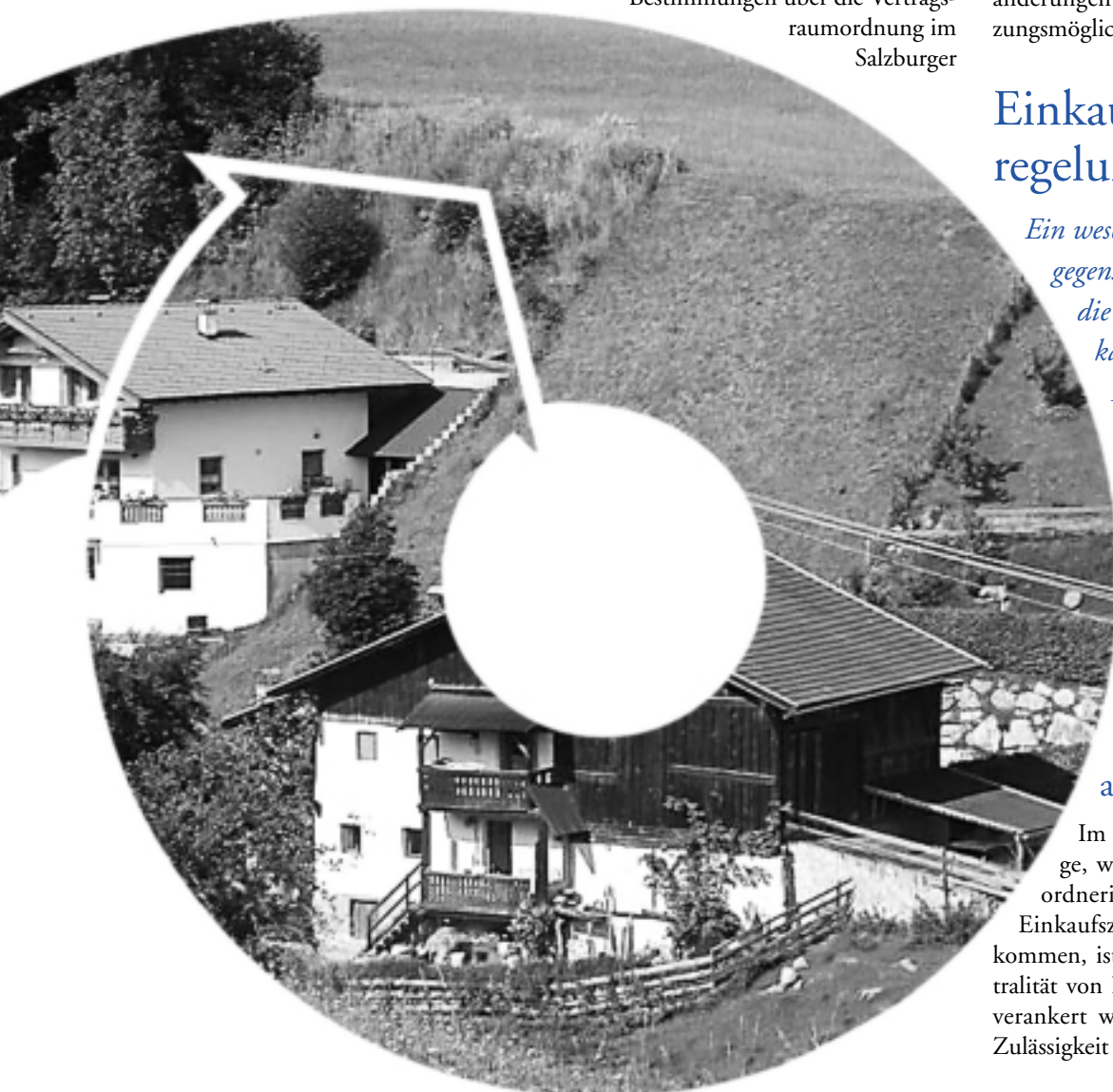
## Einkaufszentrenregelung

*Ein wesentlicher Kernpunkt der gegenständlichen Novelle ist die Neufassung der Einkaufszentrenregelung.*

*Etliche Details werden allerdings erst in einem Raumordnungsprogramm konkret festgelegt, das voraussichtlich noch im heurigen Jahr in Kraft tritt.*

## Zentralität bleibt Standortvoraussetzung

Im Zusammenhang mit der Frage, welche Gemeinden aus raumordnerischer Sicht als potenzielle Einkaufszentrenstandorte in Betracht kommen, ist besonders auch deren Zentralität von Bedeutung. Im Gesetz direkt verankert wurde die Beschränkung der Zulässigkeit der Ausweisung von Sonder-



flächen für Einkaufszentren der Betriebstypen IV und VI (das sind im wesentlichen Fachmärkte und Betriebe des Auto- und des Möbelhandels) auf die in zentralörtlichen Standorräumen gelegenen und in einem Raumordnungsprogramm ausdrücklich bestimmten Gemeinden oder Teile von Gemeinden. Dabei wird die Neuansiedlung solcher Einkaufszentren außerdem auf jene in den Randzonen dieser Gemeinden gelegenen Flächen beschränkt, die im örtlichen Raumordnungskonzept als Betriebserweiterungsgebiete vorgesehen sind oder die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle bereits als Gewerbe- und Industriegebiet gewidmet sind. Auf diese Weise soll die raumordnungsfachlich unerwünschte Errichtung von Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“, die in der Vergangenheit immer wieder zu erheblichen infrastrukturellen Problemen geführt hat, unterbunden werden.



## Ausrichtung auf Ortszentren

Sonderflächen für Einkaufszentren der Betriebstypen I, II, III und V können demgegenüber grundsätzlich nur mehr in den Kernzonen von Gemeinden gewidmet werden. Um jedoch eine im überörtlichen Interesse gebotene einheitliche Vorgangsweise zu gewährleisten und wegen der über das Gebiet der jeweiligen Gemeinde hinausgehenden raumordnerischen Auswirkungen solcher Einkaufszentrenstandorte, werden die Kernzonen von Gemeinden durch von der Landesregierung zu erlassende Raumordnungsprogramme nach im Gesetz bestimmten Kriterien festgelegt. Für insgesamt 18 Gemeinden wurden solche Kernzonen erstmals im Allgemeinen Entwicklungsprogramm für Einkaufszentren, LGBl. 22/1992, festgelegt. Diese bleiben bis zu einer allfälligen Überarbeitung weiter in Kraft, für andere Gemeinden werden die

Kernzonen nach den jeweiligen Erfordernissen nach einem stark vereinfachten Verfahren verordnet.

## Förderung einer bodensparenden Bebauung

Ein weiteres Hauptziel der Novelle besteht darin, die Errichtung und Erweiterung von Einkaufszentren unter dem Gesichtspunkt des sparsamen Umgangs mit dem in Tirol besonders knappen Bauland weitergehenden Beschränkungen zu unterwerfen. Dazu ist es notwendig, das System zur Steuerung der Errichtung und Erweiterung von Einkaufszentren nicht nur – so wie bisher – am Ausmaß der Betriebsflächen im engeren Sinn (Kundenfläche), sondern auch am Ausmaß der Gesamtfläche, die durch ein Einkaufszentrum insgesamt in Anspruch genommen wird, auszurichten. Dementsprechend werden die Festlegungen, die im Einkaufszentren-Raumordnungsprogramm getroffen werden können, dahingehend erweitert, dass die höchstzulässige Größe von Sonderflächen für Einkaufszentren in einem angemessenen Verhältnis zum zulässigen Höchstausmaß der Kundenfläche festgelegt werden kann.

Korrespondierend dazu sieht die 4. Bauordnungsnovelle weitere Bestimmungen mit derselben Zielsetzung vor. Stellplätze für die Kraftfahrzeuge der Kunden, der Beschäftigten und der Lieferanten von Einkaufszentren müssen demnach künftig generell in Form von Tiefgaragen oder Parkdecks errichtet werden, ohne dass es dazu wie bisher einer entsprechenden Festlegung im Einkaufszentren-Raumordnungsprogramm bedarf.

## Staffelung der Kundenfläche

Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass Einkaufszentren, sofern sie eine bestimmte, vom jeweiligen Betriebstyp und Standortraum abhängige Größe überschreiten, allgemein in Widerspruch zu zwingenden raumordnerischen Interessen gelangen können, ist die Möglichkeit einer entsprechend abgestuften Festlegung der höchstzulässigen Kundenfläche von Einkaufszentren vorgesehen. Enthält das Einkaufszentren-Raumordnungsprogramm solche Festlegungen, so hat dies zur Folge, dass Sonderflächen für

## Betriebstypen

**Betriebstyp I:** Einkaufszentren, in denen ausschließlich Lebensmittel oder überwiegend Lebensmittel und im geringen Ausmaß auch andere Waren zur täglichen Versorgung der Bevölkerung größtenteils in Packungs- oder Gebindegrößen angeboten werden, die vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.

**Betriebstyp II:** Einkaufszentren, in denen größtenteils Waren mit Ausnahme von Lebensmitteln angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- oder Gebindegrößen vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.

**Betriebstyp III:** Einkaufszentren, in denen größtenteils Waren einschließlich Lebensmittel angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- oder Gebindegrößen vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.

**Betriebstyp IV:** Einkaufszentren, in denen Waren eines artverwandten Fachsortimentes angeboten werden, die in einem mehr als geringfügigen Ausmaß nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- oder Gebindegrößen vom Kunden nur unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.

**Betriebstyp V:** Einkaufszentren, in denen Waren eines gemischten Sortimentes artverschiedener Waren angeboten werden, die in einem mehr als geringfügigen Ausmaß nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- oder Gebindegrößen vom Kunden nur unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.

**Betriebstyp VI:** Einkaufszentren, in denen außer Möbeln und ergänzend dazu Raumausstattungsartikeln oder Kraftfahrzeugen und ergänzend dazu Kraftfahrzeugzubehör höchstens im geringfügigen Ausmaß andere Waren angeboten werden. Das Anbieten von Dienstleistungen ist bei der Zuordnung von Einkaufszentren zu einem bestimmten Betriebstyp nicht zu berücksichtigen.

Einkaufszentren mit einem darüber hinausgehenden höchstzulässigen Kundenflächenausmaß nicht mehr gewidmet werden dürfen. Als genereller Grenzwert ist nach der derzeitigen politischen Willensbildung ein Ausmaß von 10.000 m<sup>2</sup> für die Betriebstypen IV und VI vorgesehen.

Schließlich werden die für die Einkaufszentreneigenschaft von Gebäuden maßgebenden Schwellenwerte betreffend das Ausmaß der Kundenfläche für Einkaufszentren des Betriebstyps I auf die derzeit für Einkaufszentren der Betriebstypen II und III festgelegten Werte angehoben; dies gilt allerdings nicht für Gemeinden mit 5.000 bis 10.000 Einwohnern. Parallel dazu wird der für Einkaufszentren der Betriebstypen I, II und III in Gemeinden mit bis zu 5000 Einwohnern maßgebende Schwellenwert von derzeit 500 m<sup>2</sup> auf 600 m<sup>2</sup> angehoben.

Den in Rede stehenden Schwellenwerten soll künftig nicht mehr die Wohnbevölkerung nach der letzten Volkszählung zugrunde liegen, sondern die Anzahl der Personen mit Hauptwohnsitz in der betreffenden Gemeinde in dem der Einbringung des Bauansuchens letztvorangegangenen Jahr.

## Infrastruktur als Voraussetzung

Um die Auswirkungen von Einkaufszentren auf den überörtlichen Individualverkehr besser in den Griff zu bekommen, ist ausdrücklich vorgesehen, dass im Einkaufszentren-Raumordnungsprogramm auch Festlegungen über die verkehrsmäßige Anbindung von Einkaufszentrenstandorten an das überörtliche Straßennetz getroffen werden können. Im engen Zusammenhang damit steht die neu in das Gesetz aufgenommene Möglichkeit, die Widmung von Sonderflächen für Einkaufszentren nur dann zuzulassen, wenn bestimmte Mindestanforderungen bezüglich der Anbindung des jeweiligen Standortes an den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt sind. Dem liegt die Überlegung zu Grunde, dass leistungsfähige öffentliche Bus- und Bahnverbindungen künftig mehr als bisher zur Minderung des einkaufszentrenbedingten Individualverkehrsaufkommens beitragen sollen.

## Gebäude im Freiland und auf Sonderflächen für Hofstellen

*Die Möglichkeiten der Erweiterung von im Freiland rechtmäßig bestehenden Gebäuden werden ausgeweitet. In eingeschränktem Umfang wird auch eine Änderung des Verwendungszweckes von Gebäuden auf Sonderflächen ermöglicht.*

### Zusätzlicher Grenzwert

Im Freiland sind Umbauten anderer als land- und forstwirtschaftlicher Gebäude sowie Zubauten zu solchen Gebäuden wie bisher zulässig, mit denen die Baumasse gegenüber dem ursprünglichen Gebäude um insgesamt nicht mehr als 25 v. H. vergrößert wird. Neu ist, dass eine diesbezügliche Vergrößerung der Baumasse um höchstens 300 m<sup>2</sup> jedenfalls zulässig ist.



### Aufgelassene Hofstellen

Die Weiterverwendung von Hofstellen aufgelassener Höfe und von den zu diesen Hofstellen gehörenden Austraghäusern für Wohnzwecke ist nunmehr ausdrücklich zulässig, wobei die Substanz und das äußere Erscheinungsbild der Hofstelle im Wesentlichen erhalten bleiben müssen. Unter dieser Voraussetzung sind in einem eingeschränkten Umfang auch bauliche Erweiterungen möglich. Diese Lockerung, die gleichermaßen für Hofstellen im Freiland und für solche auf Sonderflächen für Hofstellen gilt, erfolgt primär im Interesse der Erhaltung der für die Landeskultur und das Landschaftsbild wichtigen Bauernhöfe. Hofstellen gelten nur unter der Voraussetzung, dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen veräußert worden sind, als aufgelassen. Dies deshalb, weil in diesem Fall die Möglichkeit der Wiederbewirtschaftung des Hofes nicht mehr besteht. Die bloße Verpachtung der Flächen hindert die Wiederaufnahme der Bewirtschaftung dagegen nicht, weshalb in diesem Falle schon bisher unstrittig war, dass die Hofstelle weiterhin zu Wohnzwecken verwendet werden darf.

### Kleingewerbliche Nutzung auf Sonderflächen für Hofstellen

Schließlich wird erstmalig die Möglichkeit einer kleingewerblichen Nebenutzung von Hofstellen vorgesehen; dies jedoch nur auf Sonderflächen für Hofstellen und unter der Voraussetzung einer zusätzlichen Festlegung zur Widmung, welche die konkret zulässige Art der gewerblichen Tätigkeit genau bezeichnet. Auf diese Weise wird die aus raumordnungsfachlicher Sicht unbedingt gebotene Einzelfallprüfung ermöglicht. Eine



weitere wesentliche Einschränkung besteht darin, dass die gewerbliche Tätigkeit nur in Form eines Kleinbetriebes und nur neben der Hofbewirtschaftung ausgeübt werden darf.

## Bebauungsplanung

### Verpflichtende Erlassung

Zwar wird das durch das Tiroler Raumordnungsgesetz 1994 geschaffene System, wonach Bebauungspläne flächendeckend für das gesamte Bauland zu erlassen sind, grundsätzlich beibehalten, es werden jedoch Ausnahmen davon vorgesehen. Insbesondere soll die Schließung kleinerer Baulücken in der Regel künftig ohne die vorherige Erlassung von Bebauungsplänen möglich sein. Eine weitere Ausnahme wird für bereits bebaute Grundstücke geschaffen. Umgekehrt sollen allgemeine Bebauungspläne auch für die im örtlichen Raumordnungskonzept für Siedlungszwecke und für betriebliche Zwecke vorgesehenen, jedoch noch nicht als Bauland gewidmeten Bereiche erlassen werden können.

Soweit weiterhin die Verpflichtung zur Erlassung von Bebauungsplänen besteht, soll diese nach Ablauf von drei Jahren nach der Neuerlassung oder Überarbeitung der Flächenwidmungspläne entsprechend den Vorgaben des örtlichen Raumordnungskonzeptes auch für das vor dem 1. Jänner 1994 gewidmete Altbauland gelten. In gleicher Weise wird die weitere

Gültigkeit von Bebauungsplänen nach dem seinerzeitigen Tiroler Raumordnungsgesetz 1984 sowie von alten Verbauungsplänen und Wirtschaftsplänen, die Bebauungsplanfestlegungen enthalten, begrenzt.

### Inhaltliche Neuerungen

Neuerungen ergeben sich zum Teil auch hinsichtlich der einzelnen Bebauungsplanfestlegungen. So werden die Möglichkeiten der Unterschreitung der gesetzlichen Mindestabstände durch die Festlegung von Baugrenzlinien oder durch eine abweichende Festlegung über den bei der Abstandsberechnung anzuwendenden Multiplikator eingeschränkt. Neu gefasst wurden ferner die Bestimmungen über die Baudichte. Künftig soll die Baudichte nur mehr in Form der Bau-massendichte und der Bebauungsdichte festgelegt werden, weil diese Arten der Dichtefestlegung den raumordnungsfachlichen Erfordernissen bestmöglich Rechnung tragen; die Möglichkeit der Festlegung der Geschossflächendichte entfällt dagegen. Neu definiert wurde auch der Begriff der Höhenlage, der nunmehr vor allem im Zusammenhang mit der Abstandsberechnung nach der Tiroler Bauordnung 2001 zum Tragen kommen soll. Schließlich können künftig im ergänzenden Bebauungsplan auch die Firstrichtung und die Dachneigung festgelegt werden. Die Bauweisen können wahlweise statt im ergänzenden Bebauungsplan bereits im allgemeinen Bebauungsplan festgelegt werden.

## kurzMeldung

### Wiederverlautbarung des Tiroler Raumordnungsgesetzes, der Tiroler Bauordnung und des Tiroler Bauprodukte- und Akkreditierungsgesetzes

Durch die in den letzten Jahren erfolgten Änderungen der wichtigsten Vorschriften auf dem Gebiet der Raumordnung und des Baurechts wurde es für die Rechtsanwender immer schwieriger, den geltenden Gesetzestext der einschlägigen Regelungen festzustellen. Insbesondere durch die umfangreichen Novellen, die am 1.10.2001 in Kraft getreten sind, ergab sich die Notwendigkeit, das Tiroler Raumordnungsgesetz 1997, die Tiroler Bauordnung 1998 und das Tiroler Bauprodukte- und Akkreditierungsgesetz 1998 in ihrer jeweils geltenden Fassung neuerlich kundzumachen.

Die Wiederverlautbarungen der drei Gesetze wurden am 31.10.2001 im Landesgesetzblatt kundgemacht und sind am 1.11.2001 in Kraft getreten. Ab diesem Zeitpunkt tragen die Vorschriften folgende Bezeichnungen:

**Tiroler Raumordnungsgesetz 2001,**  
TROG 2001, LGBl. Nr. 93

**Tiroler Bauordnung 2001,**  
TBO 2001, LGBl. Nr. 94

**Tiroler Bauprodukte- und Akkreditierungsgesetz 2001,**  
TBAG 2001, LGBl. Nr. 95

Die Gesetze sind ab dem 1.11.2001 ausschließlich in der Fassung der Wiederverlautbarung zu zitieren, wobei darauf hingewiesen wird, dass die wiederverlautbarten Vorschriften wegen einer teilweisen Neuenummerierung von den bisherigen Regelungen abweichende Fundstellen aufweisen.

## Bodenbeschaffungsfonds wird aufgewertet

*Der Handlungsspielraum des Bodenbeschaffungsfonds wird im Interesse einer verstärkten Mobilisierung von Bauland erweitert.*

In diesem Sinn soll der Bodenbeschaffungsfonds im Rahmen des Fondszwecks Grundstücke künftig auch an private Bauinteressenten weitergeben können, weshalb die derzeitige Einschränkung auf bestimmte Planungs- bzw. Bauträger entfällt. Den Gemeinden sollen Zuschüsse für den Ankauf von Grundstücken nicht wie bisher nur im Falle einer Fremdfinanzierung gewährt werden können, sondern auch dann, wenn der Ankauf aus Eigenmitteln finanziert wird. Eine Einschränkung erfolgt allerdings hinsichtlich der für die Gewährung von Zuschüssen in Betracht kommenden Grundstücke, indem diese von der Voraussetzung abhängig gemacht wird, dass die Grundstücke bereits im Zeitpunkt des Erwerbes durch die Gemeinde als Bauland, als Sonderflächen oder als Vorbehaltsflächen gewidmet sein müssen. Der Ankauf bereits entsprechend gewidmeter Grund-

stücke belastet die Gemeinden aufgrund der höheren Grundstückspreise naturgemäß weitaus stärker, als dies bei noch nicht gewidmeten Erweiterungsflächen der Fall ist. Vor allem wird damit aber auch ein Anreiz zur Mobilisierung von bereits bestehendem Bauland geschaffen. Dieser Zielsetzung dient auch eine weitere Neuerung. So dürfen dem Bodenbeschaffungsfonds unmittelbar aus dem Landeshaushalt zufließende Mittel nur mehr zum Ankauf von bereits entsprechend gewidmeten Grundstücken verwendet werden.

Schließlich wird der Fondszweck erweitert. Künftig sollen die Gemeinden Zuschüsse auch für infrastrukturelle Vorhaben erhalten, und zwar insbesondere dann, wenn diese im Zusammenhang mit Maßnahmen der Wohnbauförderung stehen. ■



## kurzMeldung

### Bearbeitungsstand der örtlichen Raumordnungskonzepte und Flächenwidmungspläne

Ende Oktober 2001 waren die örtlichen Raumordnungskonzepte von 78 Tiroler Gemeinden aufsichtsbehördlich genehmigt. Binnen Jahresfrist wurden 46 Genehmigungen erteilt.

Somit verfügen derzeit 28% der Tiroler Gemeinden über ein rechtskräftiges örtliches Raumordnungskonzept. Für 30 weitere Konzepte liegt die fachliche Schlussbegutachtung bereits vor und es ist daher in Kürze mit den aufsichtsbehördlichen Genehmigungen zu rechnen.

Bei den Entwürfen von 88 Gemeinden ist die Vorbegutachtung abgeschlossen und 36 Vorbegutachtungen waren per 31.10.2001 gerade im Laufen.

47 Gemeinden verfügten Ende Oktober 2001 noch über keine vorbereitungsreifen Entwürfe.

Die regionalen Unterschiede im Bearbeitungsstand sind beachtlich: Im Bezirk Innsbruck-Land ist das örtliche Raumordnungskonzept bereits in 55% der Gemeinden in Kraft. In den Bezirken Kitzbühel, Kufstein und Schwaz liegt der Umsetzungsstand zumindest im Landesdurchschnitt oder etwas darüber (28-35%). In den Bezirken Imst, Landeck und Lienz sind die örtlichen Raumordnungskonzepte hingegen nur in 12-21% der Gemeinden fertig, und im Bezirk Reutte gibt es überhaupt noch kein genehmigtes ÖRK. Neue Flächenwidmungspläne lagen Ende Oktober 2001 in 17 Tiroler Gemeinden vor. ■

## Sommertourismus kommt nicht auf Touren

Von Mai bis September wurden in Tirol knapp 15,4 Mio. Nächtigungen registriert, um 496.000 oder 3,1 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Leider konnte die heurige Sommersaison die Hoffnungen und Erwartungen der Tiroler Touristiker trotz eines guten Starts nicht erfüllen. Nach einem 11-prozentigem Plus im Mai registrierte die Landesstatistik in den Folgemonaten durchwegs negative Nächtigungszahlen, verglichen jeweils mit dem Vorjahresmonat. Gegenüber der bisherigen Rekordsaison im Sommer 1991 (23,6 Mio. Nächtigungen) hat Tirol damit bereits mehr als 25 Prozent seines Nächtigungsaufkommens eingebüßt.

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum sind die Nächtungsverluste bei den Gästen aus Deutschland (–382.000), dem Vereinigten Königreich (–174.000) und den USA (–110.000) besonders deutlich, mehr Urlauber kamen hingegen aus den Niederlanden, der Schweiz, Italien und dem „übrigen Ausland“ – im Besonderen GUS, Israel, Norwegen oder Ungarn – nach Tirol. Erstmals seit 1994 liegen auch die Nächtigungen in der gehobenen Kategorie (4 und 5 Sterne) wieder im Minus (–1,9%). Trotz der mittels Tiroler Tourismusbarometer erhobenen Preissteigerungen für die Unterkünfte (+2,8%) liegen auch die für Nächtigung/Frühstück erzielten Umsätze (von Mai bis September: ATS 6,3 Mrd.) gegenüber Sommer 2000 bereits im Minus (–0,4%).

## Aktuelle Erhebung und Kartierung der Schipistenflächen

Eine im Auftrag der Sportabteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung unter Beteiligung des Tiroler Raumordnungs-Informationssystem tiris durchgeführte Erhebung der Schipistenflächen konnte vor kurzem abgeschlossen werden. Grundlage der Erhebung bildet die Kartierung auf der Basis von Orthophotos im Maßstab 1:10.000. Sämtliche Pistenflächen, die laut Tiroler Lift- und Seilbahnstatistik offiziell als Schigebiet ausgewiesen sind, wurden in die Erfassung miteingeschlossen. Schipisten in Kleinst-Schigebieten sowie Schirouten wurden (zumeist) vernachlässigt. Erstmals liegen damit aktuelle, auf einem einheitlichen Erhebungskonzept beruhende Informationen über Größe und räumliche Verteilung der Tiroler Schipisten vor. Es handelt sich dabei um die Netto-Pistenflächen, die nicht mit dem Ausmaß der von alpinen Erschließungen in Anspruch genommenen Landschaftsräumen gleichzusetzen sind. Die Darstellung der Informationen erfolgt wahlweise auf der Ebene der einzelnen Schigebiete (besonders für graphische

Präsentationen auf regionaler Ebene geeignet), eine Zusammenführung („Verschneidung“) der Pistenflächen mit den Gemeindegrenzen erlaubt jedoch auch die für statistische Zwecke besser geeignete Darstellung auf Gemeinde- bzw. Bezirksebene.

Alle Schipisten Tirols zusammengerechnet ergeben ein Gebiet von 7.092 Hektar; mehr als die Hälfte davon befinden sich in den Bezirken Imst, Kitzbühel und Landeck.

| BEZIRK          | Pistenfläche<br>in Hektar | Schwierigkeitsgrad in % |        |        |
|-----------------|---------------------------|-------------------------|--------|--------|
|                 |                           | leicht                  | mittel | schwer |
| INNSBRUCK-STADT | 28,9                      | 34,8                    | 65,2   | 0,0    |
| IMST            | 1.088,8                   | 31,6                    | 57,2   | 11,2   |
| INNSBRUCK-LAND  | 538,1                     | 46,4                    | 50,7   | 2,9    |
| KITZBÜHEL       | 1.317,9                   | 35,1                    | 59,0   | 5,9    |
| KUFSTEIN        | 748,8                     | 40,3                    | 53,5   | 6,2    |
| LANDECK         | 1.384,8                   | 29,6                    | 61,0   | 9,4    |
| LIENZ           | 411,3                     | 42,8                    | 54,5   | 2,6    |
| REUTTE          | 514,0                     | 48,6                    | 51,4   | 0,0    |
| SCHWAZ          | 1.059,8                   | 28,3                    | 68,1   | 3,6    |
| TIROL           | 7.092,3                   | 35,3                    | 58,5   | 6,2    |

## Fast 60 Prozent der Pisten sind „mittelschwer“

Die Pisten wurden auch hinsichtlich ihres Schwierigkeitsgrades erfasst und entsprechend den internationalen Standards nach leichten (=blauen), mittleren (=roten) und schweren (=schwarzen) Abfahrten klassifiziert. 6 von 10 Schipisten Tirols fallen in den Bereich mittelschwere Abfahrt, etwas mehr als ein Drittel ist leicht, nur 6 Prozent der Pisten sind hingegen schwer zu bewältigen. Die Verteilung der sogenannten „Schwarzen Pisten“ spiegelt die topographischen Verhältnisse des Landes wider, und so ist es auch nicht verwunderlich, dass die Bezirke Imst und Landeck den größten Anteil an Pisten des höchsten Schwierigkeitsgrades aufweisen.

## Ein Drittel der Pisten wird beschneit

Ein weiteres Untersuchungsziel bildete die Erfassung der künstlich beschneiten Pistenflächen in unserem Bundesland. Auf etwa 2.412 ha ist in Tirol – wenn es die Witterungsverhältnisse erfordern – Kunstschnnee zu finden, das entspricht genau 34% aller Schipisten. Spitzenreiter ist hier der Bezirk Lienz mit mehr als 45 Prozent beschneiter Pisten, gefolgt von Landeck und Kitzbühel (44 bzw. 39%). Den geringsten Kunstschnneeanteil weist der Bezirk Schwaz mit 23 Prozent auf, gefolgt von Innsbruck-Stadt und Imst (je etwa 25%). ■

# Einkaufszentren – Sorgenkinder der Raumordnung?

Gustav Schneider, Elisabeth Auer

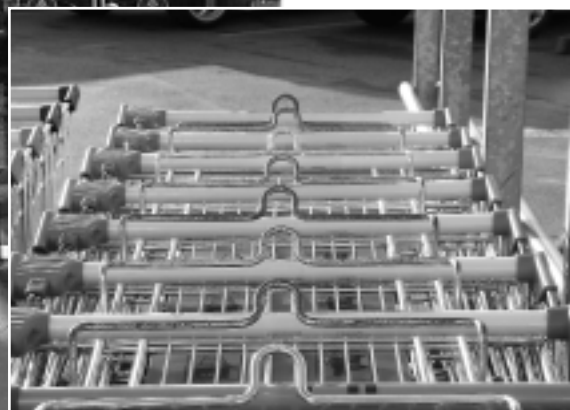
*Mit Anfang Oktober 2001 traten neue Bestimmungen der Raumordnung über die Zulässigkeit von Einkaufszentren in Kraft.*

*Um die Notwendigkeit derartiger Regelungen erkennen zu können lohnt es sich, einen Blick auf den Stellenwert und die aktuellen Entwicklungen des Handels zu werfen.*

In der Diskussion über Einkaufszentren wird häufig außer Acht gelassen, welche ureigenen Aufgaben der Handel zu erfüllen hat. Dem Handel obliegt eine Verteilungsfunktion und eine Versorgungsfunktion. Aus Sicht der Hersteller hat der Handel dafür zu sorgen, dass die Waren dem Bedarf entsprechend möglichst nahe an die Verbraucher herangebracht werden. Aus der Warte der Konsumenten ist der Handel für eine optimale Versorgung der Bevölkerung mit Waren verschiedenster Art verantwortlich.

Die Wahrnehmung dieser Aufgaben beschert dem Handel einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert. Der Handel trug 1998 knapp 10% zur Bruttowertschöpfung des Bundeslandes Tirol bei. Allein im Einzelhandel waren in Tirol im Jahr 2000 25.700 Personen beschäftigt, 7.900 davon als Selbständige, 17.800 im Arbeitnehmerverhältnis. 66% der Arbeitnehmer im Einzelhandel sind Frauen.

(Quellen: Statistik Austria und Hauptverband der Sozialversicherungsträger).



## Strukturwandel betrifft auch Tirol

*„Schöner, größer, besser“ betitelte das Tiroler Magazin „Wirtschaft im Alpenraum“ im September 2001 die aktuelle Entwicklung im Tiroler Lebensmittelhandel.*

Der einprägsame Titel hat nicht nur für den Lebensmittelhandel Gültigkeit, er kann auch zur Beschreibung der Veränderungen des gesamten Einzelhandels verwendet werden. Die Modernisierung und Vergrößerung der Einzelhandelsbetriebe beschreibt jedoch nur den für den Konsumenten auffälligen Teil des Veränderungsgeschehens. Weniger bewusst wahrgenommen wird der fortschreitende Konzentrationsprozess des Einzelhandels, der sich auf räumlicher und betrieblicher Ebene abspielt. Auch Tirol ist von dieser Entwicklung nicht verschont geblieben.

### Räumliche Konzentration

Die fortschreitende räumliche Konzentration des Handels bedeutet, dass anstelle eines engmaschigen, örtlich orientierten Versorgungsnetzes wenige, strategisch günstig gelegene Handelsbetriebe treten. Diese bieten ein großes Ausmaß an Kundenflächen und haben ein Einzugsgebiet, das weit über die nähere Umgebung hinausreicht. Die kleinen, meist innerörtlich gelegenen Geschäfte verlieren an Wettbewerbsfähigkeit und sind häufig zur Schließung gezwungen.

Die Umsatzentwicklung im Einzelhandel hält mit dem Zuwachs an Verkaufsfläche nicht Schritt, sodass in einigen Branchen, z.B. am Baumarkt- oder Möbelsektor die Flächenproduktivität, d.h. die Umsätze je m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, stagnieren oder sinken.

### Betriebliche Konzentration

Der Begriff Konzentration auf betrieblicher Ebene beschreibt die seit Jahren anhaltende Tendenz zur Filialisierung im Einzelhandel: An Stelle der zahlreichen selbständigen Kaufleute treten wenige Unternehmen, die über zahlreiche Filialen und eine starke Marktmacht verfügen. Am weitesten fortgeschritten ist dieser Prozess im Lebensmittelhandel. 1999 erzielten in Tirol die vier größten Markt-

teilnehmer (Spar, M-Preis, Billa-Merkur, Hofer) 86% des gesamten Umsatzes im Lebensmittel-Einzelhandel. Diese betriebliche Konzentration führt zu einer Loslösung des Handels von angestammten örtlichen Wirtschafts- und Sozialbeziehungen.

### Standortwettbewerb

Die Veränderungen im Handel haben vielfältige Ursachen, die sowohl auf Seiten der Konsumenten als auch auf Seiten der Handelswirtschaft liegen. Unbestritten ist, dass der hohe Motorisierungsgrad der Bevölkerung als Triebfeder wirksam ist. Das Auto hat das Einkaufsverhalten der Bevölkerung und die Erreichbarkeits- und Konkurrenzverhältnisse grundlegend verändert.

Die Handelsbetriebe sind angesichts der beschriebenen Entwicklung einem massiven Rationalisierungs- und Modernisierungszwang ausgesetzt. In einigen Branchen herrscht ein regelrechter Standortwettbewerb, in der Kundengewinnung und Kundenbindung werden ständig neue Wege beschritten.

## Warum regelt die Raumordnung die Zulässigkeit von Einkaufszentren?

*Die Handelsentwicklung weist einen vielfältigen Bezug zur Raumordnung auf. Grundanliegen der Raumordnung, wie Fragen der Versorgungsstruktur oder der sparsame Umgang mit Grund und Boden werden insbesondere von der Entwicklung der Einkaufszentren berührt.*

Zum Verständnis ist festzuhalten, dass der in der Raumordnung angewandte und im Tiroler Raumordnungsgesetz definierte Begriff Einkaufszentrum sehr weit gefasst ist. Es fallen darunter sämtliche „Großformen des Handels“ über gesetzlich bestimmte Schwellenwerte. Zum Beispiel sind auch großflächige Fachmärkte oder Verbrauchermärkte mit Lebensmittelan-



gebot raumordnungsrechtlich Einkaufszentren.

Die neuen Bestimmungen für Einkaufszentren verfolgen das Ziel einer Stärkung der Ortszentren, die Mittelpunkt des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens sind. Für die Lebensqualität und Identitätsbildung sind funktionierende Orts- und Stadt(teil)zentren mit florier-

renden Handelsbetrieben unentbehrlich. Die Entwicklung großflächiger Handelsbetriebe an den Ortsrändern und an nicht integrierten Standorten, z.B. an Verkehrsknoten außerhalb des Siedlungsraumes wird zukünftig einer stärkeren Regulierung unterworfen.

Soweit die nachfolgend beschriebenen Ziele nicht direkt durch gesetzliche Bestimmungen im Raumordnungsgesetz umgesetzt werden, erfolgt dies im Raumordnungsprogramm für Einkaufszentren. Dieses wird voraussichtlich noch im Jahr 2001 in Kraft treten.

### Erhaltung bzw. Schaffung möglichst wohnungsnaher Einkaufsmöglichkeiten

Die Erhaltung wohnungsnaher Einkaufsmöglichkeiten ist ein Grundanliegen der Raumordnung, auch wenn dies in Zeiten „uneingeschränkter Mobilität“ nicht an-

gebracht erscheint. Häufig wird übersehen, dass Teile der Bevölkerung mit „eingeschränkter Mobilität“ zurechtkommen müssen. Es sind dies v.a. Mütter mit (Klein)Kindern und Senioren; generell sind Menschen mit geringem Einkommen hier dazuzurechnen. Diese Bevölkerungsgruppen sind in besonderem Maße auf wohnortnahe Versorgungsmöglichkeiten angewiesen. Angesichts der sich verändernden Altersstruktur ist dem Versorgungsbedürfnis der Senioren ein besonderes Augenmerk zu schenken. Auch die notwendige Versorgung der Touristen und hier v.a. der Mieter von Ferienwohnungen ist in Betracht zu ziehen.

Die wohnortnahen Geschäfte werden häufig aufgesucht und können neben der Versorgung auch wichtige soziale Funktionen übernehmen. Im Hinblick auf die fortschreitende Tendenz zur Auflösung dörflicher Gemeinschaften ist auch dieser Aspekt nicht zu vernachlässigen.



### Erhaltung einer „polyzentrischen Struktur“ und Erhaltung der Wirtschaftskraft der Gemeinden

Mit der aktuellen Diskussion um die Schließung unrentabler Postämter wurde das raumordnerische Anliegen, öffentliche und private Dienstleistungen möglichst auch in abgelegenen Landesteilen anzubieten, wiederum in das öffentliche Bewusstsein gerückt. Der zeitliche und kostenmäßige Aufwand für Erledigungen (z.B. Postgeschäfte) und Besorgungen für den täglichen Bedarf muss in vertretbarem Rahmen gehalten werden. Dies setzt voraus, dass auch in kleinen Gemeinden öffentliche Dienstleistungseinrichtungen und Geschäfte erhalten bleiben.

Eine ausgeglichene Einzelhandelsstruktur kann hier einen wichtigen Beitrag leisten. Bleiben Geschäfte erhalten, rentiert sich auch der Betrieb sonstiger Einrichtungen. Die Schließung von Geschäften kann „Dominoeffekte“ und die Abwanderung weiterer Einrichtungen nach sich ziehen. Ist dieser Prozess einmal in Gang gekommen, sind große Anstrengungen für Gegenmaßnahmen notwendig. Es darf nicht übersehen werden, dass mit diesen Abwanderungsprozessen auch wohnortnahe Arbeitsplätze und Einnahmen für die Gemeinden verloren gehen.

### Sparsamer Umgang mit den Flächenressourcen

Die eingangs beschriebene Handelsentwicklung hat einen enormen Flächenbedarf mit sich gebracht. Die neuen Handelsbetriebe sind meist sehr großflächig ausgelegt, mehrgeschoßige Bebauung für Handelszwecke ist aufgrund der fehlenden Akzeptanz bei den Kunden nur sehr begrenzt möglich. Die Handelsbetriebe entfalten auch einen großen Parkplatzbedarf.

Aufgrund der Standortpräferenzen des Handels wird der gestiegene Flächenbedarf zu einem großen Teil an den Ortsrändern wirksam, d.h. er geht fast durchwegs auf Kosten landwirtschaftlicher Nutzflächen und hochwertiger Gewerbe- und Industriegebiete. Da in Tirol nutzbare Flächen ohnehin sehr knapp bemessen



sind, ist auch beim Handel dem Aspekt des Bodenverbrauchs besonderes Augenmerk zu schenken.

## Bewältigung des Verkehrsaufkommens für Einkaufszwecke

Handel und Verkehr sind untrennbar miteinander verbunden. Die An- und Abfahrt der Kunden und die Anlieferung der Waren erzeugen Verkehr, der insbesondere im Umfeld großer Fachmärkte oder Einkaufszentren zu nicht unerheblichen Belastungen führen kann. Bei Einkaufszentren ist daher auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Erschließungs- und Zufahrtsstraßen zu achten. Der Frage der Erreichbarkeit mittels öffentlicher Verkehrsmittel wurde anfänglich zu wenig Beachtung geschenkt, in Zukunft soll auch dieser Aspekt genauer betrachtet werden. Insbesondere am Lebensmittelsektor kann ein engmaschi-

ges Netz an Einzelhandelsbetrieben einen Beitrag zur Minderung des Verkehrsaufkommens leisten, da damit die Anfahrtswege für Einkaufszwecke kurz gehalten werden können.

## Weitere Veränderungen im Handel sind zu erwarten

Im Tiroler Einzelhandel ist eine anhaltende Wachstums- und Veränderungsdynamik erkennbar. Sowohl am Sektor der klassischen Einkaufszentren als auch am Fachmarktsektor bestehen nach wie vor Neu- und Ausbaupläne.

Laufende Projektvorhaben im Standortraum Innsbruck, Rum und Völs deuten darauf hin, dass neben einem weiteren Wachstum der randlich gelegenen Handelsstandorte auch eine Stärkung des Stadtzentrums von Innsbruck zu erwarten ist. Verlierer dieser Entwicklung sind die Stadtteile zwischen Zentrum und Peripherie, z.B. Wilten und Pradl. Die große Zahl leerstehender Geschäfte in diesen Stadtteilen sind ein deutlicher Hinweis auf die fortschreitende räumliche Konzentration des Handels.

Daneben ist auch zu beobachten, dass die regionalen Zentren Tirols, v.a. die Bezirkshauptorte Anstrengungen unternehmen, den Kaufkraftabfluss in den Zentralraum Innsbruck oder in das benachbarte Ausland zu verringern. Attraktive Einkaufszentren sollen eine „Rückverlagerung von Handelsumsätzen“ in die Regionen bewirken, die aus Sicht der Raumordnung grundsätzlich positiv zu bewerten ist. Verlierer dieser Dynamik sind allerdings die zahlreichen kleinen Gemeinden im Umkreis der regionalen Zentren, die einen verstärkten Kaufkraftabfluss erleben werden und somit als Standorte für Handelsbetriebe und sonstige Einrichtungen weiter an Attraktivität verlieren. Für den ländlichen Raum ist dies eine problematische Entwicklung, die nur schwer aufzuhalten sein wird. Lediglich in Gemeinden mit hohem Tourismusaufkommen besteht die Chance, dass durch die erhöhte Nachfrage auch weiterhin eine gesunde Geschäftsstruktur erhalten bleibt.

## Zusammenarbeit bei der landwirtschaftlichen Flächenförderung

Die flächenbezogenen Fördergelder werden aufgrund von Anträgen der landwirtschaftlichen Bewirtschafter bei den Landwirtschaftskammern ausgeschüttet. Räumliche Grundlage dieser Informationen war bisher ausschließlich die Katastralmappe des Bundesvermessungsdienstes. Da sich landwirtschaftliche Nutzungsgrenzen nicht überall mit den Inhalten des Grundstückkatasters decken, fordert die Europäische Union die verpflichtende Verwendung von lagegenau entzerrten Luftbildern – sogenannten Orthophotos. Auf Initiative des Landesvermessungsdienstes werden derzeit bereits Luftbilder mit einer Bodenauflösung von 25 Zentimeter erstellt und im Tiroler Raumordnungs-Informationssystem *tiris* eingelagert. Diese Bilddaten werden mit der Kooperation zwischen Landeslandwirtschaftskammer und Land Tirol nunmehr einem weiteren nützlichen Verwendungszweck zugeführt. Die Landwirtschaftskammer und *tiris* erstellen in Zusammenschau ihrer Daten Hofkarten im Maßstab 1:2.000 mit Angaben zu den ÖPUL-Förderflächen (Österreichisches Programm zur Förderung einer umweltgerechten, extensiven und den natürlichen Lebensraum schützenden Landwirtschaft). Diese auf Grundlage von Luftbild und Kataster erstellten Pläne werden von den Landwirtschaftskammern gegen Kostenersatz für den Ausdruck an die landwirtschaftlichen Bewirtschafter verteilt. Die Unterlagen dienen den Landwirten sowohl zur Selbstkontrolle für ihre jährlich erstellten Förderanträge als auch zur verpflichtenden Vorlage an die Prüforgane bei Betriebskontrollen vor Ort. Bei den Beratungen der Landwirte in den Bezirkslandwirtschaftskammern können in Zukunft am Bildschirm Flächenermittlungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen vorgenommen werden, sodass der Stand in der Natur den Angaben im Förderantrag entspricht. Das Land erhält im Gegenzug für die Bereitstellung der Plangrundlagen exakte räumliche Informationen über Art und Ausmaß der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, welche für viele öffentlich-rechtliche Verfahren der Landesverwaltung von Interesse sind.

# Die Bevölkerungsentwicklung Tirols im Spiegel der Großzählung 2001

Elmar Berkoldt, Manfred Kaiser

*Alle 10 Jahre wird in Österreich eine Vollerhebung der Bevölkerung, von Gebäuden und Wohnungen sowie Arbeitsstätten durchgeführt. Nun sind erste Ergebnisse der „Großzählung 2001“ verfügbar. Somit bietet sich die Gelegenheit, die vorliegenden Zahlen einer ersten Analyse zu unterziehen.*

Das Volkszählungsgesetz (BGBl. Nr. 199/1980) schreibt an der Wende eines jeden Jahrzehntes die Abhaltung einer Volkszählung vor. So gibt es in Österreich – wie auch in vielen anderen Ländern – alle 10 Jahre eine Vollerhebung der Bevölkerung. Gleichzeitig erfolgen – mit

dem Ziel der Kosteneinsparung und Verwaltungsvereinfachung – Erhebungen hinsichtlich des Bestandes und der Struktur von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten. Die Statistik Austria (ehem. Österr. Statistisches Zentralamt) hat als zuständige Institution im September erste Rohdaten für alle Bundesländer bereitgestellt.

## Vorläufige Ergebnisse

Die Ergebnisse für die Tiroler Gemeinden liegen seit Anfang Juli 2001 vor und können auf der Homepage der Landesstatistik [www.tirol.gv.at/statistik](http://www.tirol.gv.at/statistik) abgerufen werden. Es handelt sich dabei um vorläufige Daten, die sich auf die Anzahl der abgegebenen Personen-, Wohnungs-, Gebäude- und Arbeitsstättenblätter im Rahmen der Großzählung 2001 beziehen. Nach Durchführung der Plausibilitätskontrollen, genauer Auswertung in der Statistik Austria und Durchführung allfälliger Reklamationsverfahren nach §17 Meldegesetz (BGBl. Nr. 9/1992) wird es noch zu Korrekturen im Ergebnis kommen.

Die derzeit publizierten Zahlen sind jedenfalls noch nicht für zukünftige Finanzausgleichsverhandlungen oder die Mandatsverteilung bei Nationalrats- oder Landtagswahlen maßgeblich, liefern jedoch einen ersten Überblick über die landesweite Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren.

## Veröffentlichungen

Entsprechend dem Fortschritt bei der Aufarbeitung der Daten werden die Ergebnisse ab Mitte 2002 in die Datenbank der Statistik Austria eingelagert und in der Folge publiziert. Zusätzlich werden die wichtigsten Daten im Internet zugänglich gemacht, und zwar auf der bereits angeführten Homepage der Tiroler Landesstatistik und bei der Statistik Austria [www.statistik.gv.at](http://www.statistik.gv.at). Es ist geplant, unter [www.tiris.tirol.gv.at/database/geodienst/galerie.html](http://www.tiris.tirol.gv.at/database/geodienst/galerie.html) Übersichtskarten mit Ergebnissen der Volkszählung zu präsentieren.



## Entwicklung der Bevölkerung 1991 – 2001

*Das Gesamtwachstum der Bevölkerung des Landes war mit +6,9% annähernd gleich wie im vorangegangenen Jahrzehnt. Auf regionaler Ebene haben die auffälligsten Veränderungen im Großraum Innsbruck stattgefunden.*

### Gesamtentwicklung in Tirol und Österreich

Bei der Volkszählung im Mai 2001 wurden in Tirol 675.063 Personen mit Hauptwohnsitz erhoben. Die Bevölkerung Tirols hat in den vergangenen 10 Jahren um ca. 43.700 Personen zugenommen, was einer Veränderung von +6,9% entspricht. Gegenüber dem vorangegangenen Jahrzehnt (1981-1991) bedeutet dies eine geringfügige Verlangsamung des Wachstums; damals betrug der prozentuelle Zuwachs 7,6%.

Die Bevölkerung Österreichs ist inzwischen auf knapp über 8 Mio. Menschen angewachsen. Die relative Zunahme seit 1991 betrug mit +3,5% jedoch nur die Hälfte von jener Tirols.

Ein Seitenblick auf die anderen Bundesländer zeigt im Wesentlichen ein Wachstumsgefälle vom Westen zu den östlichen und südlichen Bundesländern. Die drei Spitzenplätze nehmen Salzburg (+7,5%), Tirol (+6,9%) und Vorarlberg (+6,1%) ein. Im Mittelfeld liegen Nieder- und Oberösterreich, das Burgenland und Kärnten. Am Ende der Reihung sind Wien (+1,5%) und die Steiermark (+0,1%) zu finden.

Der westliche Teil unterscheidet sich im

Muster der Gemeindewerte auffallend vom Rest Österreichs: Im Osten und Süden gibt es Wachstumsringe um die größeren Städte (Wien, Graz, Linz und Wels, Klagenfurt und Villach), denen in den „Zwischenräumen“ großflächige Gebiete mit rückgängiger Bevölkerung gegenüberstehen. In den drei westlichen Bundesländern sind die Wachstumsbereiche hingegen fast flächendeckend ausgeprägt, nur in einzelnen Gemeinden verringert sich die Bevölkerung. Dies dürfte vor allem auf den Tourismus als breite wirtschaftliche Basis zurückzuführen sein.

### Entwicklung nach Bezirken

Von den politischen Bezirken hatte im vergangenen Jahrzehnt Imst mit +12,5% das stärkste Bevölkerungswachstum, gefolgt von Kufstein mit +10,8%. Ein dicht gedrängtes Mittelfeld mit Zuwächsen zwischen 8,5% und 10% umfasst die Bezirke Innsbruck-Land, Kitzbühel, Schwaz und Reutte. Danach folgen die Bezirke Landeck und Lienz, welche mit ca. +7% bzw. +5% bereits eine geringere Dynamik aufweisen. Am Ende der Reihung liegt mit Innsbruck-Stadt der einzige Bezirk, in dem die Bevölkerung abgenommen hat.

Tabelle 1:

Veränderung der Wohnbevölkerung 1991 – 2001 und Vergleichswerte 1981 – 1991

| politischer Bezirk | Bevölkerung<br>2001 | Bevölkerung<br>1991 | Veränderung<br>1991-2001 (%) | Veränderung<br>1981-1991 (%) |
|--------------------|---------------------|---------------------|------------------------------|------------------------------|
| Innsbruck-Stadt    | 113.826             | 118.112             | – 3,6                        | + 0,7                        |
| Imst               | 52.705              | 46.833              | + 12,5                       | + 10,6                       |
| Innsbruck-Land     | 155.201             | 141.334             | + 9,8                        | + 12,8                       |
| Kitzbühel          | 59.337              | 54.127              | + 9,6                        | + 8,8                        |
| Kufstein           | 93.795              | 84.627              | + 10,8                       | + 10,0                       |
| Landeck            | 42.924              | 40.207              | + 6,8                        | + 7,1                        |
| Lienz              | 50.678              | 48.338              | + 4,8                        | + 1,8                        |
| Reutte             | 31.609              | 29.140              | + 8,5                        | + 6,5                        |
| Schwaz             | 74.989              | 68.692              | + 9,2                        | + 9,8                        |
| <b>Tirol</b>       | <b>675.064</b>      | <b>631.410</b>      | <b>+ 6,9</b>                 | <b>+ 7,6</b>                 |



Die letzte Spalte in der Tabelle 1 bietet einen Vergleich mit der Veränderung der Bevölkerung während der 80er Jahre. Die Reihung der Bezirke nach ihrem Wachstum ist trotz einiger Veränderungen ungefähr gleich geblieben. In beiden Jahrzehnten bilden Imst, Innsbruck-Land und Kufstein das „Führungstrio“, jedoch hat Imst inzwischen Innsbruck-Land von der Spitze abgelöst. Die letzten beiden Rangplätze bleiben gleich. Während jedoch Osttirol von allen Bezirken die größte relative Zunahme des Wachstums aufweist, rutschte die Landeshauptstadt von einem leichten Plus in eine doch deutliche Abnahme der Wohnbevölkerung ab. Im dazwischen liegenden Mittelfeld gibt es nur geringe Verschiebungen.

## Regionale Entwicklung

Um eine tiefere regionale Gliederung und damit bessere Interpretationsmöglichkeiten zu schaffen, wurden Regionen gebildet, die sich in einer Größenordnung zwischen Talschaften und Kleinregionen bewegen. Bei der Abgrenzung wurde darauf geachtet, dass sie Gemeinden mit einer einigermaßen homogenen Entwicklung beinhalten. Zur Veranschaulichung der Daten wurden vier Klassen gebildet, welche jeweils etwa ein Viertel der Regionen vereinen. Zusammenfassend zeigt sich folgendes Bild: Das geringste Bevölkerungswachstum weisen nach wie vor die abgelegenen Räume mit nur geringer Tourismusintensität auf. Vor allem in Osttirol hat sich jedoch der Abstand zum Tiroler Durchschnitt verringert. Dies deutet auf merkliche Erfolge regionalpolitischer Maßnahmen hin, die seit dem EU-Beitritt eine weitere Verstärkung erfahren haben. Das beachtliche Wachstum in touristisch hochentwickelten Regionen ist teilweise zu hinterfragen und dürfte mit statistischen Verfälschungen behaftet sein. Wegen der geänderten Vorgangsweise bei

den Wohnsitzangaben von saisonalen Arbeitskräften und zeitweise anwesenden Personen sind die Daten hier mit einem Fragezeichen zu versehen.

Die gravierendsten Umwälzungen Tirols haben sich im Großraum Innsbruck vollzogen. In Innsbruck und seiner näheren Umgebung wurde die Bevölkerungsveränderung früherer Jahrzehnte fast durchwegs deutlich nach unten korrigiert. Hier ist insbesondere das Inntal zwischen Völs und Hall sowie das westliche Mittelgebirge hervorzuheben. Verantwortlich dafür dürften die hohen Grundpreise, das beschränkte Flächenangebot, eine zunehmend restriktive Baulandpolitik einzelner Gemeinden und der Fortzug inzwischen erwachsener Kinder der ursprünglichen Zuzügler sein.

Die beschriebenen Effekte sind eine Folge der sehr starken Bevölkerungszunahme der letzten Jahrzehnte, die in dieser Intensität auf Grund beschränkter Raumressourcen auf Dauer nicht weiter gehen konnte.

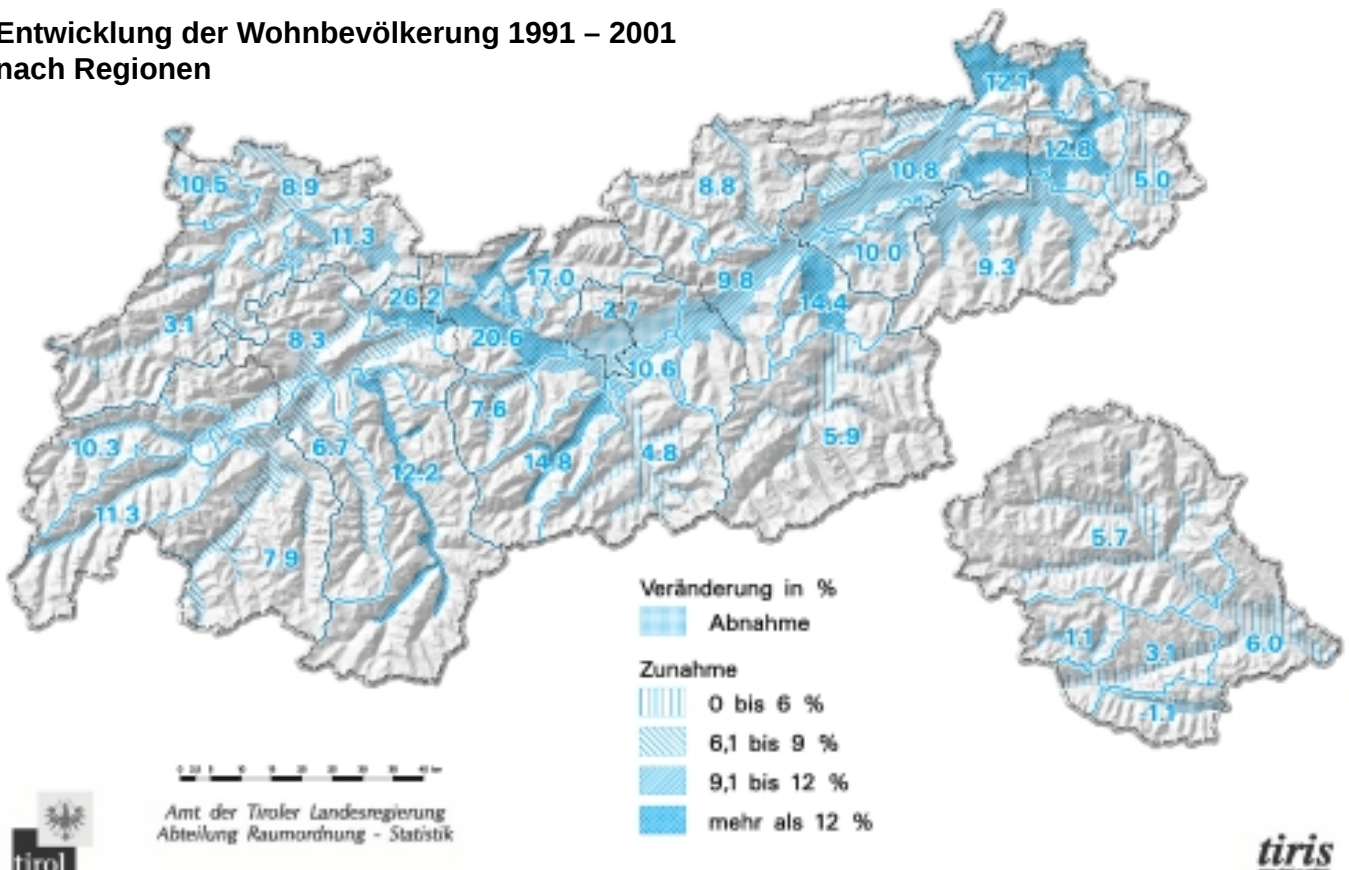
Als Ausgleich dazu hat sich das Wachstum in Gebiete verlagert, in denen diese hemmenden Faktoren weniger zum Tragen kommen, vor allem in das Inntal

zwischen Zirl/Kematen und Telfs/Rietz, auf das Mieminger Plateau und in das vordere Stubaital.

Im übrigen Inntal verzeichnet das Unterinntal – sicher vor allem aufgrund der verkehrsgünstigen Lage – nach wie vor eine stärkere Bevölkerungsdynamik als das Oberinntal westlich von Telfs. Im Unterinntal hat zusätzlich eine Wachstumsverlagerung in das vordere Zillertal stattgefunden.

Im Vergleich mit der vorangegangenen Dekade 1981 – 1991 hat die relative Veränderung der Bevölkerung in sechs Regionen um mehr als fünf Prozentpunkte zugenommen. Es sind dies das Tiroler Gailtal und Villgratental, wo sich die Abnahme von –8,8 auf –1,1% reduziert hat, die Osttiroler Iselregion, Zwischentoren im Außerfern, das vordere Zillertal sowie das Mieminger und das Seefeldler Plateau. Besonders die Veränderung der letztgenannten Region ist mit einer gewissen Vorsicht zu interpretieren. Um mehr als fünf Prozentpunkte verringert hat sich das Wachstum in den Regionen Oberes Gericht mit dem Kautental und den Innsbrucker Mittelgebirgsterrassen.

## Entwicklung der Wohnbevölkerung 1991 – 2001 nach Regionen



## Raumordnung in der Lehrerfortbildung

Die Lehrer an den höheren Schulen sind eine wichtige Zielgruppe der Öffentlichkeitsarbeit in der Raumordnung. Sie vermitteln Wissen und Werthaltungen an die Schüler, welche in Zukunft unser Land gestalten werden. Die Lehrer können dazu beitragen, dass bei den Schülern ein Bewusstsein für raumordnerische Anliegen und ein Basiswissen über Raumordnung verankert wird. Insbesondere das Fach Geographie und Wirtschaftskunde eignet sich dazu, Fragen der Raumordnung in den Unterricht einfließen zu lassen. Aber auch das Fach Politische Bildung und fachübergreifende Projektarbeiten bieten Gelegenheit für die Bearbeitung raumordnerischer Fragestellungen in der Schule. Die Schüler sollen erkennen, dass ihre unmittelbaren Lebensbereiche wie Wohnort oder Schulort durch die Raumordnung gestaltet werden und dass sie zu dieser Gestaltung auch beitragen können.

Im Rahmen mehrerer Vorträge und Veranstaltungen an höheren Schulen konnten bisher gute Erfahrungen gewonnen werden. Im Herbst 2001 wurden die Aktivitäten erstmals auch auf die Ebene der Lehrerfortbildung ausgedehnt. Das Pädagogische Institut des Landes Tirol bot eine 1 1/2-tägige Fortbildungseinheit zum längerfristigen Themenbereich „Aktuelle Raumentwicklung in Tirol“ an, die über weite Teile von Mitarbeitern der Abteilung Raumordnung-Statistik gestaltet wurde.

Ziel der Veranstaltung war, bei den Lehrern die Bereitschaft zur Behandlung raumordnerischer Fragestellungen zu wecken und den Wissensstand zu verbessern. Anhand der Entwicklung der Kleinregion „Westliches Mittelgebirge“ wurden wichtige Fragestellungen exemplarisch dargestellt. Eine halbtägige Exkursion in die Region bot Gelegenheit, Erfahrungen „vor Ort“ zu machen. Thematisiert wurde auch die Frage nach zweckmäßigen Materialien für die Unterrichtsgestaltung. Hier bietet das vielfältige Angebot der Landesstatistik und von TIRIS eine wertvolle Quelle, auf die über [www.tirol.gv.at/statistik](http://www.tirol.gv.at/statistik) bzw. [www.tirol.gv.at/tiris](http://www.tirol.gv.at/tiris) einfach und schnell zugegriffen werden kann.

Die Abteilung Raumordnung-Statistik wird die Bemühungen um die Einbeziehung der Lehrpersonen und Schulen in die Öffentlichkeitsarbeit fortsetzen.

### Ansprechstelle:

DI Manfred Riedl, Amt der Tiroler Landesregierung, Raumordnung-Statistik  
Tel. 0512/508-3650, Fax 0512/508-3605  
E-Mail: [m.riedl@tirol.gv.at](mailto:m.riedl@tirol.gv.at)  
Internet: [www.tirol.gv.at/raumordnung](http://www.tirol.gv.at/raumordnung)

Tabelle 2:  
Bevölkerungsentwicklung der größten Gemeinden 1991 – 2001

| Gemeinde         | Einwohner<br>1991 | Rang<br>1991 | Einwohner<br>2001 | Rang<br>2001 | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>in % |
|------------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|------------------------|---------------------|
| Innsbruck        | 118.112           | 1            | 113.826           | 1            | - 4.286                | - 3,6               |
| Kufstein         | 13.484            | 2            | 15.401            | 2            | + 1.917                | + 14,2              |
| Telfs            | 10.179            | 6            | 12.815            | 3            | + 2.636                | + 25,9              |
| Schwaz           | 11.839            | 5            | 12.294            | 4            | + 455                  | + 3,8               |
| Lienz            | 11.864            | 4            | 12.156            | 5            | + 292                  | + 2,5               |
| Hall             | 12.368            | 3            | 11.480            | 6            | - 888                  | - 7,2               |
| Wörgl            | 10.054            | 7            | 10.880            | 7            | + 826                  | + 8,2               |
| Imst             | 7.509             | 10           | 8.724             | 8            | + 1.215                | + 16,2              |
| Kitzbühel        | 8.119             | 8            | 8.625             | 9            | + 506                  | + 6,2               |
| Rum              | 8.071             | 9            | 8.368             | 10           | + 279                  | + 3,7               |
| St. Johann i.T.  | 7.180             | 12           | 7.983             | 11           | + 803                  | + 11,2              |
| Landeck          | 7.411             | 11           | 7.359             | 12           | - 52                   | - 0,7               |
| Wattens          | 6.804             | 14           | 7.309             | 13           | + 505                  | + 7,4               |
| Völs             | 7.079             | 13           | 6.643             | 14           | - 436                  | - 6,2               |
| Jenbach          | 6.188             | 15           | 6.623             | 15           | + 435                  | + 7,0               |
| Absam            | 5.834             | 16           | 6.376             | 16           | + 542                  | + 9,3               |
| Zirl             | 5.037             | 19           | 6.126             | 17           | + 1.089                | + 21,6              |
| Reutte           | 5.306             | 17           | 5.702             | 18           | + 396                  | + 7,5               |
| Axams            | 4.903             | 21           | 5.325             | 19           | + 422                  | + 8,6               |
| Hopfgarten i.Br. | 5.196             | 18           | 5.272             | 20           | + 76                   | + 1,5               |

## Geburten- und Wanderungsbilanz

Aus den vorliegenden Rohdaten der Volkszählung können keine weiteren Aussagen zur Struktur der Bevölkerung getroffen werden. Mit Hilfe der in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Zahl der Lebendgeborenen und Gestorbenen der letzten 10 Jahre lässt sich jedoch die Geburten- und Wanderungsbilanz näherungsweise berechnen.

Für das gesamte Bundesland beträgt die Geburtenbilanz +29.795 Personen bzw. +4,7% und die Wanderungsbilanz +13.859 Menschen bzw. +2,2%. Somit entfallen zwei Drittel der Einwohnerzunahme auf die natürliche Bevölkerungsbewegung (Geborene minus Gestorbene) und ein Drittel auf einen positiven Wanderungssaldo.

Die Spitzenwerte bei der relativen Veränderung aufgrund der Geburtenbilanz nehmen von den Bezirken Imst (+7,6%), Landeck und Schwaz ein. Innsbruck-Stadt hat eine knapp negative Geburtenbilanz, hier sind also mehr Menschen gestorben als geboren wurden. An vorletzter Stelle liegt das Außerfern.

Die höchsten Zunahmen der Bevölkerung durch Wanderungsgewinne haben

die Bezirke Kufstein (+5,2%), Imst und Kitzbühel. Innsbruck-Stadt hat mit -3,3% eine deutlich negative Wanderungsbilanz, aber auch die Bezirke Landeck und Lienz liegen knapp im Minus.

Von den Regionen haben außer dem Zentralraum um Innsbruck und Hall sowie dem Wipptal durchwegs dezentrale Regionen eine negative Wanderungsbilanz. Die regionalen Spitzenwerte decken sich mit jenen der Gesamtentwicklung.

Tabelle 3:  
Tiroler Geburten- und Wanderungsbilanz

|         | Geburten-<br>bilanz (in %) | Wanderungs-<br>bilanz (in %) |
|---------|----------------------------|------------------------------|
| 61 – 71 | + 13,1                     | + 4,5                        |
| 71 – 81 | + 6,0                      | + 1,7                        |
| 81 – 91 | + 5,1                      | + 2,5                        |
| 91 – 01 | + 4,7                      | + 2,2                        |

Die relative Geburtenbilanz zeigte nach dem „Pillenknick“ Anfang der 70er Jahre nur mehr eine leicht rückläufige Tendenz. Die Wanderungsbilanz pendelte nach einem ebenfalls drastischen Rückgang in den letzten drei Jahrzehnten um +2%.

## Die Bevölkerungsentwicklung der letzten vier Jahrzehnte

*Die Bevölkerung Tirols hat zwischen 1961 und 2001 um 46% zugenommen, ist also fast auf das Eineinhalbfache angewachsen. Der Schwerpunkt der Zuwächse findet sich im Umland von Innsbruck.*

### Gesamtentwicklung

Ausgehend von 462.899 Einwohnern im Jahre 1961 nahm die Bevölkerung Tirols bis zur Volkszählung 2001 um über 210.000 Menschen zu, für die zusätzlich Wohnraum, Arbeitsplätze und die nötige Infrastruktur geschaffen werden mussten. Unter den Bezirken nimmt Innsbruck-Land mit +80% klar den Spitzenplatz ein. Ihm folgen im vorderen Mittelfeld Imst (+59%), Kufstein (+56%), Schwaz (+55%) und Kitzbühel (+49%). Etwas abgeschlagen sind bereits Reutte (+41%) und Landeck (+38%), und am Ende der

Reihung liegen Lienz (+23%) und Innsbruck-Stadt (+13%).

Von den zur Analyse der Daten gebildeten Regionen weisen etliche im Umland von Innsbruck gelegene ungefähr eine Verdoppelung der Einwohnerzahl auf: das Innsbrucker Mittelgebirge (+125%), das Mieminger Plateau (+112%), das Inntal zwischen Rietz und Zirl (+101%) sowie das Stubaital (+96%). Der Zentralraum um Innsbruck und Hall hat hingegen nur um 25% mehr Einwohner gewonnen. Außerhalb des Einzugsbereiches der Landeshauptstadt weisen die Regionen Wilder Kaiser (zwischen Söll und Kirchdorf, +91%) sowie Untere Schranne und Kaiserwinkel (+84%) das stärkste Bevölkerungswachstum auf. Die aus dem Villgraten- und Tiroler Gailtal gebildete Region verzeichnet als einzige eine Abnahme, das geringste Wachstum haben daneben das obere Drautal (+13%) und das obere Lechtal (+18%).

In Tirol gibt es zwei Gemeinden, deren Einwohnerzahl sich in den 40 Jahren mehr als verdreifacht hat, und zwar Völs mit +264% und Mils mit +247%. Darauf folgen mit mehr als +160% Sistrans, Birgitz, Söll, Götzens, Nussdorf-Debant, Mieders, Rum und Reith bei Kitzbühel. Rattenberg hat im selben Zeitraum 41% seiner Bevölkerung verloren.

Nach absoluten Zuwächsen gemessen liegt Innsbruck trotz der jüngsten Verluste an erster Stelle (+13.131), gefolgt von Telfs (+7.377), Rum (+5.202), Völs (+4.816), Kufstein (+4.186) und Wörgl (+4.052).

### Verschiebung der Wachstumsschwerpunkte

Vor allem rund um Innsbruck lässt sich eine Verlagerung der Wachstumsschwerpunkte von direkten Nachbargemeinden hin zu immer weiter entfernten Orten beobachten. Der Hauptgrund dafür ist sicher das größere Ausmaß an verfügbarem Bauland und dadurch niedrigere Grundpreise in den noch nicht so stark verbauten Gemeinden. Hinzu kommt der Umstand, dass in manchen Gemeinden mit einem hohen Anteil von Zuzüglern in der Baulandpolitik „die Bremse gezogen“ wird, um eine deutliche „Überfremdung“ zu verhindern.

Aus Sicht der Person oder Familie, die einen Bauplatz oder eine Wohnung sucht, dürften hauptsächlich drei Faktoren entscheidend sein: Neben der subjektiv empfundenen Wohnqualität eines Ortes gilt es, die Verfügbarkeit und den Preis des Baulandes gegenüber der Pendeldistanz zu den Arbeits- und Schulorten gegeneinander abzuwägen. Bei steigenden Grundpreisen im Zentralraum und Verbesserung der Verkehrsverbindungen in das Umland steigt somit die Bereitschaft, sich für einen weiter entfernt liegenden Wohnort zu entscheiden bzw. auf eine Übersiedlung in die Nähe des Arbeitsortes zu verzichten.

In den 60er Jahren waren Rum, Völs, Zirl und das westliche Mittelgebirge von



Götzens bis Grinzens die hauptsächlichen Zielgemeinden der Wanderung. Im darauf folgenden Jahrzehnt bekamen auch Gemeinden des östlichen Mittelgebirges (Sistrans bis Tulfes) und des vorderen Stubaitales einen verstärkten Zuzug zu spüren. In den 80er Jahren erhielten zum Beispiel Ranggen, Oberperfuß und Telfs einen Wachstumsschub, was sicher auch in der fortschreitenden Fertigstellung der Inntalautobahn begründet lag. In den letzten 10 Jahren wurde der Suburbanisierungsprozess vor allem in den Gemeinden der Region Salzstraße von Inzing bis Flauring stärker.

Als Beispiele einer gegenläufigen Entwicklung der Bevölkerung können Götzens und Hatting herangezogen werden:

|         | <b>Götzens</b><br>in % | <b>Hatting</b><br>in % |
|---------|------------------------|------------------------|
| 61 – 71 | + 67                   | + 13                   |
| 71 – 81 | + 31                   | + 14                   |
| 81 – 91 | + 19                   | + 11                   |
| 91 – 01 | + 8                    | + 25                   |

### Vergleich mit der Entwicklung von Gebäuden und Wohnungen

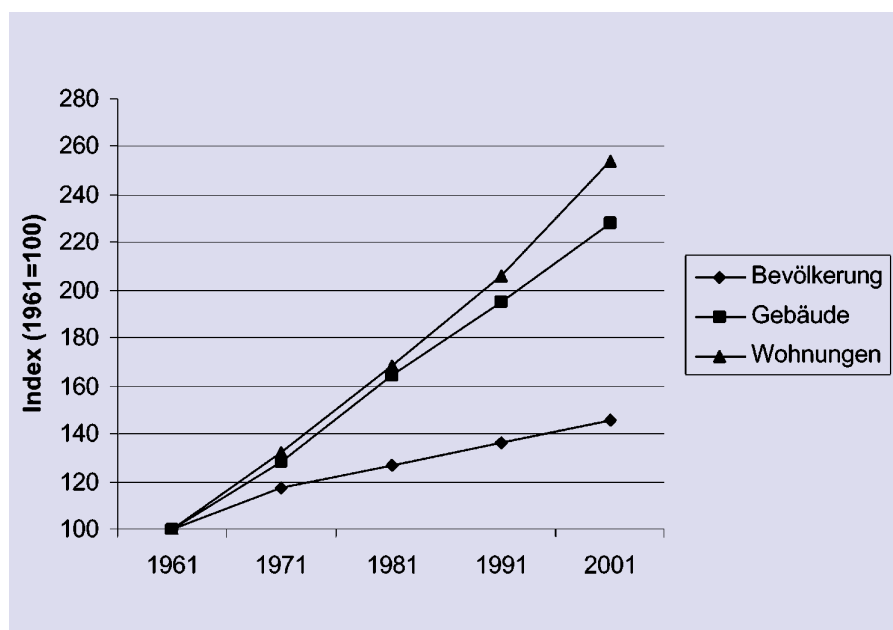
Entsprechend den vorliegenden Rohdaten hat in Tirol zwischen 1991 und 2001 die Zahl der Gebäude um 23.630

bzw. 17,1% und jene der Wohnungen um 58.535 bzw. 23,4% zugenommen. Damit liegt die prozentuelle Veränderung von Gebäuden und Wohnungen deutlich über jener der Bevölkerung. Dieser vor allem seit den 70er Jahren verstärkt auftretende Trend war bereits in den letzten Jahrzehnten zu beobachten und ist vor allem auf die Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße zurückzuführen. Gründe dafür sind vor allem die sinkende Anzahl von Kindern je Familie, das spätere Heiratsalter und damit eine größere Zahl von unverheirateten Singles sowie die laufend steigende Zahl von Geschiedenen.

Diese reale Entwicklung wird in der Statistik noch verstärkt dargestellt, und zwar durch Änderungen der Definitionen und eine höhere Erhebungsgenauigkeit der Gemeinden. Entsprechend den zur Verfügung stehenden Daten ist die Bevölkerungszahl seit 1961 auf das Eineinhalbfache angestiegen, während sich die Zahl der Gebäude mehr als verdoppelt hat und jene der Wohnungen auf das Zweieinhalbfache gestiegen ist.

Die Schere zwischen den Veränderungen von Einwohnern auf der einen und Gebäuden bzw. Wohnungen auf der anderen Seite zeigt den starken Siedlungsdruck auf, den die Raumordnung der Gemeinden und des Landes in geregelte Bahnen lenken soll.

Veränderungen von Bevölkerung, Gebäude und Wohnungen in Tirol 1961 – 2001



### Handbuch der Raumordnung

Im steten Bemühen, die Basisinformation über die Tiroler Raumordnung zu verstärken, wurde in Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Geographie an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck und der Abteilung Raumordnung-Statistik des Amtes der Landesregierung das „Handbuch Raumordnung Tirol“ erstellt, das die bestehenden Informationsangebote sinnvoll ergänzt. Das handliche „Westentaschenformat“ ermöglicht es, diesen praktischen Ratgeber immer und überall dabei zu haben. In übersichtlicher Weise wird dem Leser eine erstaunliche Inhaltsfülle geboten. Die Hoffnung ist daher berechtigt, dass dieses Büchlein auch in Zeiten der (nahezu) Allgegenwart des Internet zufriedene Benutzer finden wird. Die Publikation richtet sich gleichermaßen an interessierte BürgerInnen, an Schüler, Studenten und deren Lehrer sowie an Personen, die in ihrer politischen oder beruflichen Tätigkeit mit Raumordnung in Berührung kommen. Der Verkauf erfolgt zum Selbstkostenpreis. Bestellungen nimmt die Abteilung Raumordnung-Statistik gerne entgegen.

# Die 5 Tiroler LEADERplus-Regionen stellen sich vor

Christian Stampfer

*Das LEADERplus Programm zielt auf die Erhaltung und Stärkung eines funktionsfähigen ländlichen Lebens- und Wirtschaftsraumes ab. Fünf Tiroler Regionen haben nun bis 2006 die Möglichkeit, ihre Strategien und Projekte im Zuge von LEADERplus umzusetzen. Als erster Schritt wurde in den 5 LEADERplus-Regionen dafür ein professionelles Management installiert.*



Alle 5 Regionen haben in ihren regionalen Entwicklungsplänen konkrete und begründete Zielsetzungen sowie die geplanten Strategien zur Erreichung der Zielsetzungen dargestellt. Darauf aufbauend kommen nun in der Region bis 2006 konkrete Projekte zur Umsetzung. Projektträger können sich mit ihren Ideen an die LEADER-Vereine wenden und mit diesen die Projekte abstimmen, um LEADER-Förderungen lukrieren zu können. LEADERplus-Projekte sollen in erster Linie innovativen Charakter mit regionaler Impulswirkung aufweisen sowie einen integrativen, sektorübergreifenden Charakter haben.



## LEADERplus-Region Ötztal – mittleres Tiroler Oberinntal

*Die Zielsetzung dieser Region im Oberinntal ist die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum. Ergänzend dazu soll durch den Einsatz neuen Know-hows und neuer Technologien die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Erzeugnisse und Dienstleistungen der Region erreicht werden.*

### Strategien der regionalen Entwicklung

- Nutzung des Wassers als hochwertiges Trinkwasser, als Heilwasser und als Wasser für den Tourismus; innovative Produktentwicklung im Wintertourismus (auch in Form von Schnee)
- Aufwertung der Kulturgüter zur Förderung der regionalen Identität
- Stärkung des regionalen Denkens im Tourismus
- Ausbau des IT-Know-Hows und Zugang der Bevölkerung zu Aus- und Weiterbildung in der Region.

### Geplante Projekte

Das **Telezentrum Silz** ist seit 2. Oktober an der "Überholspur des Datenhighways" im Internet – der Power Line Technologie der TIWAG – angeschlossen. In einem ersten Schritt werden beginnend ab dem Spätherbst Schulungen in der Bevölkerung in den Bereichen EDV und Internet durchgeführt. In weiteren Schritten

sind ab 2002 bedarfsgerechte Schulungen für KMU, Toursimusbetriebe ect. in Planung.

Das Projekt **Ötziweg** als Internetauftritt [www.oetziland.at](http://www.oetziland.at) und als beschilderter Weg „Auf den Spuren des Ötzi“ von Sautens über Ötz, Umhausen, Längenfeld und Sölden führend, wurde Ende September fertiggestellt. Zielsetzung ist es nun, Angebotsgruppen von Hoteliers, Tourismusunternehmen und Bergwanderführer zu bilden, die dieses neue touristische Produkt in die touristischen Aktivitäten des Tales integrieren. Kurz vor der Umsetzung steht auch das zweite Themenwegprojekt – der Jakobsweg. Der Weg verbindet nahezu alle Gemeinden der LEADER-Region und hat als geistig-kulturelles Zentrum Stift Stams im Mittelpunkt.

#### LEADER-Beauftragter:

Mag. Werner Kräutler  
Widumgasse 27, 6424 Silz  
Tel. 0664-2420794  
Fax 05263-20134-14  
E-Mail: [wkraeutler@tyrol.at](mailto:wkraeutler@tyrol.at)

Internetauftritt: [www.oetziland.at](http://www.oetziland.at)



## INTERREG fördert grenzüberschreitende Projekte

Die Europäische Kommission hat am 05.10.2001 das INTERREG IIIA-Programm für den bayerisch-österreichischen Grenzraum genehmigt. In Fortsetzung des INTERREG II-Programmes der Periode 1995 – 1999 können nunmehr bis zum Jahr 2006 Projekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wirksam gefördert werden. EU, Bund und Land stellen für den Tiroler Teil dieses Programmes rund 13 Mio. Euro (rund 179 Mio. ATS) an öffentlichen Mitteln bereit.

Unterstützt werden grenzüberschreitende Projekte in den Bereichen nachhaltige Regionalentwicklung, Aufbau von Netzwerken, wirtschaftliche Zusammenarbeit, Weiterbildung- und Qualifizierung sowie Infrastruktur. Der Schwerpunkt liegt dabei weniger auf „harten“ Investitionsprojekten als auf Zusammenarbeitsvorhaben im „Softwarebereich“.

Einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieses Programmes wird die Tätigkeit der im tirolisch-bayerischen Grenzraum bereits bestehenden bzw. im weiteren Aufbau befindlichen Euregios bilden.

In Erwartung der positiven Entscheidung der Europäischen Kommission war bereits für den 16.10.2001 eine Sitzung des Programm-Lenkungsausschusses angesetzt, bei dem erste EU-Kofinanzierungsbeschlüsse für konkrete Projekte gefasst wurden.

Täglich erwarten wir nun auch die Genehmigung des INTERREG IIIA-Programmes Österreich-Italien, um auch in diesen Grenzregionen die Zusammenarbeit und die Realisierung gemeinsamer Projekte intensivieren zu können.

Wenn Sie mehr über die EU-Regionalförderprogramme wissen wollen, besuchen Sie bitte unsere Homepage [www.tirol.gv.at/eu-regional](http://www.tirol.gv.at/eu-regional).

#### Detaillauskünfte erteilen:

Mag. Carola Jud  
für das „Bayern-Programm“  
Tel. 0512/508-3634, Fax 0512/508-3605  
E-Mail: [c.jud@tirol.gv.at](mailto:c.jud@tirol.gv.at)

DI Christian Stampfer  
für das „Italien-Programm“  
Tel. 0512/508-3633, Fax 0512/508-3605  
E-Mail: [c.stampfer@tirol.gv.at](mailto:c.stampfer@tirol.gv.at)

## LEADERplus-Region Pendling

*Die Zielsetzung der Region im Unterinntal ist die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum. Ergänzend dazu soll durch den Einsatz neuen Know-hows und neuer Technologien die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Erzeugnisse und Dienstleistungen der Region erreicht werden.*

### Strategien der regionalen Entwicklung

- Bündelung der Natur- und Kulturlandschaft als Wirtschaftspotential und bessere Nutzung der natürlichen Ressourcen
- Bewusstseinsbildung und „Marketing nach Innen“ speziell für die elementaren Grundbedürfnisse Wasser, Luft und Nahrung
- Aufbau einer standortunabhängigen Wirtschaftskompetenz durch neue Technologien
- Bessere Positionierung der Region im ökonomischen Bereich durch professionellen und zielorientierten Einsatz neuer Technologien, durch „Nischenprofilierung“, strategische Partnerschaften und regionale Bildungskompetenz

## Geplante Projekte

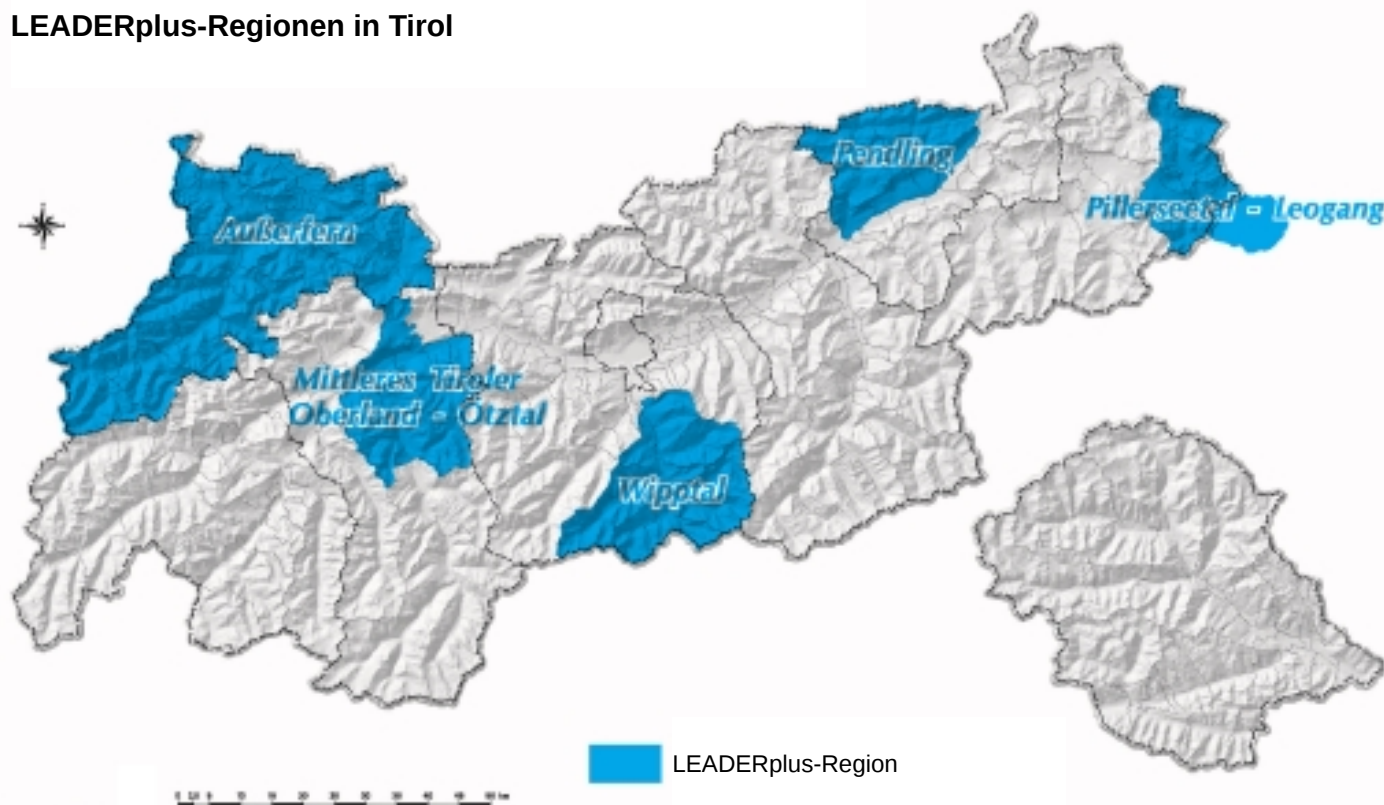
### Regionale Bildungsoffensive

Zielsetzung des LEADER-Vereines in der Region ist es, die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien in der Region zu etablieren und Telearbeitsplätze zu schaffen. Eine wichtige Basis dafür ist die Ausbildung. Das KOM-Thiersee beginnt schon ab Herbst mit den Schulungen im IT-Bereich in der Region. Unterstützt und begleitet wird die Region dabei von den LEADER-Regionen Pillerseetal-Pendling sowie Ötztal-mittleres Tiroler Oberland, in denen bereits ca. 50 Telearbeitsplätze geschaffen werden konnten.

### LEADER-Beauftragte:

Mag. Elvira Reitshammer  
Innsbruckerstraße 26, 6300 Wörgl  
Tel. 0664-45003868  
E-Mail: elvira.reitshammer@uibk.ac.at

## LEADERplus-Regionen in Tirol



Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Raumordnung - Statistik





## Ziel 2-Programm Tirol – günstige Zeit für die Einbringung von Förderanträgen

Mit einem Volumen an öffentlichen Mitteln (EU und nationale Mittel) von insgesamt 68 Mio. Euro (937 Mio. ATS) ist das Ziel 2-Programm das „Schwergewicht“ unter den EU-kofinanzierten Regionalförderungsprogrammen für den Zeitraum bis 2006.

Damit lassen sich im Ziel 2-Gebiet Tirol und in den Übergangsgebieten nach Ziel 5b sehr wirksame regionalpolitische Impulse setzen. Die Programmumsetzung hat im Frühsommer begonnen, und es liegt bereits eine Reihe von Förderzusagen für konkrete Projekte vor.

Die Erfahrung der letzten Programmperiode mit Ziel 5b hat gezeigt, dass es gerade in der Startphase eines derartigen Programmes noch kein „Gedränge“ um diese Mittel gibt, da sich diese Möglichkeit erst in den Köpfen der Projektträger bzw. Förderwerber „einnisten“ muss.

Initiative und innovative Unternehmen und sonstige Projektträger finden daher gerade jetzt gute Voraussetzungen vor, dass ihre Vorhaben von den für die Programm- und Förderabwicklung zuständigen Stellen zügig behandelt werden können.

Nutzen Sie die Gelegenheit, gute Projekte mit Unterstützung von EU-Regionalförderungen erfolgreich umzusetzen! Nähere Infos finden Sie unter [www.tirol.gv.at/eu-regional](http://www.tirol.gv.at/eu-regional) im Internet.

**Detailauskünfte** erhalten Sie von  
Mag. Carola Jud  
Abteilung Raumordnung-Statistik  
Tel. 0512/508-3634  
Fax 0512/508-3605  
E-Mail: [c.jud@tirol.gv.at](mailto:c.jud@tirol.gv.at)  
sowie bei den Förderstellen

## LEADERplus-Region Wipptal

*Die Zielsetzung der Region ist der Einsatz neuen Know-hows und neuer Technologien zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Erzeugnisse und Dienstleistungen der Region. Ergänzend dazu wird auch die verstärkte Aufwertung der lokalen Erzeugnisse angestrebt.*

### Strategien der regionalen Entwicklung

- Erhaltung, Weiterentwicklung und Stärkung des bestehenden Wirtschafts- und Lebensraumes durch Umsetzung innovativer Projekte mit nachhaltiger Wirkung
- Bewahrung der ökologischen Sensibilität
- Stärkung von sozialen Randgruppen und Eröffnung der Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern
- Nationale und transnationale Kooperationen, insbesondere mit Südtirol
- Einbindung in das Projekt TAT (Tele-ArbeitTirol)

### Geplante Projekte

#### Tiroler Operettenadvent

Vom 02.12. bis zum 16.12.2001 findet in Matri am Brenner erstmals der Tiroler Operettenadvent statt. Der Matrier Ortskern wird für diese Zeit zur fantastischen Kulisse für die Künstler, welche u.a. die berühmtesten Operettenmelodien des 19. und 20. Jahrhunderts darbieten. Mit speziellen Angebotspaketen werden Gäste für diese Veranstaltungen angesprochen. In das Projekt sind Tourismusbetriebe aus der gesamten Region involviert, die sich eine intensive Belebung und eine Steigerung der Nüchternheiten in der vorweihnachtlichen Nebensaison erwarten.

**LEADER-Beauftragter:** Mag. Josef Baumann, Nößlachstraße 7, 6150 Steinach  
Tel. 05272-20117, Fax 05272-20119, E-Mail: [wipptal@leader-tirol.at](mailto:wipptal@leader-tirol.at)

## LEADERplus-Region Außerfern

*Die Zielsetzung der Region ist die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum.*

### Strategien der regionalen Entwicklung

- Festigung des Bezirkes als eigenständigen Wirtschafts- und Lebensraum bei Wahrung der Chancengleichheit und Integration von Randgruppen unter Wahrung ökologischer Gesichtspunkte
- Stärkung der regionalen und der sektorübergreifenden Zusammenarbeit
- Ausbau der Kooperation bei der Vermarktung der in der Region erzeugten Produkte
- Weiterer Ausbau der Partnerschaft mit anderen Regionen (national und transnational)

### Geplante Projekte

#### Gemeinsames Tourismusbüro aller TVBs des Außerferns

Im Burgmuseum Ehrenberg ist für 2002 die Errichtung des gemeinsamen Tourismusbüros aller TVBs des Außerferns vorgesehen. Damit wird für die Region und für die Gäste eine zentrale, verkehrsgünstig gelegene Anlaufstelle geschaffen. Das Burgmuseum wird derzeit gerade zu einem kulturellen und touristischen Juwel des Bezirkes adaptiert und ist somit auch der ideale Standort für dieses Büro.

#### LEADER-Beauftragter:

Mag. Günther Salchner  
Kohlplatz 7 (IC-Reutte), 6600 Pflach  
Tel. 05672-62387

## LEADERplus-Region Pillerseetal Leogang

*Die Zielsetzung der Region ist der Einsatz neuen Know-hows und neuer Technologien zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Erzeugnisse und Dienstleistungen der Region.*

### Strategien der regionalen Entwicklung

- Standortunabhängige Wirtschaftskompetenz durch neue Technologien und Stärkung des professionellen und zielorientierten Einsatzes neuer Technologien
- Ausbau von „Nischenprofilierung“, strategischen Partnerschaften und regionaler Bildungskompetenz
- Kontinuierliche Weiterführung des Projekts Regionsmarketing zu einem professionellen wirtschaftlichen Destinationsmanagement
- Erhaltung und bessere Nutzung der natürlichen und kulturellen Ressourcen

### Geplante Projekte

#### WEB-Marketing Pillerseetal

Im Pillerseetal wird für die Region eine einheitliche Plattform als regionales Internet-Marketing-Instrument errichtet. Damit wird erstmals eine einheitliche und abgestimmte Präsentation der Region ermöglicht. Das Projekt zielt im Zuge des Regionsmarketings auf einen innovativen Auftritt der Region ab. ■

#### LEADER-Beauftragter:

Dr. Daniel Wibmer  
Regio Tech 1, 6395 Hochfilzen  
Tel. 05359-8822  
Fax 05359-8822-1004  
E-Mail: wibmer@regio-tech.at  
Internet: www.regio-tech.at



## Walter Grimm zum Gedenken

Am 02.10.2001 ist Mag. Walter Grimm an den Folgen einer schweren Krankheit verstorben.

Er war gerade 55 Jahre alt geworden.

Anfang 1983 in den Landesdienst eingetreten, war Walter Grimm zunächst in der Wirtschaftsabteilung tätig und kam 1989 in die vormalige Abteilung Ic.

Er war hier zunächst für die raumordnerische Beurteilung von Einkaufszentren zuständig. Ab 1993 war er dann maßgeblich am Aufbau des Tätigkeitsbereiches EU-Regionalpolitik beteiligt, der im Zusammenhang mit dem österreichischen EU-Beitritt der Abteilung als neues Aufgabenfeld zugewiesen wurde.

Nach der ersten Aufbauphase widmete er sich aus tiefster Überzeugung und mit besonderem Engagement insbesondere der Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Rahmen der INTER-REG-Programme und erwarb sich dafür vor allem auch bei den Partnern in den Kooperationsregionen hohe Anerkennung.

Bei diesem Aufeinandertreffen unterschiedlichster Strukturen und Einstellungen entfaltete sein kommunikatives Wesen und seine unerschütterliche Beharrlichkeit erstaunliche Wirkungen. Walter Grimm hat hier – auch gegen Widerstände – eine in die Zukunft wirkende Aufbauarbeit geleistet.

Er tat seine Arbeit mit Begeisterung und vollem Einsatz, ging immer wieder auch an die Grenze seiner Kraft. Durchgearbeitete Nächte und Wochenenden waren keine Seltenheit.

Trotz der andauernden beruflichen Anspannung waren seine gute Laune und sein Optimismus sprichwörtlich und seine Hilfsbereitschaft beispielgebend.

Walter Grimm fehlt uns. In Gedanken wird er uns weiter begleiten.

Franz Rauter

# Kostenwahrheit – Kostengerechtigkeit

Reinhard Steinlechner, Manfred Riedl

*Eine kontroverielle Gegenüberstellung: Sollen ausschließlich marktgesteuerte Prozesse oder öffentlich festgelegte Standards den Prozess der „Entstaatlichung“ von Infrastrukturen leiten?*

## Eine kurze Entstehungsgeschichte<sup>1</sup>

Erhebt man den Blick über Europa und über die Gegenwart hinaus in die Vergangenheit, dann stellt sich die Frage, warum beispielsweise in Amerika nahezu alle Infrastruktureinrichtungen (Strom, Telefon, Bahn, usw.) von Privaten betrie-

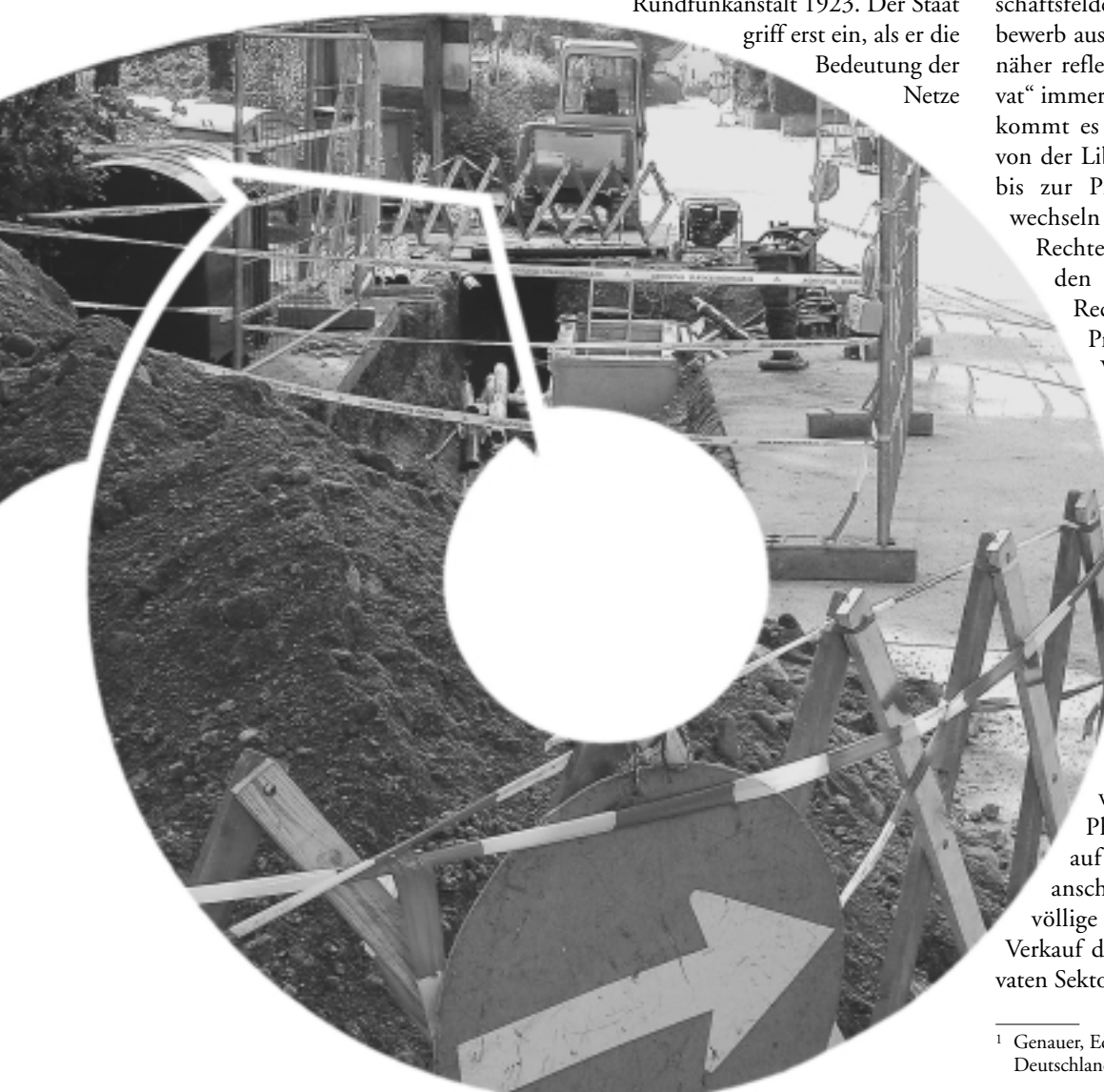
ben werden und in Mitteleuropa kaum? Ursprünglich wurden die Leistungen der technischen Infrastruktur durch private Kapitalgeber finanziert, weil sie große Chancen in solchen Einrichtungen sahen. So entstand beispielsweise die Post durch die Familie Thurn und Taxis 1490, die erste Eisenbahn 1835, der erste Stromversorger 1898 und die erste deutsche Rundfunkanstalt 1923. Der Staat griff erst ein, als er die Bedeutung der Netze

für das Staatsganze erkannte und die Harmonisierung der zum Teil inkompatiblen Netze betrieb. Nach dem 2. Weltkrieg waren in Europa die meisten Infrastrukturnetze zerstört. Einzig die Staaten hatten die Kreditwürdigkeit, um den Aufbau von Bahn, Strom, Telefonnetzen, usw. zu finanzieren. Dadurch bedingt waren beispielsweise in Österreich noch Anfang der 90er Jahre fast alle Infrastrukturmärkte in staatlicher Hand und wurden als Monopole betrieben.

Insbesondere der EU-Beitritt löst in Österreich die Neuorientierung des Geschäftsfeldes „Infrastruktur“ am Wettbewerb aus. Dies erfolgte unter der nicht näher reflektierten Annahme, dass „Privat“ immer besser sei als „Staat“. Dadurch kommt es zu Strukturmaßnahmen, die von der Liberalisierung einzelner Märkte bis zur Privatisierung reichen. Dabei wechseln diese Einrichtungen und die Rechte der Bürger im Umgang mit den Betreibern vom öffentlichen Recht (Beschreibungsverfahren) ins Privatrecht (privatrechtliches Vertragsverfahren).

Grundsätzlich geht der Privatisierung eines staatlichen Monopolbereichs die Ausgliederung voran. Dabei wird ein Aufgabenbereich bzw. Geschäftsfeld aus der staatlichen Verwaltung ausgegliedert und in eine neue Rechtsform, wie GmbH oder AG umgewandelt. Eigentümer bleibt dabei die Gebietskörperschaft, welche diese Aufgabe vorher erfüllt hat. In dieser Phase findet die Vorbereitung auf die Privatisierung statt. Erst anschließend erfolgt vielfach der völlige Rückzug des Staates durch Verkauf des Unternehmens an den privaten Sektor.

<sup>1</sup> Genauer, Ederer/Schuller, Geschäftsbericht Deutschland AG, 1999, 130 f



## Kostenwahrheit

*Würde Kostenwahrheit bei der Erschließung von Siedlungsgebieten herrschen, könnte die Zersiedelung der Landschaft verhindert und die finanzielle Situation der Gemeinden verbessert werden.*

### Heutige Situation bei Kanal, Wasser und Straße

Fast alle Tiroler Gemeinden betreiben ihre Infrastruktureinrichtungen im Bereich des öffentlichen Rechtes als Gemeindeeinrichtung oder -anlage. Damit unterliegt die Gebührengestaltung dem verfassungsrechtlich festgelegten Äquivalenzprinzip: Dabei werden die Gebührenzahler als eine Gemeinschaft angesehen, die diese Leistungen zu den Selbstkosten von der Gemeinde zu bekommen haben. Das bedeutet einerseits, dass die gesamten eingenommenen Gebühren nicht höher sein dürfen als die gesamten Ausgaben (inkl. kalkulierter Zinsen, usw.) und andererseits, dass die Verteilung der Gebührenlast auf die einzelnen Nutzer in einem ausgewogenen Verhältnis zur empfangenen Leistung stehen muss.

Als Vorreiter hat sich beispielsweise Innsbruck mit seiner Kommunal AG aus dem öffentlichen Bereich in den privatrechtlichen Bereich zurück gezogen. Die Gründe für diese „Flucht“ liegen zum Teil in dieser aus dem Gleichheitsgrundsatz abgeleiteten Verfassungsbestimmung (Äquivalenzprinzip). So hat z.B. Schönbäck nachgewiesen, dass in den meisten österreichischen Landeshauptstädten für die Kanalnutzung verfassungswidrig hohe Gebühren verrechnet wurden und wahrscheinlich noch werden. Also wechselt man das Rechtssystem und glaubt so dem Äquivalenzprinzip zu entkommen. Dies kann ein großer Irrtum sein, da auch der Oberste Gerichtshof den Gleichheitsgrundsatz übertragen anwendet – man darf auf das erste Verfahren gespannt sein.

### Kostenwahrheit in den Gebührenordnungen?

Der zweite Aspekt des Äquivalenzprinzips, nämlich, dass die bezahlte Gebühr in einem ausgewogenem Verhältnis zur empfangenen Leistung bzw. zum geleisteten Aufwand stehen soll, wurde vom

Institut für Städtebau und Raumplanung der Universität Innsbruck genau unter die Lupe genommen. Dieser Aspekt des Gleichheitsgrundsatzes wurde für durchgängig bebaute Gebiete in Innsbruck untersucht. Es wurden dabei nur die Kosten der inneren Erschließung mit den Anschlussgebühren verglichen und gegengerechnet (Kanal, Wasser, Straße). Fasst man die überraschenden Ergebnisse zusammen, so zeigt sich, dass die Gebühren für dichtere Wohnbebauung nahezu kostendeckend sind, hingegen wird jedes Einfamilienhaus mit durchschnittlich ATS 145.000,- (Euro 10.537,56) von der öffentlichen Hand subventioniert<sup>2</sup>.

### Kostenwahrheit als mögliches Steuerungselement in der Raumordnung<sup>3</sup>

Denkt man diese Situation weiter und bezieht die Raumordnung mit ein, so scheint hier zumindest „etwas nicht ganz zu stimmen“. Die Raumordnung gibt Ziele vor und die Gebührenordnung subventioniert das Gegenteil.

Betrachtet man die Raumordnungssituation grundsätzlicher, so steht fest, dass nach 30 Jahren Raumordnungsgesetz mit Flächenwidmungsplänen, Bebauungsplänen, Grünzonenplänen, örtlichen Raumordnungskonzepten, Dorferneuerungskonzepten, Dorf- und Tourismusleitbildern usw. das reale Baugeschehen die Zielvorgaben dieses Gesetzes wenig beachtet. Diese öffentlichen Anliegen, wie die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf zentrale Räume, der sparsame Umgang mit Grund und Boden und die Abstimmung der Planungen zwischen den Gemeinden, weichen zunehmend den Gesetzen des Marktes und des regionalen Konkurrenzkampfes. Erlaubt ist alles, was nicht direkt verboten ist, Raumordnung ist da oft nur Behinderung der Baufreiheit!



Würde Kostenwahrheit an dieser Situation etwas ändern? Auf den ersten Blick wohl nicht, aber zumindest würden die Gemeindekassen entlastet und ein verfassungskonformer Zustand hergestellt.

Betrachtet man aber die Erfolgsquoten finanzpolitischer Lenkungsmaßnahmen, so zeigt sich, dass es sehr viel wirksamer ist, gewünschtes Verhalten zu entlasten und unerwünschtes zu belasten als direkte Ge- und Verbote bzw. Subventionen in Aussicht zu stellen<sup>4</sup>. Daraus folgt der Schluss, dass mit noch so vielen medialen Anprangerungen der Raumordnungssituation und noch so vielen Änderungen und Verfeinerungen der Planungsinstrumente die Umsetzung der Raumordnungsziele in keinem befriedigenden Ausmaß erreichbar sein wird. Der Markt ist stärker als alle Verbote und Gebote der Raumordnung. Folgt man diesem Gedanken, so scheint, dass als dringend erforderliche und systemisch zwingende Ergänzung des vorhandenen Raumordnungssystems die Wirkung von „Markt“ und „Kosten“ zu nutzen seien. Einfach gesagt, man versucht zur Zeit eine zutiefst ökonomische Fragestellung allein mit juristischen Mitteln zu lösen.

<sup>2</sup> Die Kostenerhebung der äußeren Erschließung wurde nicht gemacht, da nach dem Gleichheitsgrundsatz die äußere Erschließung nicht für die Kostenerhebung herangezogen werden kann.

<sup>3</sup> Genauer, Reinhard Steinlechner, Raumordnung systemisch gesehen, ÖGZ, September 2001

<sup>4</sup> Doralt/Ruppe, Grundriss des Österreichischen Steuerrechts I

## Kostengerechtigkeit

*Eine ausschließlich betriebswirtschaftliche Bewertung von öffentlichen Dienstleistungen kann zur Gefahr für die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung werden. Leistungsträger und Gebietskörperschaften sind zur Zusammenarbeit bei der gerechten Abdeckung von Kosten für festgelegte Versorgungsstandards angehalten.*

### Kosten werden verlagert

Eine anhaltende gesellschaftspolitische Entwicklung führt dazu, dass vormals staatliche Dienstleistungen ausgelagert und privatisiert werden. Davon betroffen sind insbesondere Infrastruktur-, Mobilitäts- und Versorgungseinrichtungen, deren Leistungen für die verteilte Inanspruchnahme des Raumes durch unsere Gesellschaft unerlässlich sind.

Durch die Gründung von eigenständigen Unternehmen wird deren Gebarung aus den öffentlichen Haushalten gelöst und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgerichtet. Ein häufig vorkommende Auswirkung dieser Umstellung mündet in der Frage: Wer übernimmt in Zukunft die Kosten? In der Neuausrichtung der Kostentragung kommt oftmals das Verursacherprinzip zum Zug: Bezahlen sollen die Benutzer dieser Einrichtungen und – weil die Kosten durch Nutzungsentgelte meist nicht zur Gänze gedeckt werden können – jene öffentlichen Auftraggeber, welche an der Leistungserbringung (noch) Interesse zeigen.

### Engpass Wirtschaftlichkeit

Versetzt man sich in die Rolle der Geschäftsführungen solcher wirtschaftlich eigenständiger Unternehmungen, sind die logischen Konsequenzen nachvollziehbar: Die Ertragslage verschlechtert sich zwangsläufig bei geringer Kundenfrequenz oder bei aufwändiger Leistungserbringung. Bei den folgenden Tarifierhöhungen werden die angebotenen Dienstleistungen von Kunden noch weniger angenommen oder aufgrund vergleichsweise hoher Subventionsforderungen von öffentlichen Einrichtungen nicht mehr abgerufen.

Am Beispiel von Nahverkehrs- oder Versorgungsnetzen zeigt sich die Situation besonders deutlich: bei hoher Verkehrsattraktivität und Besiedelungsdichte wird der Aufwand auf viele Benutzer aufgeteilt,

in den verzweigten Ausläufern der Netze müssen hingegen wenige Benutzer oder peripher gelegene Gebietskörperschaften das System aufrechterhalten.

### Herausforderungen für die räumliche Entwicklung

Die Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Erhaltung der Versorgungssicherheit sind wesentliche Ziele einer gesamtgesellschaftlich ausgerichteten Raumentwicklungspolitik. Gleichwertige Lebensbedingungen sollen allen Menschen den Zugang zu Arbeit und Einkommen, Wohnen und sozialen Diensten, Bildung und Kultur sowie zu anderen menschlichen Grundbedürfnissen ermöglichen. Die Einschränkung dieser postulierten Chancengleichheit findet besonders in abgelegenen und in strukturschwachen Gebieten statt. Infrastrukturen, die nicht erreichbar sind, Wege, die nicht zurückgelegt werden können, schneiden die betroffenen Menschen von Entwicklungsmöglichkeiten ab, verhindern Kommunikation und Interaktion.

Eine mit vielen planerischen Instrumenten ausgestattete Hauptaufgabe der Raumordnung liegt in der Steuerung der Siedlungsentwicklung. In den wenig verdichteten ländlichen Gebieten kommt es besonders darauf an, verteilte, aber doch kompakte (im Fachjargon polyzentrisch genannte) Siedlungsstrukturen mit funktionaler Durchmischung zu schaffen. Eine solche Struktur hält die Entfernungen zu Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen gering und erhöht deren Wirtschaftlichkeit.

In der Sicherung bestehender Versorgungsstandards liegt ein weiterer Aspekt einer vorausschauenden Raumentwicklungspolitik. Dabei kommt der Raumplanung eher die Rolle der Problemvermittlung und Moderation durch Bündelung von sektoralen Entwicklungen zu.

## Hinwendung zu Kostengerechtigkeit

Kostengerechtigkeit ist ein ideeller Wert, der sich auf der Grundlage abgestimmten Verhaltens aller Beteiligter einstellen kann. Beteiligte im gegenständlichen Sinne sind die Bürger, welche eine konkrete öffentliche Leistung in Anspruch nehmen, die gewerblichen oder öffentlichen Leistungsträger sowie die Gebietskörperschaften.

Am Beginn einer solchen Entwicklung sind die Gebietskörperschaften aufgefordert, (Mindest)Standards von öffentlichen Versorgungsleistungen zu definieren. Dies geschieht in bestimmten Bereichen nach wie vor auf gesetzlicher Basis, Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sind hier sowohl qualitativ als auch hinsichtlich der räumlichen Erstreckung geregelt. Andere Bereiche wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weisen in dieser Beziehung deutliche Lücken auf, eine Verpflichtung zur Leistungserbringung unter bestimmten Voraussetzungen fehlt hier weitgehend.

Die Grundfrage, welche sich die berührten Gebietskörperschaften stellen müssen, ist: Welches Maß an öffentlichem Interesse an der Standortverteilung und Erhaltung dieser Strukturen und Einrichtungen besteht, und in welchem Maß ist daher der Einsatz öffentlicher Mittel erforderlich bzw. gerechtfertigt? Dabei ist es wichtig, dass der jeweils zweckmäßige regionale Zusammenhang erhalten bleibt und die öffentlichen Beiträge zur Aufrechterhaltung des Mindeststandards von allen Gebietskörperschaften kollektiv geleistet werden.

Die beauftragten Leistungsträger erlangen durch die Festlegung von Standards und damit abgestimmten öffentlichen Unterstützungen eine Grundlast für ihre Betriebsführung. Daher ist auch die Forderung berechtigt, dass Doppelgleisigkeiten bei der Leistungserbringung durch Abstimmung zwischen den Anbietern ausgeräumt werden. Die Benutzer der öffentlichen Leistungen werden die Gebühren als gerechtfertigt empfinden, wenn die Tarifpolitik mit der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kunden in Einklang steht. Ein weiterer Aspekt der Tarifpolitik ist auch die Vereinheitlichung der Gebührengestaltung, sodass die Kunden Leistungen verschiedener Anbieter übergreifend in Anspruch nehmen können. ■

# Entwicklung und Zukunft des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in Tirol

Jörg Angerer

*Der ländliche Raum steuert hinsichtlich seiner Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in eine schwierige Zukunft. Steigende Kosten bei teilweise rückläufigen Fahrgastzahlen stellen die Aufgabenträger Gemeinden und Land Tirol vor große Herausforderungen, die nur gemeinsam gelöst werden können. Der Beitrag möchte einen umfassenden Lösungsweg aufzeigen.*

Kann der ÖPNRV als Teil der Daseinsvorsorge künftig im ländlichen Raum noch aufrecht erhalten werden? Die Entwicklung zeigt seit 1999 eine Trendwende in der wirtschaftlichen Entwicklung des Regionalbusverkehrs. Doch wird diese ausreichen, um den Nah- und Regionalverkehr im ländlichen Raum sicherzustellen? Können Schüler, Lehrlinge und Pendler, aber auch Gelegenheitsfahrer und Gäste künftig noch mit den „Öffis“ rechnen oder müssen diese sich individuell mobil machen? Diese Fragen stehen durchaus im Raum und sie sind ebenso ernst gemeint wie die Ankündigung, aus Kostengründen zahlreiche Postämter im ländlichen Raum zu schließen. Für die Gemeinden steht viel auf dem Spiel, soll doch die Erreichbarkeit der Schulen und Ausbildungsstätten für die Jugend sichergestellt werden, sollen die Berufstätigen ihre Arbeitsplätze auch ohne eigenes Fahrzeug und Firmenparkplatz erreichen können, sollen Schifahrer und Wanderer auch einmal Urlaub vom Auto machen können.



## Die Entwicklung der letzten 5 Jahre am Beispiel des Regionalbusverkehrs im VVT

### Entwicklung der Tarifeinnahmen

Seit 01.04.1995 gibt es in Tirol einen landesweiten Tarifverbund, der es ermöglicht, mit einer Fahrkarte mehrere Verkehrsmittel und verschiedene Verkehrsunternehmen in Anspruch zu nehmen. Dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) gehören 22 Unternehmen an, die in Tirol Linienverkehr betreiben und eine nahezu 100%-ige Marktabdeckung gewährleisten.

Die bei der „Durchrechnung“ entstehenden Einnahmehausfälle werden vom VVT getragen. Ebenso übernimmt der VVT die Kosten für die Vergünstigung der Vielfahrerkarten (Zeittickets). Der VVT-Tarif steht jedoch in Konkurrenz zu den Unternehmenstarifen (Busse: Kraft-

fahrlinientarif, Bahnen: Schienentarife), sodass der Fahrgast den VVT-Tarif nur dann wählt, wenn er billiger oder vorteilhafter ist (z.B. Benützung von Bus und Bahn auf parallelen Strecken).

Wie die Abbildung 1 zeigt, entwickeln sich im Zeitraum von 1996 bis 2000 die Tarifeinnahmen im Regionalbusverkehr im VVT sehr unterschiedlich. Während die Einnahmen aus den Unternehmenstarifen (VU-Tarif) seit 1998 stark zurückgehen, nehmen die Einnahmen aus dem VVT-Tarif deutlich zu. Insgesamt erreichen die Tarifeinnahmen im Jahr 2000 jedoch nicht die Höhe von 1997! Auch die Einnahmen aus der für die meisten Verkehrsunternehmen wirtschaftlich sehr bedeutenden Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gehen in diesen Jahren insgesamt um rd. 3,2% zurück.

Abb. 1: Entwicklung der Tarifeinnahmen im VVT-Regionalbusverkehr

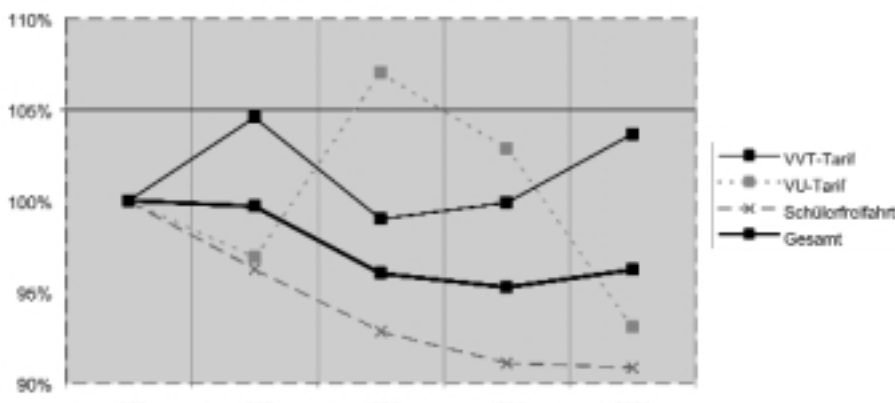
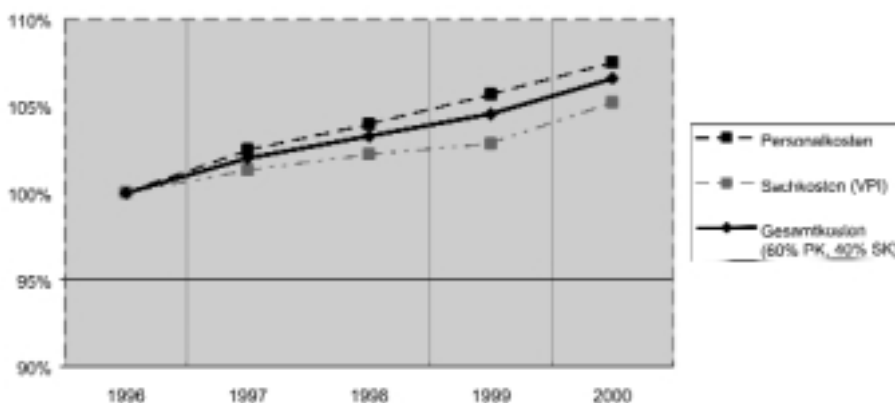


Abb. 2: Entwicklung der Kostenindizes im VVT-Regionalbusverkehr



### Entwicklung der Kosten

Die Kosten hingegen zeigen einen kontinuierlichen Trend nach oben. So steigt der Tariflohnindex für das Verkehrsgewerbe von 1996 bis 2000 um 7,5%, der Verbraucherpreisindex legt im selben Zeitraum um 5,2% zu.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um die Entwicklung kostenrelevanter Indizes. Die verkehrsspezifische Veränderung z.B. der Dieselpreise und die unternehmensspezifische Senkung von Kosten durch Rationalisierungsmassnahmen sind in der vereinfachten Darstellung jedoch nicht berücksichtigt.



## Entwicklung der Fahrleistungen

Die kostenbedingte Einstellung von Buskursen in gering frequentierten Zeitlagen (Abendstunden, Wochenenden) spiegelt sich in der Entwicklung der Fahrleistungen im VVT-Regionalbusverkehr wider. Die durchschnittlichen Leistungsrücknahmen der Verkehrsunternehmen betragen zwischen 1996 und 2000 etwa 4%, wobei es erhebliche regionale und unternehmensspezifische Unterschiede gibt. So mußte beispielsweise in Osttirol nahezu der gesamte Wochenendverkehr des Postbus eingestellt werden, während im Raum Innsbruck die Leistungen sogar gesteigert wurden.

## Entwicklung der Fahrgastzahlen

Hinsichtlich der Genauigkeit dieser Angaben muss darauf hingewiesen werden, dass diese Werte grundsätzlich aus den Fahrkartenverkäufen hochgerechnet sind. Effektive Fahrgastzählungen werden aus Kostengründen nur punktuell durchgeführt und stehen daher nicht für den gesamten Regionalbusverkehr zur Ver-

fügung. Außerdem können im bestehenden Tarifmodell (Tarifgruppensystem) Fahrkartenverkäufe nur relationsbezogen, nicht jedoch gebietsbezogen (Städte, Umland, Regionen) abgebildet werden, sodass teilweise erhebliche Unschärfen nicht vermeidbar sind. Die zunehmende Inanspruchnahme des VVT-Tarifs hat darüber hinaus den Effekt, dass Fahrgäste, die früher für die Benützung jedes Verkehrsunternehmens eine eigene Fahrkarte lösen mussten, nur noch mit einer VVT-Fahrkarte fahren und daher in der Fahrgaststatistik auch nur noch einmal – jedoch mit einer längeren Wegstrecke – erfasst sind.

Dem Trend der Tarifeinnahmen folgend, entwickeln sich die Fahrgastzahlen. Nach Zuwächsen im Jahr 1997 folgen in den Jahren darauf jährliche Rückgänge von durchschnittlich 2,3%. Im Jahr 2000 liegt die Zahl beförderter Personen (ohne Schüler und Lehrlinge) im regionalen Busverkehr durchschnittlich um rd. 3,2% niedriger als im Jahr 1996. Die Ursachen für diese Entwicklung sind vielfältig und regional sehr unterschiedlich. Während die Beförderungszahlen im Großraum Innsbruck ansteigen, gehen in den dezentraleren Landesteilen Fahrgäste verloren.

Abb. 3: Entwicklung der Fahrleistungen im VVT-Regionalbusverkehr

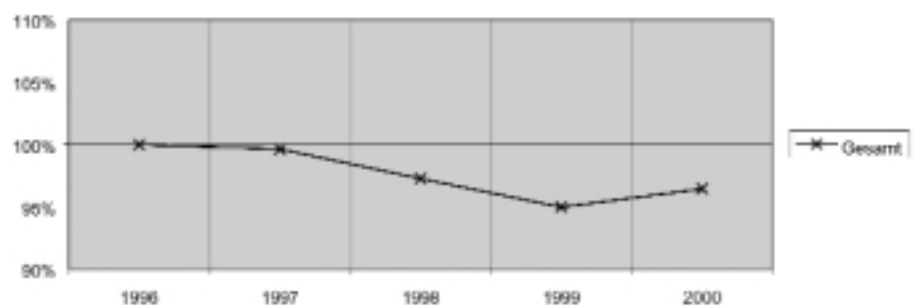
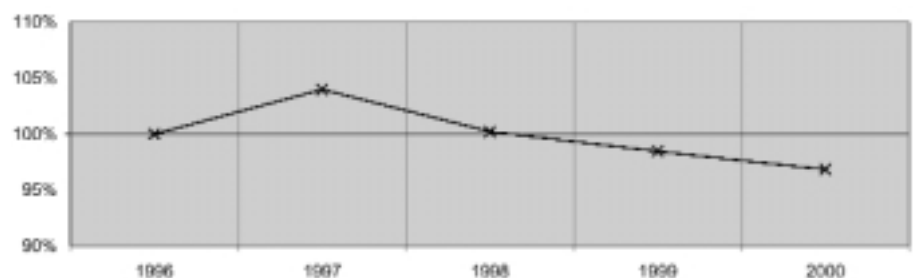


Abb. 4: Entwicklung der beförderten Personen (ohne Schüler und Lehrlinge) im VVT-Regionalbusverkehr



## Ein umfassender Lösungsansatz

*Die nachhaltige Sicherstellung des ÖPNRV als Teil der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum ist nicht allein eine Frage höherer öffentlicher Finanzierungsbeiträge. Es ist ein Bündel von Maßnahmen, das notwendig sein wird, um den Lebensraum und Wirtschaftsstandort Tirol in Zukunft auch hinsichtlich seiner verkehrlichen Erschließung attraktiv zu gestalten.*

### Ertragskraft des Tarifes stärken

Neben dem seit 1.4.1995 geltenden VVT-Tarif bestehen auf Buslinien noch der amtliche Kraftfahrlinien-Tarif und auf Bahnlinien der Tarif des jeweiligen Eisenbahnunternehmens. Die tarifliche Wahlfreiheit kann zwar aus der Sicht des Fahrgastes vorteilhaft sein, wenn dieser den jeweils günstigsten Fahrpreis erhält, für die Einschätzung der Einnahmenseite und damit die wichtigste Finanzierungs-komponente des ÖPNRV sind dies jedoch die denkbar schlechtesten Voraussetzungen. Unterschiedliche, in der Regel nicht akkordierte Tarifmaßnahmen der verschiedenen Verkehrsträger führten in der Vergangenheit selten zu den prognostizierten Einnahmewirkungen. Seit 01.02.2001 gilt der VVT-Tarif aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit den Partnerunternehmen auf allen VVT-Regionalbuslinien exklusiv. Ab 01.11.2001 wurde diese Regelung auch auf die VVT-Bahnstrecken ausgedehnt, wobei einzig Tarifangebote der ÖBB ausgenommen sind, für die es kein vergleichbares Tarifangebot im VVT-Tarif gibt, wie z.B. die „ÖBB-VorteilsCard“. Damit wird erstmals in Tirol eine einheitliche, übersichtliche und vor allem besser steuerbare Tarif- und Einnahmensituation im Nah- und Regionalverkehr geschaffen.

### Neuer Zonentarif im VVT

Am 01.11.2001 trat ein neuer Zonentarif im VVT in Kraft. Nach dem bewährten Tarifsystem des Salzburger Verkehrsverbundes wird auch der Verkehrsraum des VVT mit insgesamt 412 Zonen in Form von Waben überzogen. Diese einheitlichen Tarifbemessungsflächen haben eine durchschnittliche Größe von rd. 6 km<sup>2</sup> und lösen den Tarifkilometer als Bezugsgröße für die Preisbildung zunächst im allgemeinen Verkehr (Pendler, Gelegenheitsfahrer), später dann auch bei der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt endgültig ab.

Unter dem Motto „Über die Wabe zum Preis!“ wird der Fahrpreis künftig nach der Anzahl befahrener „Waben“ berechnet. Anhand eines Zonenplanes wird der Fahrgast in die Lage versetzt, den Fahrpreis selbst zu ermitteln. Selbstverständlich stehen dafür aber auch elektronische Fahrkartenausgabegeräte oder eine Fahrpreisauskunft über Internet zur Verfügung. Das „standardisierte Wabensystem“ führt zwangsläufig zur Entzerrung bisheriger, meist historisch gewachsener Tarifverzerrungen und damit zu Verteuerungen, aber auch zu Verbilligungen für die Fahrgäste. Insgesamt bringt das neue System aber ein wesentlich höheres Maß an Tarifgerechtigkeit.

## Realisierung eines leistungsorientierten Verbund-Abrechnungs- und Controllingsystems

Mit der Einführung des neuen VVT-Zonentarifs am 01.11.2001 wird auch ein wichtiger Schritt in Richtung eines leistungsorientierten Verbund-Abrechnungs- und Controllingsystems realisiert. Das neue VVT-Verkehrsverbund Informationssystem wird nicht nur die Abrechnung mit den 22 VVT-Partnerunternehmen auf den neuesten Stand der Technik stellen, sondern eine Fülle an Informationen liefern, die für die verkehrsorganisatorische Planung, die wirtschaftliche Beurteilung und die Finanzierung des ÖPNRV in Tirol notwendig sind. Dieses datenbankbasierende System wird derzeit von der Verkehrsverbund Tirol GesmbH realisiert.

## Kostensituation des Verkehrsangebotes verbessern

### Rationalisierung bei den Verkehrsunternehmen

Die Indexentwicklung der Personal- und Sachkosten im Regionalbusverkehr zeigt deutlich, dass entsprechende Rationalisierungsmassnahmen bei den Verkehrsunternehmen notwendig sind, um der sich öffnenden Kostenschere zu begegnen. Dabei müssen insbesondere bei den Bundesunternehmen Postbus AG und ÖBB-Bahnbus auch noch defizitäre Linien und Unternehmensbereiche (z. B. Werkstätten) saniert werden. Diese überaus schwierige Aufgabe wurde von den Unternehmensleitungen bereits angegangen, teils durch Kürzungen der Fahrleistungen (siehe Entwicklung), teils durch innerbetriebliche Maßnahmen. Ohne tatkräftige – auch finanzielle – Unterstützung durch die Verkehrsverbünde und die regionalen Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) können diese Rationalisierungsmassnahmen jedoch nicht gelingen, da zu viele Kostenfaktoren nicht vom Unternehmen, sondern fremdbestimmt sind.

Abb. 5: ÖPNRV-Finanzierung-Neu



### Kostensparende Verkehrsorganisation

Wesentlichen Einfluss auf die Kosten von Linienverkehren hat die Verkehrsorganisation, d.h. der Wagenumlauf und der Lenkereinsatz. Optimierungen sind jedoch häufig nur im netzartigen Zusammenwirken mehrerer Linien, oft mehrerer Verkehrsunternehmen möglich. Hier kann der Verkehrsverbund eine entscheidende Rolle übernehmen und allen Beteiligten zu erheblichem Nutzen verhelfen.

Regionale Verkehrskonzepte (RVK) sind Projekte, die die optimierte Verkehrsorganisation des ÖPNRV in einem verkehrlich zusammenhängenden Gebiet zum Ziel haben. Dabei werden grundsätzlich zentrale Orte (Einpendler-, Schulzentren) und die umliegende Region zusammen betrachtet. Nur so können die erforderlichen verkehrlichen Vernetzungen und kostenseitigen Optimierungen erzielt werden, Beispiel „Taktverkehr Osttirol“. Der im Herbst 2000 in Betrieb gegangene „Taktverkehr Osttirol“ kann als Musterbeispiel für die betrieblich optimierte Verkehrsorganisation regionaler Busverkehre dienen. Auf den Linien der Postbus AG im Iseltal, Virgen- und Defreggental sowie im Lienzer Talboden verkehren die Linienbusse seit September 2000 verdichtet und vertaktet. Werktäglich wird ein Stundentakt angeboten, der aus Kostengründen zwischen 9.00 und 11.00 Uhr einen Versatz (Verschiebung der Fahrplanzeit) aufweist. Die durchschnittliche Kilometerleistung wur-

de ohne zusätzliches Fahrzeugmaterial um ca. 26% angehoben, der Fahrgastzuwachs beträgt seit der Einführung etwa 15%. Die Attraktivität des neuen Regionalbusangebots wird durch den Einsatz modernster 15-Grossraumbusse mit 80 Sitzplätzen im Iseltal und neuer, klimatisierter Niederflur-Solobusse im Lienzer Talboden noch weiter gesteigert. Es lässt sich jedoch absehen, dass diese Angebotsdichte und -qualität längerfristig nur durch eine Mitfinanzierung der betroffenen Gemeinden, des Landes Tirol und des Bundes sichergestellt werden kann. Dies gilt auch für einen besonders vom Tourismus geforderten Betrieb an Sonn- und Feiertagen, der derzeit aus Kostengründen nicht angeboten werden kann.

### ÖV-Beschleunigung, Schulzeitkoordination

Die Beschleunigung des ÖPNRV in staugefährdeten Verkehrsbereichen, beispielsweise durch Ampelbeeinflussung, liegt nicht im Kompetenzbereich eines Verkehrsunternehmens und beeinflusst die Kostensituation dennoch maßgeblich. Millionenbeträge können jährlich eingespart werden, wenn weniger Fahrzeuge und Lenker für die Aufrechterhaltung des Fahrplanangebots eingesetzt werden müssen.

Nicht zuletzt wegen der großen wirtschaftlichen Bedeutung für den ÖPNRV sind die Rahmenbedingungen, unter denen die Beförderung der Schüler- und Lehrlinge erfolgen kann, entscheidende

Kostenfaktoren. Die Lage der Schulbeginn- und -endzeiten spielt dabei für den Fahrzeug- und Lenkereinsatz eine wichtige Rolle. Können Schulen, die von einer Bus- oder Bahnlinie bedient werden, nicht entsprechend koordiniert werden, ist ein systematisiertes Taktfahrplanangebot, das auch vielen anderen Fahrgästen zugute käme, technisch nicht realisierbar. Hier können sinnvolle und kostengünstige Lösungen nur im engen Zusammenspiel von Gemeinden, Schulen, Verkehrsunternehmen und VVT gefunden werden.

### Wettbewerb

Die geltenden österreichischen Gesetze (ÖPNRV-G Bundesgesetz über die Organisation des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, Kfz-G Kraftfahrpliniengesetz) sehen nur stark eingeschränkte Möglichkeiten des Wettbewerbs (Ausschreibung) beim Einkauf von Verkehrsdiensten im regionalen Linienbusverkehr vor. Diese beschränken sich auf die Ausschreibung von zusätzlichen Linienverkehren, welche vom Besteller gewünscht jedoch vom verkehrsführenden Unternehmen nur gegen zusätzliches Entgelt geleistet werden.

Das Basisverkehrsangebot kann nach derzeitiger Rechtslage nicht zum Gegenstand der Ausschreibung gemacht werden. Nicht zuletzt wegen der schwierigen Rechtslage wird die Bestellung zusätzlicher Verkehrsdienste vielfach effektiver in einem Verhandlungsverfahren mit jenem Verkehrsunternehmen abgewickelt, welches bereits das Basisverkehrsangebot bereitstellt.

Expertenmeinungen zufolge steht die geltende österreichische Rechtslage nicht mit dem bestehenden EU-Recht (Beihilfenrecht, Wettbewerbsrecht) in Einklang. Da die EU bereits mit neuen Verordnungsentwürfen (VO 2000/0212 und VO 2000/0023) noch weiter in Richtung eines wettbewerbsorientierten ÖPNRV-Systems geht, muss angenommen werden, dass die österreichischen Gesetze in absehbarer Zeit „overruled“ werden dürfen. Auf die heimischen Verkehrsunternehmen, aber vor allem auf die Aufgabenträger (Länder, Gemeinden) kommen hier vollkommen neue, große Herausforderungen zu!



### Alternative Verkehrsformen

In finanziell schwierigen Zeiten muss selbstverständlich auch darüber nachgedacht werden, ob die bestehenden Erschließungen mit Linienverkehren nicht zweckmäßiger und kostengünstiger durch alternative Verkehrsformen wie z.B. Anrufsammeltaxis, Liniensammeltaxis oder das vom Kärntner Max Goritschnig für die Gemeinde Moosburg/Kärnten entwickelte System des „GO-Mobil“ ersetzt oder ergänzt werden könnten. Die Entscheidung muss im Einzelfall sehr genau vorbereitet und auf die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse abgestimmt werden.

### Ausreichende Finanzierung sicherstellen

Erfahrungen auch aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass regionale Busverkehre nur in seltenen Fällen aus den erzielten Fahrgeldeinnahmen finanziert werden können. Meist sind öffentliche Zuschüsse für die Aufrechterhaltung oder Einrichtung solcher Verkehre notwendig, insbesondere dann, wenn diese preislich attraktiv angeboten werden sollen. Kostendeckungsgrade von 80 bis 85% auf regionalen Buslinien bedingen also einen Finanzierungsbedarf zwischen 15 und 20% der Kosten.

### Öffentliche Finanzströme bündeln und einfache Finanzierungsregeln schaffen

Die Vielfalt von Gesetzen und Verträgen, die den Zufluss öffentlicher Finanzmittel zum ÖPNRV regeln (FLA-G Familienlastenausgleichsgesetz, ÖPNRV-G, Kfz-G, FA-G Finanzausgleichsgesetz, länderspezifische Förderungsrichtlinien, Verkehrsverbundverträge, Bestellverträge für Verkehrsdienste) führt zu einem nur noch von Experten durchschaubaren „Finanzierungsdickicht“. Eine effektive Neuordnung und Bündelung der Finanzmittel von Bund, Land und Gemeinden ist die Voraussetzung für eine planbare ÖPNRV-Finanzierung. Die Verkehrsverbund Tirol GesmbH hat sich darauf spezialisiert, alle für den ÖPNRV verfügbaren Finanzierungsquellen festzustellen, den Besteller von Verkehrsdiensten (Gemeinden, Land) entsprechend zu beraten und damit ein Höchstmass an Planungs-

sicherheit, aber auch finanzieller Unterstützung sicherzustellen.

### Solidarität zwischen Zentrum und Region

Die Lösung der Verkehrsprobleme im MIV (motorisierter Individualverkehr) aber auch im ÖPNRV ist selten innerhalb von Gemeindegrenzen zu finden. Vielmehr entstehen die Verkehrsprobleme in zunehmendem Ausmaß zwischen den Zentren und ihrem Umland. Diese Erfahrung gilt nicht nur für den Raum Innsbruck, auch andere städtische Zentren wie beispielsweise Wörgl oder Lienz sind davon betroffen. Zentren leben grundsätzlich in hohem Masse von ihrem Umland (Region), was sich in der Finanzkraftquote und damit im Vermögen, Finanzierungslasten zu übernehmen, niederschlägt. Unbeschadet der letztendlich politischen Willensbildung über die Aufteilung der Finanzierungsbeiträge unter den Aufgabenträgern, lässt sich eine gewisse Verantwortung der jeweiligen Zentren für die Mitgestaltung und Mitfinanzierung von ÖPNRV-Angeboten in der umliegenden Region durchaus ableiten.

### Zusätzliche Finanzmittel bereitstellen

Zahlreiche Tiroler Gemeinden wenden bereits seit Jahren zum Teil beträchtliche Beträge für den ÖPNRV in der Region auf. Zu Aufwendungen für Schülertransporte kommen häufig Aufwendungen für Wanderbusse oder Schibusverkehre. Oft überlagern sich die Aufwendungen der Gemeinden mit denen von Tourismusverbänden oder Seilbahnunternehmen. Die offene Diskussion über sämtliche in einer Talschaft oder Region geführten Busverkehre bringt nicht selten wichtige Erkenntnisse über Möglichkeiten der Kostenoptimierung

und damit Einsparungen für die Finanziers. Die Integration mehrere Verkehrsarten (Schüler-, Pendler-, Werkbus-, Schibus-, Wanderbusverkehre) in den Linienverkehr kann für alle Beteiligten große Vorteile (Ganzjahresbedienung, Angebotsausweitung, Kostenersparnis) bringen.

Die eingangs dargestellte Kosten- und Einnahmenentwicklung wird jedoch künftig die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für den ÖPNRV in der Region notwendig machen, soll dieser seine Funktion der Daseinsvorsorge weiter erfüllen.

### Institutionalisierung der ÖPNRV-Aufgabenträger in Tirol

#### Tiroler ÖPNRV-Beirat

Aufgrund der im ÖPNRV-G 1999 definierten Aufgabenträgerschaft der regionalen Gebietskörperschaften für den öffentlichen Verkehr (Land Tirol, Gemeinden: Regionalverkehr, Städte und Gemeinden: Nahverkehr) wird hinkünftig eine verstärkte Zusammenarbeit dieser Tiroler Gebietskörperschaften erforderlich werden. Da sich der Bund im Zuge der Neuorganisation der Verkehrsverbünde aus den operativen Verbundorganisationen zurückziehen und nur noch als Co-Finanzier auftreten wird, ist beabsichtigt, auch den Bund in die institutionalisierte Zusammenarbeit der regionalen Gebietskörperschaften Land Tirol, Stadt Innsbruck, Tiroler Gemeinden einzubeziehen. Dies ist insbesondere bei der Klärung von Finanzierungsfragen sowie bei grundsätzlichen Fragen der Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebotes zweckmäßig.

Abb. 6: ÖPNV ist ein stark vernetztes System



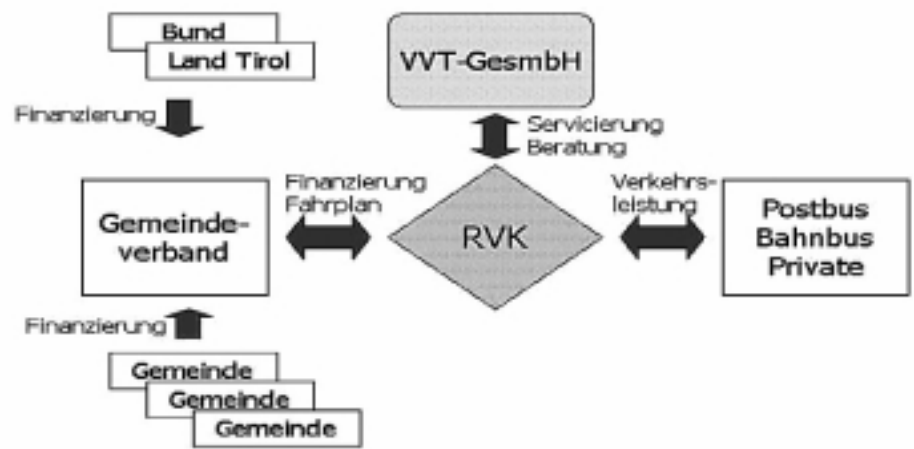
## ÖPNRV-Gemeindeverbände auch in Tirol

Die Ausarbeitung regionaler Verkehrskonzepte (RVK) steht und fällt mit der Bereitschaft der betroffenen Aufgabenträger (Gemeinden, Land Tirol), ihre vom ÖPNRV-G 1999 (§§ 11 – 13) definierte Verantwortung für die Gestaltung des Nah- und Regionalverkehrsangebotes wahrzunehmen. Vielen Gemeinden dürfte die seit 01.01.2000 in Kraft befindliche Kompetenzregelung noch nicht bewusst sein. Ebenso scheinen erst wenige Tiroler Gemeinden erkannt zu haben, welche Möglichkeiten in der gemeindeübergreifenden, koordinierten, projektorientierten Vorgehensweise zur Optimierung der ÖPNV-Organisation im Rahmen von RVK liegen.

Beispielsweise lassen sich Probleme in der Schülerbeförderung, bei der Einrichtung von Schi- und Wanderbussen oder der Einführung eines Anrufsammeltaxis leichter im regionalen Verband als eine Einzelinitiative lösen. Die benachbarten Bundesländer Vorarlberg (ÖPNV-Gemeindeverband Oberes Rheintal, Unteres Rheintal, Bregenzer Wald) und Salzburg (Pinzgau-, Pongau-, Lungau-, Flachgau-, Tennengau-Takt) bieten eine Reihe von positiven Beispielen für regionale Kooperationen.

Da sich Gemeindeverbände auch in Tirol für die Besorgung verschiedenster Auf-

Abb.7: Organisationsmodell



gaben als zweckmäßig erwiesen haben (z.B. Abfallbeseitigung, Abwasserreinigung), bietet sich diese geübte Organisationsform (Gemeindeverband auf Grund von Vereinbarungen) an. Dabei sollen derartige ÖPNRV-Gemeindeverbände nicht zu aufwendigen Organisationseinheiten ausgebaut werden. Vielmehr sollen diese schlanke Organisationen („lean management“) bleiben, die sich darauf konzentrieren, welches ÖPNRV-Angebot in der jeweiligen Region benötigt wird und welchen finanziellen Beitrag man bereit ist, zu tragen.

## Verkehrsverbund Tirol GesmbH (VTG) als Dienstleister im Auftrag der Aufgabenträger

Die VTG wurde zu Beginn des Jahres 2000 gegründet. Sie steht im Eigentum des Landes Tirol und fungiert nach dem ÖPNRV-G als Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft. Die Dienstleistungen der VTG gliedern sich derzeit in vier Tätigkeitsfelder:

### Management des Verkehrsverbund Tirol VVT

Diese Dienstleistung umfasst Tarifplanung, Abrechnung, Finanzclearing, Wartung des Verbundtarifsystems, Fahrgastinformation und Marketing für den VVT. Im Auftrag von Bund und Land Tirol wird derzeit die Einführung des neuen VVT-Zonentarifs samt den dafür erforderlichen Hard- und Softwaremassnahmen sowie der Fahrgastinformation von der VTG abgewickelt. Dazu zählt auch die Realisierung des neuen datenbankbasierten VVT-Verbundinformationssystems.

derlichen Hard- und Softwaremassnahmen sowie der Fahrgastinformation von der VTG abgewickelt. Dazu zählt auch die Realisierung des neuen datenbankbasierten VVT-Verbundinformationssystems.

### Regionale Verkehrskonzepte

Zu den Dienstleistungen der VTG bei der Entwicklung Regionaler Verkehrskonzepte zählen sowohl das Projektmanagement als auch die Moderation zwischen den am Entwicklungsprozess beteiligten Nachfragen (Gemeinden, Schulen, Tourismus, Firmen) und Anbietern (Verkehrsunternehmen). Grundlage für die Konzeption einer wirtschaftlichen Verkehrsorganisation sind zunächst Netz-, Betriebs- und Kapazitätsanalysen. Darauf aufbauend werden Betriebskonzepte und Kosten- sowie Erlösschätzungen durchgeführt und schließlich ein Finanzierungsmodell für die Gemeinden erstellt. Die Beantragung der notwendigen Finanzierungsbeiträge des Bundes und des Landes Tirol erfolgt ebenfalls durch die VTG, sodass für die Gemeinden planbare und verlässliche Finanzierungsbedingungen sichergestellt werden können. Die VTG berät die Aufgabenträger bei der Wahl des Vergabeverfahrens (Verhandlungsverfahren, Ausschreibung) und wickelt dieses – so gewünscht – bis zur Beauftragung des Unternehmers auch ab. Mit der Unterzeichnung des Verkehrsdienstvertrages wird jedes Projekt „Regionales Verkehrskonzept“ abgeschlossen.



### **Servicierung und Beratung von Aufgabenträgern**

Nach der Inbetriebnahme Regionaler Verkehrskonzepte (z.B. Taktverkehr Osttirol, Stadtbus Kufstein, Schnellbus-system Stubaital, Dorfbus Terfens/ Vomp, Citybus Schwaz-Neu) können Aufgabenträger von der VTG umfassend serviert werden. Dies betrifft die Bereiche Abrechnung, Controlling (Einnahmen, Zuschüsse), Finanzclearing, Tarifplanung, Jahresticketvertrieb, Marketing und Fahrgastinformation. Auch Beratung in verkehrsrechtlichen oder verkehrsplanerischen Angelegenheiten ist weiterhin möglich.

### **ÖPNRV-Statistik und Marktforschung**

Die unternehmensübergreifende, systematische Aufbereitung von ÖPNRV-Leistungsdaten sowie die Erstellung von Verkaufs- und Fahrgaststatistiken mit Hilfe des neuen VVT-Verkehrsverbund-Informationssystems stellt neben dem gezielten Einsatz von Marktforschungsinstrumenten die Grundlage für künftige ÖPNRV-Planungen dar.

### **Ausblick**

Die Zukunft des ÖPNRV liegt vermehrt in den Händen der dafür zuständigen Aufgabenträger Gemeinden und Land Tirol. Den Gemeinden kommt eine neue, besonders wichtige Rolle zu, da sie der Schlüsselfaktor für eine föderale, wirtschaftliche und zeitnahe Problemlösung sind. Das Land Tirol erbringt über den VVT und die VTG bereits erhebliche Leistungen zur Sicherstellung des ÖPNRV in Tirol – jetzt sind auch die Gemeinden gefordert, sich aktiv an der Gestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu beteiligen. Die VTG steht ihnen dabei als umfassender Dienstleister zur Seite. ■

**Kontaktadresse für den Verkehrsverbund Tirol:**  
Tel. 0512/575858  
Fax 0512/575858-22  
E-Mail: [info@vvt.at](mailto:info@vvt.at)  
Internet: [www.vvt.at](http://www.vvt.at)

## **Kooperation von Gemeinden zur Entwicklung von Wirtschaftsstandorten**

Da in Österreich die Kommunalsteuer eine wichtige Basis der Gemeindebudgets darstellt, sind die Kommunen verständlicherweise bestrebt, möglichst viele Arbeitsplätze zu schaffen. Aus Sicht der überörtlichen Raumordnung ist dies dann ungünstig, wenn dadurch eine große Zahl an Gewerbe- und Industriegebieten entstehen, die das Landschaftsbild belasten und häufig schlechte Standortvoraussetzungen aufweisen bzw. zu Nutzungskonflikten führen. Durch die Kooperation von Gemeinden können interessante und entwicklungsfähige Wirtschaftsstandorte geschaffen werden, die sowohl ihnen wie auch den Unternehmen Vorteile bringen: Vor allem gute Standortvoraussetzungen steigern die Attraktivität für die potenziellen Interessenten, Parallelinvestitionen in die Ausstattung mit der Basisinfrastruktur und ein gegenseitiges Überbieten mit günstigen Konditionen können vermieden und damit die Wirtschaftlichkeit der getätigten Investitionen erhöht werden – und dies zum Teil erheblich.

In Deutschland erfreut sich die Zusammenarbeit von Gemeinden zur Entwicklung von regionalen Wirtschaftsstandorten bereits seit ca. 10 Jahren zunehmender Beliebtheit, während sie in Österreich noch weitgehend in den Kinderschuhen steckt. Um die Möglichkeiten in Österreich auszuloten und Lösungswege aufzuzeigen, wurde von den vier Bundesländern Oberösterreich, Salzburg (Federführung), Tirol und Vorarlberg ein von der EU (Art. 10 EFRE) kofinanziertes Projekt in Angriff genommen. Zielsetzung war die Analyse der derzeitigen Situation und die Erarbeitung von Empfehlungen zur Förderung von Kooperationen von Gemeinden. Die praktische Ausarbeitung erfolgte durch die Planungsgemeinschaft Planalp. Zur Steuerung des Projektes wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Mitarbeitern der Raumordnungsdienststellen der beteiligten Länder bestand.

In Österreich konnten 10 bestehende oder im Aufbau befindliche Kooperationen von Gemeinden ausfindig gemacht werden, bei denen die Kosten und Erträge von Wirtschaftsstandorten aufgeteilt werden bzw. werden sollen. Deren Betreiber wurden vom Auftragnehmer hinsichtlich Rahmenbedingungen und Organisation der Zusammenarbeit befragt.

Um eine Kooperation von Gemeinden in Angriff zu nehmen, braucht es in der Regel einen Problemdruck, der üblicherweise in ländlichen Regionen eher auftritt als in Zentralräumen, und engagierte Einzelpersonen, vor allem Bürgermeister und Landesbeamte. Wichtig für ein späteres Funktionieren ist auf jeden Fall ein hohes Maß an Freiwilligkeit. Höhere Förderungen für übergemeindliche Entwicklungen können ein wichtiger zusätzlicher Katalysator sein.

Die Rechtsform der Zusammenarbeit kann ein Gemeindeverband, eine GmbH oder eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen den beteiligten Gemeinden sein. Der Aufteilungsschlüssel für Kosten und Erträge wird entweder ausgehandelt oder mit Hilfe von statistischen Kennwerten berechnet. Bei einigen Kooperationen erhält die Standortgemeinde bei den Einnahmen einen „Bonus“ für den Verwaltungsaufwand. Bestehende Kooperationen befassen sich bisher ausschließlich mit regionalen Gewerbegebieten. Aus fachlicher Sicht wäre dies auch bei Großformen des Handels und größeren Freizeiteinrichtungen wünschenswert.

Aufbauend auf der Analyse wurden von den Verfassern der Studie Empfehlungen formuliert, welche sich mit den erforderlichen Strukturen, der Standortwahl, der Aufteilung von Ausgaben und Einnahmen, den rechtlichen Rahmenbedingungen, den vorrangigen Handlungsfeldern, der Informationsarbeit und der Unterstützung durch die Länder befassen.

Als weitere Serviceleistungen wurden ein Leitfaden für interessierte Gemeinden, Vertragsbeispiele und eine Berechnungshilfe für die Wirtschaftlichkeit von Gewerbegebieten zusammengestellt.

Eine Kurzfassung des Projektberichtes, in der vor allem die praxisorientierten Teile der Studie zu finden sind, wurde an Gemeinden, Planer, Verwaltungsstellen, Interessensvertretungen und weitere mit der Raumordnung befasste Adressaten versandt. Eine Kurz- und eine ausführlichere Langfassung wurden im Internet zum Download eingelagert, um breitere Kreise von Interessenten zu erreichen. In Tirol sind die Ergebnisse unter der Adresse [www.tirol.gv.at/raumordnung/ra\\_aktuell.html](http://www.tirol.gv.at/raumordnung/ra_aktuell.html) zu finden. ■

# Gesetzliche Neuerungen bei der Erstellung von Bebauungsplänen

Robert Ortner, Martin Schönherr

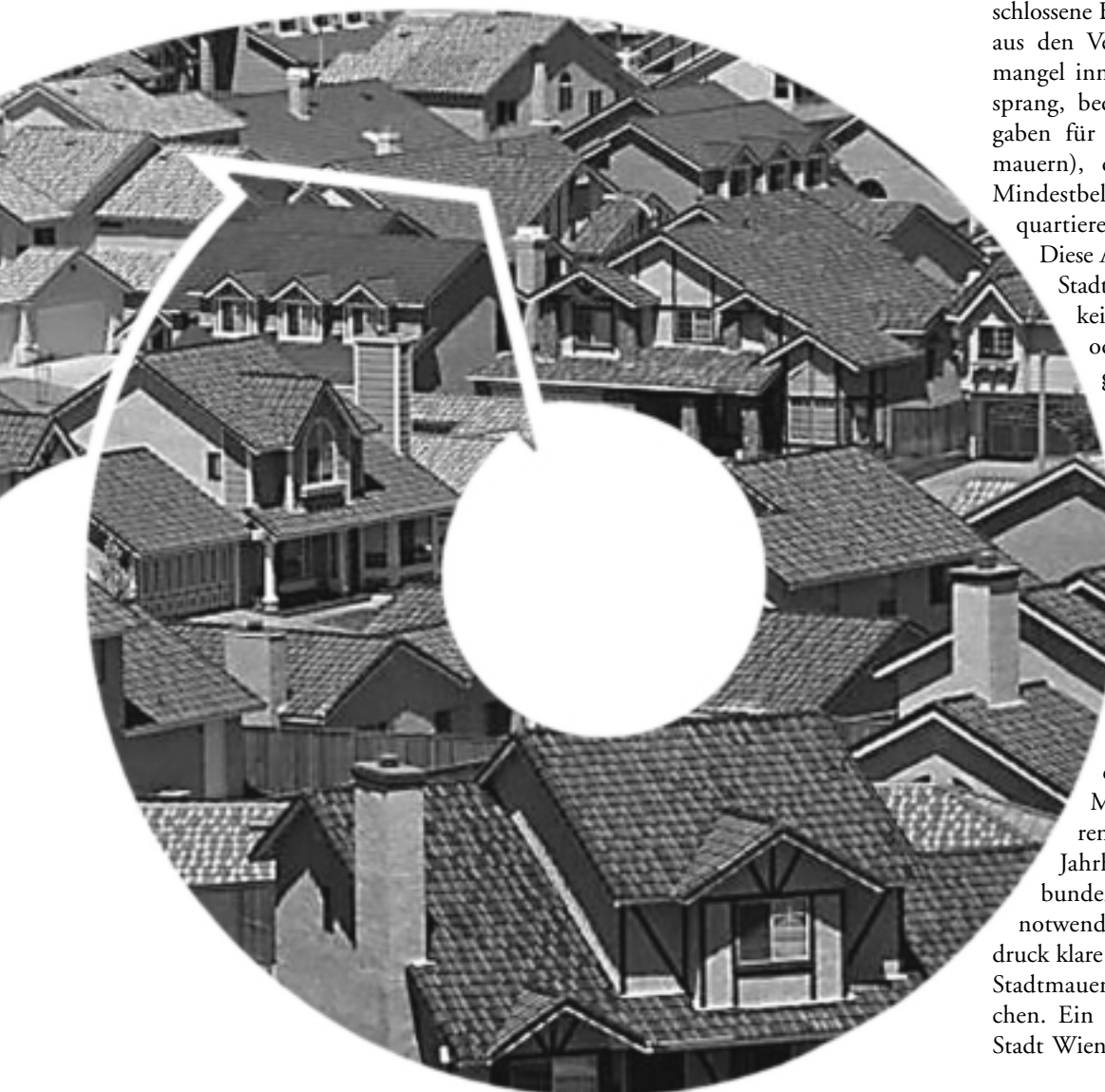
*Im § 54 des TROG 2001 ist festgelegt, dass in den allgemeinen und ergänzenden Bebauungsplänen unter Berücksichtigung der Ziele der örtlichen Raumordnung, des örtlichen Raumordnungskonzeptes, des Flächenwidmungsplanes und der Ergebnisse der Bestandsaufnahme, die verkehrsmäßige Erschließung und die Art der Bebauung des Baulandes und der Sonderflächen festzulegen sind.*

## Ein Blick zurück

Bereits in kriegerischen Zeiten wurde in Städten eine Art Bebauungsplanung aus zwingenden Gründen wie Hygiene, militärische Verteidigung oder Brandschutz erstellt. Die typischen europäischen Altstädte, welche heute wegen der vermeintlich individuellen Bauweise liebevoll erhalten werden, waren genauen Bebauungsregeln unterworfen. Die geschlossene Bauweise der Altstädte, welche aus den Verteidigungsabsichten (Platzmangel innerhalb der Stadtmauer) entsprang, bedurfte natürlich klaren Vorgaben für die Brandsicherheit (Feuermauern), die Mindestbelichtung und Mindestbelüftung der einzelnen Wohnquartiere (Erker, Dachluken, usw.).

Diese Anforderungen wurden in den Stadtrechten genau geregelt, sodass keiner der Bauherren bevorzugt oder benachteiligt wurde. Eine gemeinsame Planung war unerlässlich, um auf Kriegs- und Naturgefahren reagieren und eine technisch sinnvolle Erschließung garantieren zu können.

Auch bei der Neugliederung von Städten, wie z.B. in Paris, wurden genaue Bebauungsregeln erstellt, um sternförmige Plätze und breite Straßenzüge (Boulevardgestaltung) zu errichten, die mit geringen militärischen Mitteln sehr gut zu kontrollieren waren. In der Stadt des 19. Jahrhunderts und der damit verbundenen Industrialisierung war es notwendig, durch den enormen Bau- und Verkehrsdruck klare Regeln für die Verbauung der Stadtmauervorfelder (Glacien) zu erreichen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Stadt Wien, welche auch heute noch zu



den dichtest besiedelten Stadtgebieten Europas zählt. Hier ist das Gebiet zwischen der ehemaligen Stadtmauer am Ring und dem damit verbundene Vorfeld (bis zum Gürtel) durch einheitliche Planung in Häuserblocks, welcher einer sternförmigen Erschließung unterworfen sind, bebaut worden.

## Heutige Anforderungen

Um heutige Ansprüche wie das äußere Erscheinungsbild (in Fremdenverkehrsgemeinden), eine bodensparende Bauweise zu erreichen und gleichzeitig eine qualitätsvolle Bebauung zu erzielen, muss ein gut geplantes Konzept vorhanden sein. Das hilft dem Bauwerber im konkreten Bauverfahren, sein Projekt als Teil eines gemeinsamen Ganzen zu sehen. Solche Planungen sind nur in Bebauungsplänen möglich. Wichtig dabei ist, dass die bauliche Weiterentwicklung des Gemeindegebietes klaren Zielen folgt, um eine sinnvolle Gestaltung zu erlangen. Das kann nur erreicht werden, indem Bebauungspläne für größere zusammenhängende Gebiete erlassen werden und nicht anlassfallbezogen für Einzelparzellen beschlossen werden. Der Bebauungsplan ist ein wichtiges Werkzeug für die Gemeindeentwicklung, da er das Umsetzen des Vorgesehenen in die bauliche Realität festlegt. Gebautes lässt sich nur mehr unter erheblichem Aufwand verändern.

## Ziele der Bebauungsplanung

Durch den Flächenwidmungsplan gelingt es, das Bauland abzugrenzen und dessen Nutzung festzulegen. Durch die Angabe von Mindestbebauungsdichten und der Haupteerschließung im allgemeinen Bebauungsplan ist es möglich, verschiedene Bebauungsweisen vorzubestimmen. Jedoch die Stellung der Bauten zueinander, ihre Höhenentwicklung und die durch die Bauten hervorgerufene Raumwirkung kann darin noch nicht beeinflusst werden.

Dazu tritt die Frage der äußeren Erscheinung von Bauwerken, die sicherlich allorts häufig diskutiert wird und verschiedene Meinungen und Geschmacksrichtungen aufeinander treffen lässt. Viele Gemeinden gründen ihre wirtschaftliche

Existenz auf die Attraktivität ihres Ortsbildes, Besucher und Gäste werden dadurch angelockt. Sie bewundern einzelne Baugruppen, Ausblicke in die Landschaft, die Gesamterscheinung des Ortes oder die besondere Stimmung, die bauliche Gefüge vermitteln. Mit einem einzigen Bauwerk könnte dieses wesentliche Kapital einer Gemeinde zerstört bzw. negativ beeinträchtigt werden.

Nicht nur Bestehendes, auch neue Siedlungsgebiete sind in ihrer äußeren Erscheinung, aber auch in ihrer Organisation von einem sinnvollen Ineingreifen der einzelnen Bebauungsvorschriften abhängig. Wirtschaftlichkeit der Erschließungsmaßnahmen, Besonnungsverhältnisse, die Aussicht in den Landschaftsraum und die Sicherheit der Verkehrsanlagen können durch falsche Entscheidungen verbaut, eingeschränkt oder unmöglich gemacht werden. Aus allen diesen Gründen ist mit dem Ergänzenden Bebauungsplan ein Werkzeug geschaffen, das diesen Anforderungen und Fragestellungen Rechnung trägt. Die Möglichkeiten des Bebauungsplanes erlauben es,

in die äußere Erscheinung und die räumliche Wirkung von Bauwerken einzugreifen.

## Mitgestaltung ist gefragt

Ein Bebauungsplan ist gleichermaßen ein Gestaltungs- und eine Ordnungsinstrument und bedarf natürlich einer sorgfältigen Vorbereitung und der Akzeptanz durch die Gemeindebürger. In Wahrnehmung ihrer Planungshoheit kann die Gemeinde bereits vor dem Vorliegen einzelner Projekte klare Spielregeln festlegen, um ein gelungenes Ganzes aus der Summe der Einzelbauten zu erreichen.

Als Fachmann stehen der Gemeinde befugte Architekten und Raumplaner zur Verfügung. Gemeinsame Aufgabe der Gemeinde und des Ortsplaners muss es sein, die Frage der baulichen Gestaltung zu einem Anliegen aller Gemeindebürger zu machen. Die Bebauungsplanung ist also die Umsetzung der demokratisch erarbeiteten Ziele der Gemeindeentwicklung in die bauliche Realität.



## Die Neuerungen im Detail

### Erstellung allgemeiner Bebauungspläne

Sind im Raumordnungskonzept größere bauliche Entwicklungsflächen vorgesehen, die nur schrittweise verbaut werden sollen, so war es bis jetzt sehr nachteilig, dass Bebauungspläne nur für gewidmetes Bauland erstellt werden konnten. Mit der neuen Regelung, wird eine flächendeckende Erstellung des allgemeinen Bebauungsplans für das gesamte bauliche Entwicklungsgebiet des ÖRK vor der Ausweisung als Bauland möglich gemacht.

### Baulückenregelung

Die Erstellung von Bebauungsplänen für einzelne Kleinparzellen ist an sich nicht sinnvoll. Bei Baulücken in bebautem Gebiet kommen solche Fälle aber oft vor. Dort ist die Erstellung eines Bebauungsplans aber aufgrund des schon vorhanden Baubestands nicht zielführend. Mit der neuen Regelung ist es möglich, dort auch ohne Erstellung eines Bebauungsplans zu arbeiten, wenn sichergestellt ist, dass das dort zu errichtende Gebäude höchstens fünf Wohnungen enthält oder für Kleinbetriebe geschaffen wird. Außerdem können auf bereits bebauten Grundstücken ohne Bebauungspläne neue Gebäude errichtet werden.

In diesen Fällen ist jedoch ein raumplanerisches Gutachten zwingend einzuholen, welches analog zu den Regelungen für vor 1994 gewidmete Flächen zu erstellen ist.

### Inhalte des allgemeinen Bebauungsplans

Nunmehr ist es auch möglich, bereits im allgemeinen Bebauungsplan Bauweisen festzulegen. Besondere Vorteile hat dies bei der besonderen Bauweise, da damit für zusammenhängende Gebiete die besondere Bauweise vorab festgelegt werden kann; später ist im Zuge der Erlassung der ergänzenden Bebauungspläne eine schrittweise Planung der

Gebäudevorgaben entsprechend der jeweiligen Projekte möglich.

Bis jetzt war es nicht möglich, z.B. für zwei benachbarte Parzellen die besondere Bauweise zu erlassen, ohne bereits genau über Lage und Größe der dort geplanten Baukörper Bescheid zu wissen.

Nun kann im allgemeinen Bebauungsplan die besondere Bauweise für beide Parzellen ohne Festlegung der Gebäude-lage erfolgen und der ergänzende Bebauungsplan vorerst nur für die Parzelle erlassen werden, für die bereits ein konkretes Projekt vorliegt. Zu beachten dabei ist allerdings, dass von diesem Projekt künftige Einschränkungen auf das benachbarte Projekt ausgehen könnten und daher trotz allem weiterhin ein Hauptaugenmerk auf die konzeptive Gesamtschau zu legen sein wird.

### Inhalte des ergänzenden Bebauungsplans

Besonders Gemeinden, die im Umfeld des Ortskernes oder in einzelnen Weilern ein einheitliches Erscheinungsbild der Gebäude wünschen, haben nun mit Festlegungen zur Firstrichtung und Dachneigung neue Planungsinstrumente. Diese Möglichkeit darf allerdings nicht als generelles Knebelungsinstrument zur Hemmung der architektonischen Entwicklung in der Gemeinde verstanden werden, sondern ist jedenfalls raumordnungsfachlich nachvollziehbar zu begründen.

### Baugrenzlinien

Die Erfahrung mit Baugrenzlinien zur Unterschreitung der Mindestabstände hat gezeigt, dass die geforderte Miteinbeziehung benachteiligter Nachbarn nur in Ausnahmefällen erfolgte. Daher entschloss man sich hier zur Rückkehr zur alten Regelung, indem nur mehr größere Abstände als die Mindestabstände (mit Ausnahme zu nicht bebaubaren Grundstücken) zur Grundstücksgrenze festgelegt werden können. Sinngemäß zu den gegebenen Möglich-

keiten der Anwendung von Baufluchtlinien ist es nun auch möglich, gestaffelte Baugrenzlinien festzulegen.

### Geschlossene Bauweise

Nunmehr ist das Aneinanderbauen von Gebäuden mit Ausnahme von Bereichen, in denen Baugrenzlinien größere Abstände vorschreiben, geboten. Damit ist klargestellt, welche Festlegung des Bebauungsplans der Bauweise widersprechen darf.

### Gekuppelte Bauweise

Die offene Bauweise entspricht eigentlich nicht dem Ziel des Bodensparens. Um eine einfache Möglichkeit zu bieten, jederzeit eine optimale Grundstücksnutzung zu erzielen, wurde nun wieder die Möglichkeit der gekuppelten Bauweise in die gesetzliche Regelung aufgenommen. Es kann festgelegt werden, dass in einem bestimmten Gebiet Gebäude an einer Grundstücksgrenze zusammengebaut werden dürfen.

Will man sichergehen, dass nur an einer bestimmten Grundstücksgrenze zusammengebaut wird, müssen die übrigen durch Baugrenzlinien freigehalten werden.

Damit ist sichergestellt, dass künftig Regelungen zur Abstandsunterschreitung immer in den Planungsinstrumenten aufscheinen und nicht als verdeckte privatrechtliche Planungsmaßnahmen existieren, die lediglich den betroffenen Nachbarn bekannt sind und z.B. im Falle eines Grundstücksverkaufs zu unliebsamen Überraschungen für den Käufer führen könnten.

### Besondere Bauweise

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die exakte Festlegung von Gebäudeumrissen zu Schwierigkeiten bei geringfügigen Entwurfsänderungen führen kann. Daher ist nun die Möglichkeit gegeben,

Minimal- und Maximalumrisse von Gebäuden zu definieren, innerhalb derer der Planer frei handeln kann. Diese Regelung ist vergleichbar mit der alten Baugrenzlinienregelung, wobei nun nicht mehr die Gefahr von Abstandsunterschreitungen am Rande von Planungsbereichen besonderer Bauweise besteht.

## Baudichten

Die wesentlichste Änderung in der Bebauungsplanregelung des TROG entsteht durch den Wegfall der Geschossflächendichte. Aufgrund vielschichtiger Interpretationsprobleme, welche Flächen bei der Geschossflächendichte anzurechnen sind, entschloss man sich zu diesem Schritt.

Als Dichtefestlegungen sind nun lediglich Baumassendichte und Bebauungsdichte möglich. Bestehende Geschossflächendichteregelungen gelten bis Ende 2010.

Generell ist für die Baumassenermittlung nun das Gelände nach der Bauführung heranzuziehen. Damit will man wesentlichen Baumassevergrößerungen durch Abgrabungen des Urgeländes entgegenwirken.

Außerdem sind nun generell nur mehr Fertigmaße und nicht Rohbaumaße für die Massen- und Flächenermittlung zu verwenden. Bei der Dichtefestlegung wird der Planer daher künftig dickere Wände (Vollwärmeschutz) berücksichtigen müssen.

Bei der Massenberechnung des Gebäudes ist alles einzurechnen, was an Gebäuden, Baukörpern etc. über die Erde ragt und zudem alle Bereiche von baulichen Anlagen, welche überwiegend von Mauern umschlossen sind. So wäre z.B. ein Flugdach, dessen Außenseiten zu mehr als 50% des Umfanges von Mauern umschlossen sind, als vollwertige Baumasse zu rechnen. Das bedeutet also, dass alles, was Gebäudeeigenschaft hat, in die Berechnung einbezogen werden muss.

Dabei bleiben aber untergeordnete Bauteile unberücksichtigt. Es gilt dazu

sinngemäß die Definition für untergeordnete Bauteile lt. TBO. Die Berechnung der Bebauungsdichte erfolgt wie bisher als Verhältnis zwischen Grundfläche des Gebäudes und Bauplatzfläche.

In Verbindung mit der Bebauungsdichte wird die Baumassendichte zu einem wirksamen Instrument zu Regelung der Gebäudegröße, da so die Dichtewirkung aufgrund von Grünflächenverbrauch ebenso wie die Gebäudehöhe geregelt werden kann.

## Bauhöhe

Um die Regelung zu vereinfachen, wurden nun als erste Maßnahme zur Höhenregulierung der oberste Punkt des Gebäudes genannt. Die Forderung nach der absoluten Höhenangabe soll künftig zeitaufwendige Diskussionen über die Lage des ursprünglichen Geländes ersparen.

Mit der Möglichkeit zur Festlegung der Zahl der oberirdischen Geschosse wird eine Verbindung zur Definition, was oberirdisch ist, geschaffen. Untergeordnete Bauteile bleiben bei der Bestimmung des obersten Punktes ebenfalls außer Betracht. Dies ist sinngemäß zur Ermittlung der Baumassen zu verstehen. Bei der Angabe von relativen Maßen für die Höhen ist nunmehr vom Gelände nach der Bauführung auszugehen. Damit soll die problematische Ermittlung des ursprünglichen Geländes vermieden werden. Gleichzeitig dient diese Regelung dazu, zu verhindern, dass Keller-geschosse durch Abgrabungen in vollwertige Geschosse verwandelt werden und damit die festgelegten Geschosszahlen des Bebauungsplans umgangen werden.

Die Höhenlage ist nun als horizontale Bezugsebene für die Abstandsberechnung zu verstehen. Von dort aus sind die maßgebenden Gebäudehöhen zu ermitteln. Bei einer Verwendung dieser Festlegung ist es damit möglich, die aufwendige Höhenermittlung auf Basis des Schichtlinienplans zu umgehen. Stärker gefordert wird damit allerdings der

Raumplaner, der die Festlegung von Höhenlagen nur mehr fachlich nachvollziehbar begründet einsetzen darf. Bei schwierigen (besonders steilen) Gelände-verhältnissen muss schon bei der Bebauungsplanerstellung eine Geländeaufnahme vorhanden sein, um vorab Höhenlagen festlegen zu können, die die Nachbarrechte nicht wesentlich einschränken.

## Oberirdische Geschosse

Künftig gelten Geschosse, von denen mehr als die Hälfte der Grundfläche mehr als eine Meter über das Gelände ragt, als oberirdisch. Als Grundfläche ist in diesem Fall das gesamte Geschoss als räumliches Objekt zu verstehen. Damit ist für die Messung des Abstandes über dem Gelände die Oberkante des darüberliegenden fertigen Fußbodens heranzuziehen. Eine andere Interpretation dieser Regelung wäre nicht zielführend, da ansonsten nur mehr Hochparterres die mehr als einen Meter über das Gelände ragen, als oberirdisch gelten.

## Dachgeschosse

Die Regelung wurde nun vereinfacht, indem künftig nur mehr nachzuweisen ist, dass weniger als die Hälfte der Grundfläche einen Abstand von mehr als 2,7 m vom Fußboden bis zur äußeren Dachhaut aufweist. Bei den üblichen Dämmungsstärken ändert sich die früher als Grenzwert in Verwendung stehende Raumlichte von 2,3 m nicht. ■



# Festungsensemble Ehrenberg – eine regionale Entwicklungsstrategie

Armin Walch



Fort Claudia      Ehrenberger Klause      Burgruine Ehrenberg  
Kupferstich Matthäus Merian um 1650

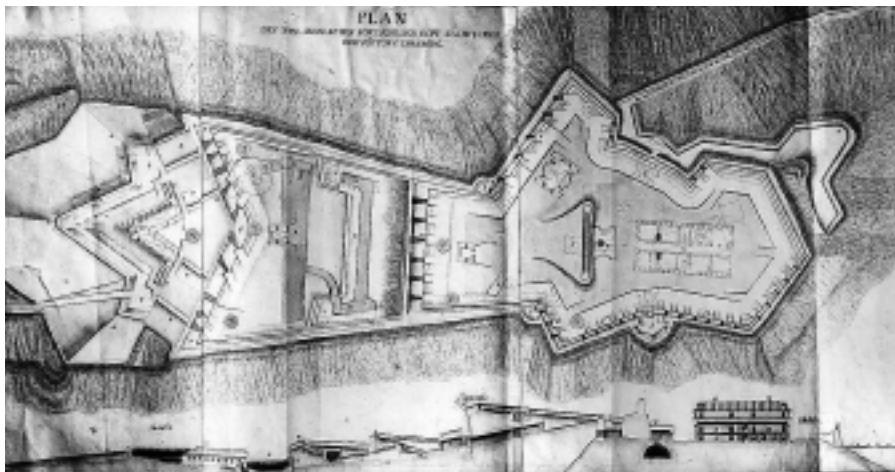
*Durch das Gesamtkonzept „Europäisches Burgenmuseum“ ist es gelungen, eines der größten Festungsensembles in Tirol aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken.*

## Geschichtlicher Rückblick

Die politische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung des Bezirkes Reutte wurde im Wesentlichen durch die Installation des Gerichtes Ehrenberg (Meinhard II 1296) geprägt. Ehrenberg bildete die nördliche Grenze Tirols gegen Bayern und diente der strategischen Absicherung des aufkommenden Salzhandels über den Fernpaß.

Das „weiße Gold“ bildete die wirtschaftliche Grundlage des gesamten Bezirkes Außerfern und bewirkte eine Erweiterung der Burg Ehrenberg um eine im Tal liegende Zollstation, die Ehrenberger Klause (1480). Über die historische Handelsroute (ehemalige römische Staatsstraße Via Claudia Augusta) wurde ein großer Teil des Haller Salzes nach Vorarlberg, in die Schweiz und die österreichischen Vorlande transportiert (ca. 4.500.000 kg/Jahr).

Militärische Einflüsse, wie der Schmalkaldeneinfall, erzwangen eine Erweiterung des Festungsensembles durch das Fort Claudia (1641) auf dem Falkenstein. Die Erfahrungen aus dem spanischen Erbfolgekrieg (1703) führten zum Bau der jüngsten Fortifikationsanlage, der Festung Schlosskopf (1741). Somit entstand ein riesiges Festungsensemble gegen Norden, welches allerdings 1782 durch Kaiser Josef II aufgelassen, versteigert und dem Verfall preisgegeben wurde.



Festung Schlosskopf, Grundriss nach 1741, mit Schnitt

Heimatismuseum Reutte

## Die regionale Entwicklungsstrategie

*1996 beschloss die Marktgemeinde Reutte den letzten, als Gebäude verbliebenen Teil der Klausen zu sanieren und initiierte damit die Sanierung des gesamten Festungsensembles.*



Klausen, Südwestfassade 1997



Klausen, Südwestfassade 2001

Es war klar, dass diese, größtenteils als ruinöse Mauern vorhandene Substanz nur mit einem umfassenden Entwicklungskonzept zu neuem Leben erweckt werden konnte. Dieses Konzept musste das Bewusstsein für den Wert der noch verbliebenen Festungsteile in der Region wecken. Von vornherein war klar, dass

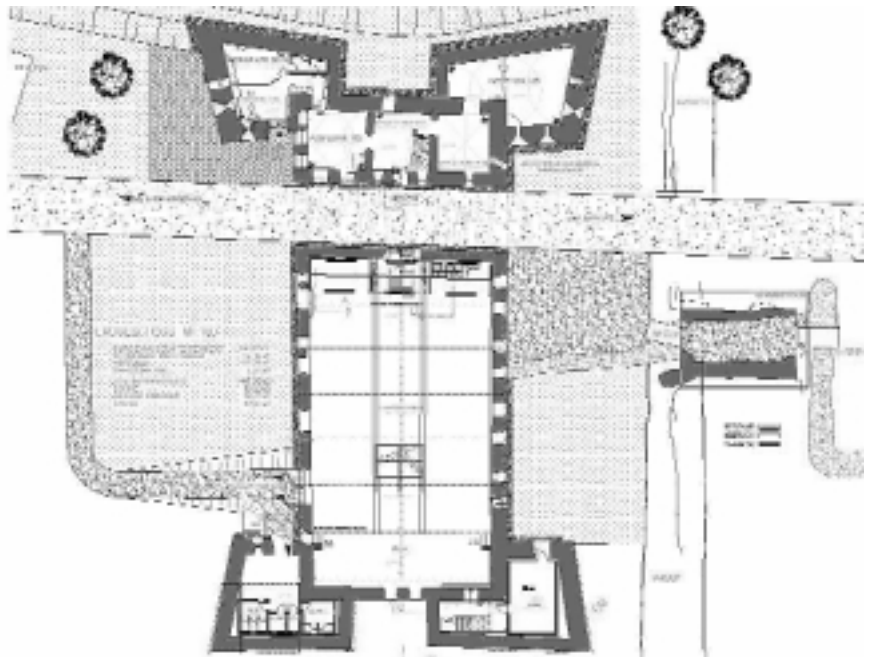
auch große finanzielle Mittel notwendig sein werden, um diese noch verbliebene historische Substanz für die Nachwelt zu retten. Außerdem mussten Behörden, Grundbesitzer, Förderstellen und externe Sponsoren durch ein Sanierungs- und Vermarktungskonzept von der Sinnhaftigkeit des Projektes überzeugt werden.

Aus diesem Grunde wurde von Architekt Walch die Gesamtkonzeption „Europäisches Burgenmuseum“ entwickelt, deren Umsetzungsstrategie aus 2 Schwerpunkten besteht:

Die Rettung, Sanierung und teilweise Restaurierung des für die Region wesentlichsten kulturgeschichtlichen Erbes zur Erhaltung der regionalen Identität.

Entwicklung einer touristischen Infrastruktur unter Verwendung des authentischen historischen Bestandes:

Im Museum in der Klausen soll ein Burgen-schwerpunkt sowohl für die Burgenregion Ostallgäu / Außerfern als auch für die Burgen an der Via Claudia Augusta



Gesamtgrundriss Klausen, Museumskonzept 2000  
Architekturbüro Walch



Burgruine Ehrenberg



Fort Claudia



Festung Schlosskopf

geschaffen werden. Im sogenannten „Europäischen Burgenmuseum“ wird das Phänomen Burg in typologischer, geschichtlicher, politischer und militärischer Hinsicht in einen europäischen Kontext gestellt.

Durch die Inszenierung der einzelnen Teile des Festungsensembles wird dem Besucher des Museums zusätzlich eine erwanderbare Zeitreise von ca. 500 Jahren Festungsbaukunst angeboten. In einer spektakulären Naturkulisse kann der Besucher authentisch erfahren, wie sich die Festungsbaukunst durch den technischen Fortschritt (Erfindung des Schießpulvers, etc.) vom Mittelalter bis in die Barockzeit gewandelt hat.

Abgerundet wird die touristische Konzeption durch ein Besucher- und Tourismusinformationsbüro, einen Veranstaltungsbereich und eine in die Anlage integrierte Erlebniswelt für Kinder (Spiel-

burg). Gastronomie und öffentliche WC-Anlage sollen ebenfalls zur Frequenzsteigerung beitragen.

Die noch vor 3 bis 4 Jahren dem kompletten Verfall preisgegebenen Burganlagen sind heute wieder vom Talkessel Reutte aus sichtbar, sie rücken wieder ins Bewusstsein von Einheimischen und

Gästen und werden bereits heute, noch vor der Fertigstellung des Projektes, intensiv bewandert und erlebt. Somit wird ein brachliegendes Kulturpotential genutzt, der Region ein wesentliches, Identität stiftendes Merkmal wieder zugänglich gemacht und eine touristische Bereicherung der Infrastruktur erreicht.

## Finanzierungskonzept und Förderstruktur

*Vorausgesetzt, dass die Finanzierungszusagen eingehalten werden, sollte 2003 – 2004 das Europäische Burgenmuseum seine Pforten öffnen, ebenso das Tourismus- und Besucherzentrum und der Veranstaltungsbereich. Die Sanierung und Inszenierung der Nebenanlagen würde 2007 das vorläufige Projektende bedeuten.*

Das Festungsensemble Ehrenberg liegt in einer Burgenregion mit ca. 18 Burgen, welche historisch-militärisch und touristisch in engem Zusammenhang stehen. 9 Burganlagen liegen in Bayern (Ostallgäu), 9 in Tirol (Außerfern). Dieser Umstand ermöglichte die Bildung einer grenzüberschreitenden Burgenpartnerschaft und war die Grundlage dafür, INTERREG II und INTERREG IIIA – Förderungen lukrieren zu können.

Die Zusammenarbeit des Europäischen Burgenmuseums mit der Burgenpartnerschaft in kultureller und touristischer Hinsicht bildete als regionsverbindendes Projekt die optimale Grundlage für die Förderwürdigkeit des Europäischen Burgenmuseums im Sinne der EU-Richtlinien.

Das Einbinden der Regionen Veneto, Trentino, Südtirol, Tirol und Bayern entlang der Via Claudia Augusta in das Projekt (als Burgenschwerpunkt) soll den europäischen Regionscharakter noch verstärken.

Eine Kostenbewertung des Gesamtprojektes von Beginn 1996 bis zum voraussichtlichen Ende 2007 ergab eine Gesamtinvestitionssumme von ca. ATS 85 Mio. (EUR 6.177.190,90).

Von 1996 bis 2001 wurden ca. ATS 25 Mio. (EUR 1.816.820,85) investiert. Für den Rest von ca. ATS 60 Mio. (EUR 4.360.370,05) wurde ein Projektplan mit Finanzierungsplan (Stand

August 2001) erstellt, welcher sich im Wesentlichen wie folgt darstellt:

Mittel aus der Region: Gemeinde Reutte, Gemeinde Breitenwang, Tourismusverband Ferienregion Reutte, private Sponsoren;

Mittel durch nationale Co-Finanzierung: BMFWA, Kulturabteilung des Landes Tirol, Entwicklungsprogramm Natura 2000, LEADERplus, Landesgedächtnisstiftung;

Mittel durch EU-Fördergelder.

Seit Oktober 2001 hat der neu gegründete Verein „Europäisches Burgenmuseum Ehrenberg“ mit den Mitgliedern Marktgemeinde Reutte, Gemeinde Breitenwang, Tourismusverband Ferienregion Reutte, Museumsverein des Bezirkes Reutte, Verein zur Erhaltung der Schlossruine Ehrenberg, Burgfreunde Reutte und Architekt DI Armin Walch die Trägerschaft übernommen und kümmert sich um die Umsetzung und den späteren Betrieb des Europäischen Burgenmuseums. ■



# Autorenverzeichnis

**Jörg Angerer**

Dipl.-Ing. Mag., Geschäftsführer Verkehrsverbund Tirol

**Elisabeth Auer**

Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Elmar Berktold**

Dr., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Peter Hollmann**

Dr., Bau- und Raumordnungsrecht, Amt der Tiroler Landesregierung

**Manfred Kaiser**

Mag., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Robert Ortner**

Dipl.-Ing., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Franz Rauter**

Mag., Vorstand der Abteilung Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Manfred Riedl**

Dipl.-Ing., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Gustav Schneider**

Mag., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Martin Schönherr**

Dipl.-Ing., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Karl Spörr**

Dr., Vorstand der Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht, Amt der Tiroler Landesregierung

**Christian Stampfer**

Dipl.-Ing., Raumordnung-Statistik, Amt der Tiroler Landesregierung

**Reinhard Steinlechner**

Dr., Institut für Städtebau und Raumplanung, Leopold-Franzens Universität Innsbruck

**Armin Walch**

Architekt Dipl.-Ing., Architekturbüro Walch, Reutte

**Dieter Wolf**

Dr., Verfassungsdienst/Eu-Recht, Amt der Tiroler Landesregierung

Bildernachweis (ohne Paßfotos)

*Titelseite „Schwaz“* TVB Schwaz

*Seite 40, 41, 42* Architekturbüro Walch, Reutte

*alle restlichen Bilder* Fotoarchiv der Abteilung Raumordnung-Statistik