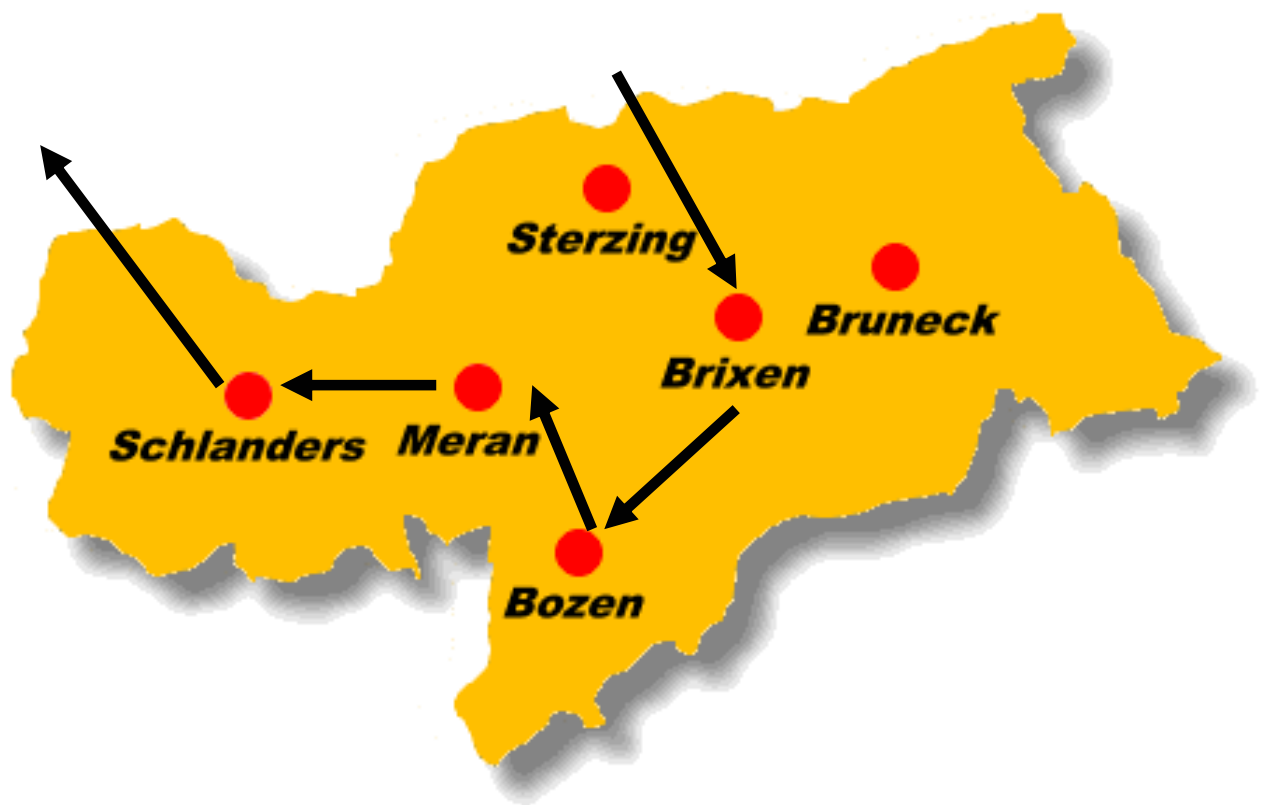


Exkursionsbericht
„Verkehrsraumgestaltung in Südtirol“
19.10.03 – 22.10.03



Exkursionsleiter: Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr. Robert Kölbl

Verfasser: Haider Gernot, Matr. Nr. 9925739

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgewählte Begriffsbestimmungen	3
1.1 Autonome Provinz Bozen	3
1.2 Urbanistik	3
1.3 Gemeindebauleitplan	3
1.4 Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan	4
1.5 Wohnbauförderung.....	4
2. Protokoll Schlanders.....	6
2.1 Vinschgaubahn	6
2.2 Obstverwertung	7
2.3 Ehemalige Vinschgau-Staatsstraße	7
3. Erkenntnisgewinn	8
4. Feedback zur Exkursion	10
Quellen	10

1. Ausgewählte Begriffsbestimmungen

Die Raumplanung in Südtirol bedient sich fallweise eines, verglichen mit dessen der österreichischen Bundesländer, unterschiedlichen Vokabulars. Die Auswahl der hier angeführten Begriffe erfolgte vor allem unter dem Gesichtspunkt meiner persönlichen Lehren, die ich aus dieser Exkursion zog.

1.1 Autonome Provinz Bozen

Nicht von unmittelbarem Belang für die Raumplanung ist zwar die offizielle Territoriumsbezeichnung, „Autonome Provinz Bozen“, die erst kürzlich um den Zusatz -Bozen – Südtirol erweitert wurde, doch gewinnt die Notwendigkeit von Anonymisierung und Neutralisierung historisch überlagerter Gebietsbezeichnung gerade im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion in den Reformstaaten über die Abgrenzung und Benennung der NUTS-Einheiten, grundsätzlich an Relevanz.

1.2 Urbanistik

Die Bestimmungen zur Gemeindeplanung und zur Bauordnung werden in Südtirol unter den Begriff der Urbanistik zusammengefasst, also der Wissenschaft des Städtewesens. Das könnte ein Indiz dafür sein, dass die Raumplanung in Italien im Städtebau wurzelt, und nicht, wie etwa im angelsächsischen Raum erdwissenschaftlichen Ursprungs ist, oder, wie im deutschsprachigen Raum, sich stark aus der Agrarökonomie und der Standorttheorie entwickelt hat.

1.3 Gemeindebauleitplan

Entspricht grundsätzlich der österreichischen Flächenwidmungsplanung, der Flächenwidmungsplan ist aber neben dem Verkehrsplan und den Katasterplan nur ein Teil der Plandarstellungen. Ein Projektteil mit einer zeitlichen Staffelung der Durchführung von Baumaßnahmen ist zwingend vorgesehen. Der Bauleitplan wird in mehrjährigen (mind. 3, max. 9 Jahre) Durchführungsplänen umgesetzt. Aus Sicht des Verkehrswesens erscheinen unter anderem besonders folgende Bestimmungen beachtenswert:

(4) Damit die für Bauten und Anlagen von öffentlichem Belang vorbehaltenen Flächen rationell genutzt werden können, wird die Möglichkeit eingeräumt, zehn Prozent der Baumasse - das Ausmaß hängt von den jeweiligen örtlichen Erfordernissen ab - dem Detailhandel und/oder privaten Dienstleistungsbetrieben vorzubehalten. Bei erwiesener Notwendigkeit kann der Prozentsatz der Baumasse, der Dienstleistungsbetrieben vorbehalten ist, auf höchstens 15 Prozent angehoben werden. Voraussetzung ist, daß die Landesregierung nach Anhören der Landesraumordnungskommission die Erlaubnis dazu gibt. Die Widmungen und die Bindungen der für Anlagen und Dienste staatlicher oder regionaler Verwaltungen erforderlichen Flächen werden nach Anhören der betroffenen Verwaltung in die Pläne eingefügt.

(6) Um die Siedlungsentwicklung konsequent am öffentlichen Verkehr zu orientieren, muß den Anträgen auf Änderung oder Überarbeitung der Gemeindebauleitpläne, welche Wohnbauzonen, Gewerbegebiete usw. betreffen, ein erläuternder Bericht über das Vorhandensein oder die mögliche Errichtung eines ³³leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels

in fußläufiger Entfernung beigelegt werden, wobei die größtmögliche Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtung zu beachten ist.

Für die Deckung des Baulandbedarfes sind Erweiterungszonen auf Grundlage des Wohnbaubedarfes der ortsansässigen Bevölkerung einer Dekade festzulegen. Die Baudichte darf in den einzelnen Zonen nicht unter 1,3 m³ je m² liegen. Aus diesem und aus Gründen der Bebauungsvorschriften ist das freistehende Einfamilienhaus in seiner flächigen Ausprägung praktisch unmöglich. Die Widmungen selbst erfolgen grundsätzlich auf Einzelnachfrage, eine Reservewidmung ist nicht vorgesehen.

Ein weiteres, wesentliches Charakteristika der örtlichen Raumplanung in Südtirol ist die Wiedergewinnungszone, die per Wiedergewinnungsplan umgesetzt wird. Diese sind dort festzulegen, wo der Siedlungskörper von Verfallserscheinungen geprägt ist und eine Wiedergewinnung der Substanz bzw. der Grundflächen anzustreben ist. Die Wiedergewinnung verfolgt implizit Ziele der Stadt- und Dorferneuerung und erfolgt auch zu Zwecken der Befriedigung des Wohnungsbedarfes und trägt somit zu einer Reduktion des Baulandbedarfes bei.

1.4 Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan

Der Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan der Autonomen Provinz Bozen, im folgendem LEROP genannt, versteht sich unter dem Titel „Leitbild Südtirol 2000“ als Zusammenführung raumgreifender Planungsdokumente auf überörtlicher Ebene. Der Textteil enthält eine Präambel mit Erläuterungen und einer Beschreibung des Werdens des gegenwärtigen Planes, eine Situationsskizze zu den relevanten Fachbereichen, auf welchen sich Grundsätze, Ziele und Maßnahmen stützen und einen Projektteil mit konkreten Vorhaben. Die zum Teil sehr umfangreich ausformulierten Maßnahmen können aufgrund der Koppelung zur textlich voranstehenden Situationsskizze gut nachvollzogen werden, überhaupt ist der Erläuterungsbericht sehr klar und übersichtlich gestaltet. Verglichen mit den Raumordnungsprogrammen österreichischer Bundesländer ist auch der zum Teil sehr konkrete Projektkatalog bemerkenswert, der neben den Zielen auch Zuständigkeiten und Zeitrahmen nennt. Der LEROP ist rechtsverbindlich, alle Körperschaften in Südtirol haben die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen ihrer Befugnisse zu tragen.

1.5 Wohnbauförderung

Südtirol nimmt im Rahmen seiner primären Gesetzgebung, zum Zwecke des sozialen Ausgleichs, der flächigen Bereitstellung von Wohnungseigentums, der Sanierung von Altbestand und der Umsetzung von energetischen Mindeststandards vom Instrument der Wohnbauförderung gebrauch. Die Bestimmungen dazu sind im Wohnbauförderungsgesetz 1998 geregelt. Die Umsetzung der Grundsätze und Ziele des LEROP sind implizit als primäres Ziel darin enthalten.

Als Ziele hält der LEROP 1995 fest, dass die Bestimmungen zur Wohnbauförderung und der Raumordnung zu trennen seien, ohne dass der enge Zusammenhang zwischen diesen beiden Fachbereichen außer Acht gelassen werden dürfe. Die Baulandknappheit verursache eine lange Zeitspanne zwischen der Erstellung des Wohnbauprogramms und dessen Umsetzung. Zunächst seien die Bestimmungen zur Baulandbeschaffung umzusetzen, erst dann können Maßnahmen der Wohnbauförderung ergriffen werden. Dieser Forderung ist dann im

Landesraumordnungsgesetz 1997 auch nachgekommen worden. Dort ist im §37 festgehalten, dass in den Erweiterungszonen 55% bzw. 60% der Baumasse dem geförderten Wohnbau zu widmen seien, je nachdem, ob der Durchführungsplan auf Initiative des Eigentümers oder von Amts wegen durch die Gemeinde erstellt wird. Gegenstand der Wohnbauförderung für Neubauten können nur sogenannte Volkswohnungen sein, eine verglichen mit der Praktik der österreichischen Bundesländer, wo grundsätzlich auch das freistehende Einfamilienhaus gefördert wird, gänzlich unterschiedliche Herangehensweise.

Der LEROP nennt als wohnbaupolitisches Ziel auch die allgemeine Einführung eines Sanierungsgebotes, da aus Gründen der haushälterischen Nutzung des Bodens der Sanierung bestehender Substanz und somit der Wiedergewinnung zu Wohnzwecken gegenüber der Neuausweisung von Wohnbauland ein klarer Vorrang einzuräumen ist.

2. Protokoll Schlanders

Der Bezirkshauptort des Vinschgaus, Schlanders, war der letzte, bedeutende Programmpunkt der Exkursion auf italienischem Staatsgebiet. Laut Volkszählung 2001 hat der Ort gegenwärtig 5.733 Einwohner, was gegenüber der letzten Volkszählung 1991 ein Plus von 6,8% ergibt. Bemerkenswert ist, dass derzeit ca. 4.500 Personen eine Beschäftigung in Schlanders finden, wovon etwa 1.800 auf Unternehmen und Organisationen ohne Erwerbscharakter (Verwaltungsbehörden, Krankenhaus etc.) entfallen.

Nach der Ankunft in Schlanders am frühen Nachmittag des 22. Oktobers 2003 begann der Aufenthalt zunächst mit einem Mittagessen zusammen mit den Gemeindefürsprechern, zu dem die Gemeinde uns als Gäste lud. Dieser 22.10.03 stand in Schlanders ganz im Zeichen einer technischen Probefahrt mit einem der neubestellten Triebwagen der Vinschgaubahn, die im Lichte nahender Landtagswahlen zu einer publikumswirksamen Pressefahrt mit Vertretern der Landesregierung umfunktioniert worden war. Die Besichtigung des Bahnhofes, wo der neue Triebwagen der Öffentlichkeit nach seiner Ankunft präsentiert wurde und ein spontanes Volksfest mit Freigetränken organisiert worden war, war daher der nächste, obligatorische Programmpunkt in Schlanders.

2.1 Vinschgaubahn

Der Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Vinschgaubahn blickt die Gemeindeführung aber derzeit mit Skepsis entgegen und räumt den Bahnbetrieb ausschließlich Chancen als touristische Attraktion ein. Als Öffentliches Verkehrsmittel mit guter Auslastung habe man aber für die Bahn keine Perspektive. Der Bahnhof in Schlanders liegt am äußersten Westrand des Siedlungskörpers und ist daher verglichen mit der derzeitigen Buslinie zugangseingeschränkt, weswegen man keine Vorteile für die Fahrgäste oder gar einen zu erwartenden Fahrgastzuwachs auf der Relation Vinschgau – Meran sehen kann. Vom Stadtzentrum zum Bahnhof ist eine Gehzeit von ca. 10 Minuten vorzusehen. Geplant ist derzeit im Bahnbetrieb ein einstündiges Intervall zwischen Meran und Mals. Vom Standpunkt der Bedienungshäufigkeit bedeutet die Wiederaufnahme des Personenverkehrs unter diesen Voraussetzungen aber tatsächlich eine Verschlechterung auf dieser Relation, da im werktäglichen Busverkehr derzeit die Strecke halbstündig bedient wird. Die Gemeinde Schlanders hat dem Projekt Vinschgaubahn nur unter der Voraussetzung, dass das Land einen Zubringerbus aus dem Ort finanziert, zugestimmt.

Der Bahnhof Schlanders wird mit allen für den Betrieb der Strecke nötigen, technischen Einrichtungen (Zugsicherung und dgl.) ausgestattet werden, wobei erreicht worden ist, dass diese vom Stationsgebäude in ein Nebengebäude ausgelagert werden. Die betroffenen Gemeinden des Vinschgaus haben sich gegenüber dem Land Südtirol als Eigentümer und Betreiber der Strecke verpflichtet, für die Instandsetzung der Bahnhöfe und Haltestellen aufzukommen. Für Schlanders bedeutet dies eine Investitionssumme von 1 Mio €. Für den Bahnhof existiert ein Nutzungskonzept, das den Bahnhof von 6.00 bis 24.00 mit Leben erfüllen soll. Derzeit wird aus betrieblichen Überlegungen und zwecks besserer Erreichbarkeit an einer Unterführung gebaut.

2.2 Obstverwertung

Der Bahnhofsbesichtigung folgte ein Rundgang in der Obstverwertungsgenossenschaft, der größten ihrer Art in Europa. Da der eigentliche Versand und die Verarbeitung zum Zeitpunkt nicht in Betrieb waren, erschien eine umfassende Führung als wenig anschaulich. Der Betrieb ist direkt an der Bahn gelegen, eine Inanspruchnahme der Bahn als Gütertransportmittel erscheint aber allen befragten Personen unter den gegenwärtigen Voraussetzungen und den Anforderungen des Frischobstmarktes nicht möglich. Da dies aber früher der Regelfall war, wird als größte Maßeinheit aber nach wie vor mit Waggons gerechnet. Die Staatsstraße Richtung Meran wird, je nach Marktlage, mit 10 – 50 Lastkraftwagen täglich belastet, zu Spitzenzeiten wurden auch schon 56 pro Tag von Schlanders, tendenziell eher Abends, abgeführt.

2.3 Ehemalige Vinschgau-Staatsstraße

Wie in Österreich, haben der italienische Staat als Eigentümer und die dortige Fahrwegbetreibergesellschaft ANAS die Staatsstraßen an die Provinzen delegiert. Der LEROP sieht für das übergeordnete Straßennetz Südtirols vor:

- (1) Die Hauptverkehrsverbindungen, die der Einbindung Südtirols in das europäische Verkehrssystem dienen (Vinschgau, Brenner, Pustertal), sind auszubauen, um die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu fördern, ohne zusätzlichen Transitverkehr auf die Straße anzuziehen, jedoch die Verknüpfung mit den Nachbarräumen beizubehalten.*
- (2) Die Hauptverkehrswege sind so auszubauen, dass in allen Landesteilen die wirtschaftliche Entwicklung erleichtert wird und der Bevölkerung rasches und sicheres Pendeln zu den Schulzentren, Berufsausbildungs- und Arbeitsstätten ermöglicht wird.*

Folgende Programme sind durchzuführen:

Straßen: Für das Straßennetz sind beschränkte Ausbaumaßnahmen vorgesehen, Die wesentlichsten Vorhaben, welche sofort in Angriff genommen werden müssen, sind der Bau der „kleinen“ Umfahrung Naturns und Forst-Töll (Staatsstraße Vinschgau), die Eisackuferstraße in Bozen,.....

Schländers wird von der besagten Staatsstraße seit einigen Jahren umfahren. Sie ist Teil einer aus Sicht des alpenquerenden Transitverkehrs alternativen und unbemauteten Route vom Allgäu, über den Fern- und Reschenpaß und den Vinschgau nach Bozen. Die Planungsbehörden beider Staaten arbeiten seit Jahren an einem schleichenden Ausbau dieser Strecke (Umfahrungen Naturns und Landeck, Schnellstraße Meran – Bozen).

Die Südtiroler Verkehrsstatistik des Jahres 2001¹ verzeichnet an der Zählstelle Reschenpaß nach einer Verkehrsberuhigung im Jahr 1999 einen Anstieg der Verkehrsmengen um 20,0%, auch an der Zählstelle Taufers im Münstertal ist sie ebenfalls wieder um 7,2% angestiegen. Am Reschenpaß wurde sogar die höchste, sommerliche Verkehrsdichte gemessen. Der DTV war im Sommer um 25% höher als im Jahresverlauf. Im Zusammenhang mit diesen neuen, einzelprojektinduzierten Belastungen der Vinschgau-Staatsstraße sind auch die neu errichteten Kreisverkehre zu sehen, wobei jener in Schländers, der mit einem Durchmesser von 29 Metern realisiert worden war, überhaupt einer Sondergenehmigung bedurfte. Eine besonders

¹ http://www.provinz.bz.it/astat/schriftenreihe/index_d.htm

sensible Problemsicht vertreten die Gemeindeführungen von Schlanders und Naturns hinsichtlich eines allfälligen Ausbaues des Abschnittes Forst-Töll. Durch eine solche Maßnahme erwarten die im Mittleren Vinschgau gelegenen Gemeinden nur eine Zunahme des Transitverkehrs und einen massiven Kaufkraftabfluß nach Meran.

An den Rundgang durch die Obstverwertungsgenossenschaft anschließend wurde im Rathaus noch der Masterplan 2050 vorgestellt. Dieser unüberschaubare Planungshorizont hätte jedenfalls noch einer Diskussion bedurft. Auch auf das angesprochene, politische Problem von Baulanderwartungsflächen in den Erweiterungszonen hätte noch eingegangen werden sollen, wofür aber in Anbetracht noch zweier weiterer Programmpunkte an diesem Tag keine Zeit mehr verblieb, weswegen auch auf eine ausgiebige Besichtigung der Fußgängerzone in Schlanders verzichtet werden mußte. Zu letzterer sei noch angemerkt, dass sie an diesem Tag zwei sehr konträre Bilder bot. Da zwischen 12.00 und 15.00 Uhr die Unternehmen allgemeine Mittagspause halten, war sie nahezu ausgestorben. Vor der Abfahrt am späten Nachmittag vermittelte die Fußgängerzone dann ein ungleich lebendigeres Bild.

3. Erkenntnisgewinn

Die Exkursion nach Südtirol entfaltete auf mehreren Ebenen, im Besonderen aber auf der Ebene der Raumplanung und der Raumordnungspolitik, eine erhellende und motivierende Wirkung auf mich. Motivierend deshalb, weil Südtirol verglichen mit den Politiken der österreichischen Bundesländer zeigt, dass Raumplanung auch eine politisch ernstgenommene Angelegenheit sein kann, die Kraft Politischen Willens, Orientierung und vor allem Konsequenz durch Rechtsnormen und dem Prozedere der aufsichtsrechtlichen Genehmigung auch umgesetzt werden kann. Gerade die Konsequenz, mit welcher gefasste Ziele weitgehend widerspruchsfrei und unter Wahrung einer inhaltlichen Kontinuität in nachvollziehbaren Maßnahmen münden, die auch fachübergreifend wirken, ist beeindruckend. Verglichen mit österreichischen Raumordnungsprogrammen und dgl., hat der LEROP die große Annehmlichkeit einer klaren Strukturierung. Jedes Fachkapitel baut auf einer Analyse der Situation auf, aus welcher die Ziele und Maßnahmen nachvollziehbar abgeleitet werden können. Er tummelt sich auch nicht, wie in Österreich etwa es Usus ist, weitgehend auf beliebigen Allgemeinschauplätzen (z. B. der öffentliche Verkehr ist zu forcieren), sondern nimmt in den Maßnahmen und besonders aber im Projektkatalog recht konkrete Formen an. Mit Konsequenz und inhaltlicher Kontinuität ist gemeint, dass sich die im LEROP genannten Ziele auch in den Gesetzesmaterien wiederfinden. Die Gesetzgebung kann daher als konsistent bezeichnet werden. So wird im Artikel 1 des Wohnbauförderungsgesetzes implizit darauf hingewiesen, dass dieses Gesetz der Umsetzung der diesbezüglich im LEROP genannten Grundsätze und Ziele dient. Da das Wohnbauförderungsgesetz aus Erkenntnissen der Raumplanung (und wohl auch der Verkehrsplanung) entwickelt wurde, ist das freistehende Einfamilienhaus nicht förderfähig. Der Schwerpunkt der Förderung liegt somit bei der Bildung von Wohnungseigentum und der Wiedergewinnung des Bestandes. Diesen Pragmatismus teilt, trotz vieldiskutierter, systemimmanenter Zusammenhänge, Nordtirol nicht. Auch die Wohnbauförderungsgesetze andere Bundesländer fördern das freistehende Einfamilienhaus kräftig, da es ja die beliebteste Wohnform des Österreichers ist. Raumplanung hin oder her. Inkonsequenz und Widersprüchlichkeit ist aber dann gegeben, wenn, wie im Tiroler Wohnbauförderungsgesetz die sparsame Verwendung des Bodens als Grundsatz der Förderung

betrachtet wird, als sei es im Verordnungsjahr 1991 noch nicht Stand der Wissenschaft gewesen, dass diese Wohnform die flächenintensivste ist. Ein Blick in die Gesetzbücher erhellt die Verbindlichkeit von Planungsdokumenten in Südtirol:

LANDESGESETZ vom 18. Jänner 1995, Nr. 3,

Genehmigung des Landesentwicklungs- und Raumordnungsplanes 1995

1.

(1) Der beiliegende Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan ist im Sinne des Artikels 21 des Dekretes des Präsidenten der Republik vom 22. März 1974, Nr. 381, genehmigt.

(2) Die allgemeinen Grundsätze des zweiten Teiles des Landesentwicklungs- und Raumordnungsplanes stellen Kriterien für die Ausrichtung der gesetzgeberischen Tätigkeit und der Verwaltungstätigkeit des Landes dar.

(3) Das Land, die Bezirksgemeinschaften und die Gemeinden, soweit mit den geltenden Landesgesetzen in den einzelnen Bereichen vereinbar, richten ihre Verwaltungstätigkeit auf die Erfüllung der im dritten Teil des Landesentwicklungs- und Raumordnungsplanes enthaltenen Zielsetzungen und Maßnahmen aus.

(4) Das Land sorgt für die Anpassung jener Landesgesetzesbestimmungen, die im Widerspruch zu den Zielsetzungen des dritten Teiles des Landesentwicklungs- und Raumordnungsplanes stehen.

(5) Die vom Artikel 23 des Landesgesetzes vom 23. Juni 1992, Nr. 21, vorgesehene Durchführungsverordnung findet so lange Anwendung, bis das im Teil V des Landesentwicklungs- und Raumordnungsplanes vorgesehene Projekt "Abgrenzung strukturschwacher Gebiete in Südtirol" realisiert ist und mit darauffolgendem Beschluß der Landesregierung die strukturschwachen Gebiete neu abgegrenzt werden.

Die einzelnen, referierenden Lokalpolitiker vermittelten ein sehr klares und glaubwürdiges Bekenntnis zum Öffentlichem Verkehr. Daß durch sprühende Agitatoren und einer willigen Landesregierung es auch in der heutigen Zeit gelingen kann, daß der Personenverkehr auf einer eingestellten Nebenbahnstrecke trotz zu geringen, errechneten Fahrgastpotentials wieder aufgenommen wird, ist ein denkwürdiges Ereignis. Der Vizebürgermeister von Naturns vermittelte, auf die Frage angesprochen, inwieweit die Bauleitplanung nun auf diesen neuen Verkehrsträger reagiere, den Eindruck, als sei es eine Selbstverständlichkeit, die Siedlungstätigkeit nun auf die Bahnhofsumgebung zu konzentrieren. Tatsächlich wird dort gerade ein Mehrparteienwohnhaus errichtet. Dieser Umstand kann aber gewiß eben auch als Folge der konsequenten Gesetzgebung gesehen werden.

4. Feedback zur Exkursion

Die Exkursion sollte vor allem einem Vergleich von Planungspolitiken und Instrumenteneinsatz zu jenen der österreichischen Bundesländer und der Betrachtung der Lösungen vor Ort dienen. Diesem Anspruch ist die Exkursion mehr als nachgekommen. Die Raumplanung und war dabei ein expliziter Schwerpunkt der Programmgestaltung, die Verkehrsplanung wurde, von den Bahnhofsbesichtigungen in Innsbruck und St. Anton abgesehen, eher integriert belichtet, was ich als sehr positiv empfand. Persönlich erscheint mir keine einzige Station als entbehrlich, mit Ausnahme des Vortrages über die Therme in Meran, waren die Vorträge aller Referenten von sehr hoher Qualität und auch sehr überzeugend. Allerorts wurde das Gefühl verbreitet, willkommen zu sein und offen auf die zahlreichen Fragen eingehen zu wollen.

Der aus meiner Sicht einzige Mangel der Exkursion war der Umstand, daß aufgrund der Dichte des Programms leider keine Zeit verblieb, sich einigermaßen ein persönliches Bild von Brixen, Bozen, Meran und Landeck zu verschaffen, ein Aspekt von Tagesfreizeit, der bei einer solchen Unternehmung nicht zu kurz kommen sollte. Da ich aber im Nachhinein auf keine der Stationen hätte verzichten wollen, bleibt unter der Voraussetzung von etwas Tagesfreizeit, nur eine zeitliche Ausdehnung einer solchen Exkursion, auch wenn die Aufwendungen finanzieller Natur folglich steigen.

Als anregend empfand ich auch die fakultätsübergreifende Zusammensetzung des Exkursionpublikums und die zahlreichen Fachgespräche mit den Kollegen aus dem Bauingenieurwesen.

Abschließend und Zusammenfassend kann ich daher nur feststellen, daß die Teilnahme an der Exkursion mir neue und sehr wertvolle Erkenntnisse gebracht hat und meine Erwartungshaltung hinsichtlich der Inhalte bei weitem übertroffen worden ist.

Haider Gernot

Quellen

Eigene Protokollierung

Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan für Südtirol, 1995

http://www.provinz.bz.it/ressorts/generaldirektion/lexbrowser_d.asp

Wohnbauförderungsgesetz 1998

Raumordnungsgesetz 1997

LANDESGESETZ vom 18. Jänner 1995, Nr. 3. 1. Genehmigung des Landesentwicklungs- und Raumordnungsplanes 1995

http://www.provinz.bz.it/astat/index_d.asp

Volks- und Wohnungszählung 2001

Arbeitsstättenzählung 2001

Verkehrsstatistik für Südtirol 2001