



In Tirol sind laut Land 190 von 277 Gemeinden mit einem Breitbandzugang ausgestattet. Flächendeckung sei das Ziel, heißt es. Symbolfoto: BBOÖ

Damit der digitale Schuh allen passt

Als letzte Gemeinde Tirols hat nun auch Innsbruck einen elektronischen Flächenwidmungsplan. Das Land hat in Sachen Digitalisierung noch viel vor.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – 2013 wurde der elektronische Flächenwidmungsplan erstmals in Tirol eingeführt. In Pilotregionen. Ende 2019 wurde daraus per Novelle des Raumordnungsgesetzes eine kommunale Pflicht. Für 276 von 277 Gemeinden. Innsbruck blieb außen vor. Dafür musste sogar ein eigener Ausnahme-Paragraf gezimert werden. Erst seit gezählten zwei Wochen hat nun auch das ein Ende: Mit 1. Mai hat auch die Landeshauptstadt ihre Flächenwidmungspläne elektronisch einsehbar zu halten. Nur eines von vielen Beispielen, wie zäh die Digitalisierung

„Jetzt sind die Gemeinden am Zug. Die digitale Baueinreichung soll mit Juli umgesetzt sein.“

Mario Gerber
(Digitalisierungs-Landesrat, VP)

mitunter sein kann. Detail am Rande: In all dieser Zeit stand die Stadtplanung unter grüner Ressortführung.

„Vorreiter“ – dieses Wort ging Digitalisierungs-Landesrat Mario Gerber (VP) gestern anlässlich einer Pressekonferenz gleich mehrmals über die Lippen. Nicht ganz zu Unrecht. Nachweislich steht Tirol in Sachen Digitalisierung und im Vergleich mit anderen Bundesländern nicht schlecht da. Auch wenn zugegebenermaßen noch einiges zu tun sein werde, wie Gerber gleich eine ganze To-do-Liste für die kommenden Jahre präsentierte.

Dass nicht jeder abgelegene Weiler am Berg mit Glasfaser und damit Breitbandzugang ausgestattet werden könne – das liege auf der Hand. Dennoch sei es das Ziel, jede Gemeinde mit dieser wich-

tigen Grundausstattung zu versorgen. Aktuell habe man dies bereits bei 190 von 277 Gemeinden geschafft. Zehn Millionen Euro seien hierfür heuer im Budget vorgesehen.

Digitale Baueinreichung

Ein Quantensprung werde aber der flächendeckende Start der „digitalen Baueinreichung“ werden. Da ist sich Gerber sicher. Mit 1. Juli soll dies in allen Gemeinden, in die Praxis umgesetzt sein. Aktuell würden die Schulungen anlaufen. Das Land habe die Voraussetzungen erfüllt, nun sei es an den Gemeinden, in die Gänge zu kommen, so Gerber: „Jetzt sind sie am Zug.“ Schließlich gehe es in vielen Digitalisierungsbereichen auch um Fragen der Entbürokratisierung. Gemeindeverbandspräsident Karl-Josef Schubert sieht die digitale Baueinreichung als „ersten richtigen Schritt“. Wichtig sei aber, dass dieser Digitalisierungs-Akt eine Kann- und keine Muss-Bestimmung sei. Heißt: Kein Bauwerber könne gezwungen werden, ausschließlich digitale Baupläne etc. vorzulegen. Vielmehr geht Schubert in der Praxis davon aus, dass die eine oder andere Gemeinde auf eine zusätzliche analoge Übermittlung so mancher Akte bestehen könnte. Papier-Pläne, so die Überlegung, seien bei Bauverhandlungen vor Ort noch immer hilfreich.

Gerber kündigt aber noch weitere Neuerungen an. Wie etwa den Übergang zu einer digitalen Akten-Einsicht in Behördenverfahren oder auch die Integration der elektronischen Unterschrift (via ID Austria) in diversen Förder- und Antragsabwicklungen. Aber auch der bestehende „datahub.tirol“ – Datenverknüpfung und -verwertung – solle ausgebaut werden.

Elektrische Zillertalbahn wäre beste Zukunftslösung gewesen

Gutachten favorisiert Elektrifizierung. Weil die Oberleitung jedoch nicht mehr zeitgerecht errichtet werden kann, wird Akku-Hybrid-Zug empfohlen.

Von Peter Nindler

Innsbruck, Fügen – Das Gutachten der Technischen Universität Wien zur Dekarbonisierung der Zillertalbahn liegt jetzt mit allen Details vor. Anfang April hat die schwarzrote Landesregierung bereits ihre Entscheidung vom Vorjahr revidiert und sich vom geplanten Wasserstoffantrieb verabschiedet. Umgesetzt soll jetzt entweder eine reine Batterievariante oder eben ein Akku-Hybrid-Zug mit teilweiser Oberleitung werden. Wobei sich aus der „Bewertung unterschiedlicher Konzepte zur Dekarbonisierung der Zillertalbahn“ ein klarer Favorit herauslesen lässt: das Akku-Hybrid-Konzept.

Ein Wasserstoffzug wäre jedenfalls von allen die teuerste Lösung gewesen. Pro gefahrenem Kilometer würden um zwei bis drei Euro höhere Betriebskosten anfallen. Das macht folglich 3,4 bis 5,1 Millionen Euro pro Jahr aus. Vollelektrische dreiteilige Triebwagenzüge sind auf lange Sicht (30 Jahre und mehr) betrachtet jedoch das beste, dauerhafteste und nachhaltigste Antriebskonzept, „weil es den geringsten Energieverbrauch im Betrieb, die höchste Performance und (mit Verstärkerwagen) das beste Sitzplatzangebot anbietet“, heißt es in der Studie.

Da die Errichtung einer durchgehenden Oberleitung nicht in der erforderlichen Zeit sichergestellt werden kann und im Zillertal kategorisch abgelehnt wird, kommen die Akku-Züge ins Spiel. Zwar schneidet die reine Batterie-Variante am zweitbesten ab, doch sie würde zukünftige Weiterentwicklungen verhindern, weil die höheren Betriebskosten dauerhaft die eingesparten In-



Die Dieselmotoren werden eingemottet, die Zillertalbahn auf eine Akku-Hybrid-Variante umgerüstet. Foto: Dähling

„Ein auf den „Stop-and-go-Verkehr“ optimiertes Akku-Hybrid-Konzept erscheint am vorteilhaftesten.“

Studie der TU Wien

„Unter besten Umständen ist eine Realisierung jedenfalls in vier bis fünf Jahren möglich.“

Studie der TU Wien

vestitionen aufzehren und quasi im täglichen Betrieb aufgehen lassen. Eine spätere Kapazitätserhöhung müsste teuer mit einer Steigerung der Betriebskosten um bis zu 80 Prozent erkaufte werden. Fazit der Experten: Die Gegebenheiten der Zillertalbahn lassen ein auf den „Stop-and-go-Verkehr“ optimiertes Akku-Hybrid-Konzept am vorteilhaftesten erscheinen, speziell als kurzfristige Lösung in Hinblick auf eine gesellschaftlich akzeptable Vorgangsweise.

Weiters wird in der Studie darauf verwiesen, dass dort, wo die Oberleitung rasch und problemfrei errichtet werden kann, der Hybridzug elekt-

risch verkehrt. Die Lücken zwischen diesen Oberleitungsinselfen werden letztlich mit einem deutlich kleineren Akku überbrückt. „Ließen sich die Oberleitungslücken schließen, könnten die Akkus – dann idealerweise am Ende ihrer Lebenszeit – ersatzlos entfallen oder würden nur zum Puffern der Rekuperationsenergie mitgeführt.“

Zusätzliche Einsparungsmöglichkeiten werden durch einen potenziellen gemeinsamen Einkauf mit anderen Bahnbetreibern, etwa bei der Pinzgau- (Salzburg) und der Murtalbahn (Steiermark), festgemacht. Entsprechende Gespräche kündigte Verkehrslandesrat René Zumto-

bel (SPÖ) bereits an. Zudem würde die Akku-Technologie für den Güterverkehr eine langfristige, emissionsfreie Perspektive bieten: „Der Akku-Modus der Fahrzeuge vermeidet die Probleme der bei Be- und Entladung störenden Oberleitung“.

„Unter besten Umständen“ erachten die Fachexperten eine Realisierung „in vier bis fünf Jahren“ als möglich. „Mit den gewonnenen Erkenntnissen wird eine Neuausschreibung der Fahrzeuge inklusive eines optionalen Wartungsvertrags empfohlen. Die Infrastrukturanpassungen sollen entsprechend dem ausgewählten Konzept zur Ausschreibung gelangen“, zeigt die TU Wien die logischen nächsten Schritte auf. Durch die Umrüstung sollen insgesamt 900.000 Liter Diesel pro Jahr eingespart werden, die aktuellen Dieselmotoren müssen bis 2028/2029 ausgetauscht werden.

Politik in Kürze

Eine Einladung sorgt für Misstimmung

Zwischen den Oppositionsparteien FPÖ, Grüne, Liste Fritz und NEOS und Landeshauptmann **Anton Mattle** (ÖVP) herrschen derzeit doch einige Spannungen. Es geht vor allem darum, dass Regierungsmitglieder immer öfter bei den Landtagssitzungen verhindert sind oder früher gehen bzw. später kommen. Just am ersten Sitzungstag des Mai-Landtags am Mittwoch lädt nun der Landeshauptmann die Abgeordneten zu einer Podiumsdiskussion zur Sicherheit im Alpenraum gemeinsam mit der Schweizer Botschaft ein. Die Veranstaltung beginnt um 19 Uhr, die Landtagssitzung dürfte da jedoch noch andauern. Bei der gestrigen Sitzung der Klubobleute war dies jedenfalls Thema. „Dass der Landeshaupt-



Anton Mattles Einladung zu einer Podiumsdiskussion am Mittwochabend stößt auf Kritik der Opposition. Foto: BöhM

mann Veranstaltungen parallel zur Landtagssitzung plant, ist schon ein Zeichen der Missachtung der Volksvertretung“, kritisiert der grüne Klubchef **Gebi Mair**. Am Mittwoch soll laut Landtagspräsidentin **Sonja Ledl-Rossmann** (VP) endgültig

entschieden werden, ob die Sitzung vor 19 Uhr beendet wird oder nicht.

Erneut hat die Landesregierung eine **Abschussverordnung** für einen Wolf in Osttirol erlassen. Im Bereich der Thurner Alm in

Thurn wurden vor wenigen Tagen bei zwei Ereignissen sechs tote und ein verletztes Schaf aufgefunden, ein weiteres musste von den Qualen erlöst werden. Nach Begutachtung durch den örtlich zuständigen Amtstierarzt besteht der Verdacht auf die Beteiligung eines Wolfs.

Die NEOS wollen die Aufwendungen für Kunst und Kultur mit einem Fixsatz aus dem Landesbudget finanzieren anstatt über die ORF-Landesabgabe. „Wir müssen mit der Märcchenerzählung aufhören, dass ohne diese zusätzliche Abgabe keine Finanzierung der Kultur in Tirol möglich sei. Ein Blick in die anderen Bundesländer würde reichen, um zu sehen, wie es anders geht“, sagt Klubobmann **Dominik Oberhofer**. (pr)