



Wortprotokoll

der 66. Sitzung vom 11. Oktober 2005

Resoconto integrale

della seduta n. 66 del 11 ottobre 2005

XIII. Legislatur
XIII. Legislatura
2004 - 2008



**SÜDTIROLER LANDTAG
CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO**

SITZUNG 66. SEDUTA

11.10.2005

INHALTSVERZEICHNIS

Aktuelle Fragestunde.	Seite 6
Beschlussantrag Nr. 154/04 vom 15.7.2004, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend "Zugang zu Bankkrediten auch für Körperschaften im Sozialbereich erleichtern".	Seite 34
Beschlussantrag Nr. 183/04 vom 12.8.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Holzmann und Minniti, betreffend über 30 Jahre alte Wohnungen des Instituts für sozialen Wohnbau.	Seite 37
Beschlussantrag Nr. 161/04 vom 20.7.2004, eingebracht von den Abgeordneten Leitner und Mair, betreffend Brixner Westumfahrung – Mittelanschluss Brixen.	Seite 44
Beschlussantrag Nr. 163/04 vom 22.7.2004, eingebracht von den Abgeordneten Leitner und Mair, betreffend die Abschaffung der Autosteuer.	Seite 52
Beschlussantrag Nr. 165/04 vom 22.7.2004, eingebracht von der Abgeordneten Kury, betreffend den Straßenausbau Forst – Töll.	Seite 58

INDICE

Interrogazioni su temi di attualità.	pag. 6
Mozione n. 154/04 del 15.7.2004, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante "Facilitare l'accesso ai mutui bancari anche agli enti operanti nel sociale".	pag. 34
Mozione n. 183/04 del 12.8.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Holzmann e Minniti, riguardante alloggi IPES con più di trent'anni di età. .	pag. 37
Mozione n. 161/04 del 20.7.2004, presentata dai consiglieri Leitner e Mair, riguardante tangenziale ovest a Bressanone – raccordo centrale. . .	pag. 44
Mozione n. 163/04 del 22.7.2004, presentata dai consiglieri Leitner e Mair, riguardante l'abolizione della tassa automobilistica.	pag. 52
Mozione n. 165/04 del 22.7.2004, presentata dalla consigliera Kury, riguardante gli interventi sulla strada Foresta-Tel.	pag. 58

Beschlussantrag Nr. 185/04 vom 12.8.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Holzmann und Minniti, betreffend kostenlose Schulbücher.Seite 68

Beschlussantrag Nr. 188/04 vom 2.9.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Minniti und Holzmann, betreffend günstige Mieten für Universitätsstudenten.Seite 72

Beschlussantrag Nr. 189/04 vom 2.9.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Minniti und Holzmann, betreffend die Unterschutzstellung des Bahnhofs von Bruneck.Seite 77

Landesgesetzentwurf Nr. 13/04: “Änderungen zum Landesgesetzentwurf vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, Regelung des Verfahrens und des Rechtes auf Zugang zu den Verwaltungsunterlagen”.Seite 83

Mozione n. 185/04 del 12.8.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Holzmann e Minniti, riguardante “Scuola: libri di testo gratuiti”.pag. 68

Mozione n. 188/04 del 2.9.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Minniti e Holzmann, riguardante affitti vantaggiosi per studenti universitari. pag. 72

Mozione n. 189/04 del 2.9.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Minniti e Holzmann, riguardante la tutela della stazione ferroviaria di Brunico. pag. 77

Disegno di legge provinciale n. 13/04: “Modifiche alla legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17 Disciplina del procedimento amministrativo e del diritto di accesso ai documenti amministrativi”. pag. 83

VORSITZ DER PRÄSIDENTIN:

Dr. VERONIKA STIRNER BRANTSCH

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE:

ORE 10.07 UHR

(Namensaufruf – Appello nominale)

PRÄSIDENTIN: Die Sitzung ist eröffnet.

Ich ersuche um die Verlesung des Protokolls der letzten Sitzung.

THALER ZELGER (Sekretärin - SVP): *(Verliest das Sitzungsprotokoll – legge il processo verbale)*

PRÄSIDENTIN: Wenn keine Einwände erhoben werden, so gilt das Protokoll als genehmigt.

Die Mitteilungen gelten im Sinne des im Kollegium der Fraktionsvorsitzenden erzielten Einvernehmens als verlesen und werden dem Wortprotokoll beigelegt.

Für die heutige Sitzung hat sich der Abgeordnete Minniti (vorm.) entschuldigt.

Bevor wir zur Behandlung der Tagesordnung übergehen, verlese ich die Anfragen, die von den zuständigen Mitgliedern der Landesregierung nicht innerhalb der vorgesehenen Frist von 60 Tagen beantwortet worden sind.

Anfrage Nr. 2390/05 (Leitner/Durnwalder):

Büroeinrichtungen der Landesverwaltung

Die Südtiroler Landesregierung wird im Sinne der Geschäftsordnung um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

Wie viel hat das Land in den vergangenen fünf Jahren, aufgeteilt auf die einzelnen Jahre, für die Einrichtung von Büros der Landesverwaltung ausgegeben?

Welches sind die zehn Firmen, die in diesem Zeitraum die größte Auftragssumme verzeichnen, aufgeteilt auf die einzelnen Jahre?

Nach welchen Kriterien erfolgt grundsätzlich die Vergabe dieser Aufträge?

Anfrage Nr. 2395/05 (Leitner/Laimer):

Eisackkraftwerk im Wipptal – SEL AG

Die Errichtung des Eisackkraftwerkes zwischen Freienfeld und Franzensfeste sorgt derzeit im wahrsten Sinne des Wortes für Hochspannung. Einerseits machen die Stadtwerke Brixen, ehemals E-Werk Brixen, geltend, bereits vor rund 20 Jahren ein Projekt für die Nutzung der Wasserkraft eingereicht zu haben, andererseits wird befürchtet, dass sich die SEL AG das Geschäft unter den Nagel reißt. Es droht möglicherweise ein jahrelanger Rechtsstreit, wenn sich die Brixner

Stadtwerke bzw. die Gemeinde Brixen und die SEL AG bzw. das Land nicht im Vorfeld einigen. Zudem dürften auch die betroffenen Wipptaler Gemeinden ihre Ansprüche geltend machen. Allgemein gibt es landauf und landab Kritik darüber, dass das Land mit der SEL AG die Gemeinden in der Energiepolitik über den Tisch zieht.

In diesem Zusammenhang werden an die Landesregierung folgende Fragen gerichtet:

Warum wurde das vom E-Werk Brixen im Jahre 1986 eingereichte Projekt zur Nutzung der Wasserkraft im Wipptal nie genehmigt?

Welches Projekt hat die SEL AG eingereicht? Wann?

Welches sind die wesentlichen Inhalte bezüglich Leistung und Kosten und worin bestehen die wesentlichen Unterschiede zwischen diesen beiden Projekten?

Gibt es Bestrebungen seitens der Landesregierung, die SEL AG, die Wipptaler Gemeinden sowie Brixen und Vahrn in das Projekt der SEL AG einzubauen?

Wann rechnet die Landesregierung mit einer Entscheidung?

Anfrage Nr. 2411/05 (Seppi/Frick):

Sulla base della deliberazione n. 2080 adottata dalla Giunta Provinciale nella seduta del 13/06/05 riguardante il sostegno di attività promozionale, per un importo di spesa previsto in € 100.000,00

SI INTERROGA LA GIUNTA PROVINCIALE

Chi risultano essere i beneficiari di detti sostegni?

Quale la cifra spettante ad ognuno?

Quali le attività promozionali svolte?

Anfrage Nr. 2412/05 (Seppi/Frick):

Sulla base della deliberazione n. 2078 adottata dalla Giunta Provinciale nella seduta del 13/06/05 riguardante il sostegno di attività promozionale, per un importo di spesa previsto in € 99.572,00

SI INTERROGA LA GIUNTA PROVINCIALE

Chi risultano essere i beneficiari di detti sostegni?

Quale la cifra spettante ad ognuno?

Quali le attività promozionali svolte?

Anfrage Nr. 2413/05 (Seppi/Frick):

Sulla base della deliberazione n. 2077 adottata dalla Giunta Provinciale nella seduta del 13/06/05 riguardante il sostegno di attività promozionale, per un importo di spesa previsto in € 98.590,00

SI INTERROGA LA GIUNTA PROVINCIALE

Chi risultano essere i beneficiari di detti sostegni?

Quale la cifra spettante ad ognuno?

Quali le attività promozionali svolte?

Anfrage Nr. 2427/05 (Seppi/Frick):

Sulla base della deliberazione n. 2570 adottata dalla Giunta Provinciale nella seduta del 18/07/05 riguardante contributi ad imprese artigiane nonchè rigetto di domande per un importo di spesa previsto in € 163.125,00

SI INTERROGA LA GIUNTA PROVINCIALE

Quali risultano essere le imprese artigiane beneficiarie di detti contributi?

Quali le imprese le cui domande sono state rigettate? Quali le motivazioni?

Richiedesi elenco dettagliato imprese assegnatarie dei contributi sopraccitati e cifra spettante ad ognuna.

Anfrage Nr. 2435/05 (Seppi/Cigolla):

Con riferimento alla risposta alla nostra interrogazione n. 2248/05, relativa all'appartamento Ipes sito in ...

SI INTERROGA LA GIUNTA PROVINCIALE

Quali le ragioni per cui l'assegnatario è considerato profugo?

Quale il canone di affitto previsto?

Quanti sono i membri del nucleo familiare dichiarati dall'assegnatario che hanno libero accesso e che quindi risiedono nell'appartamento assegnato dall'Ipes?

E' a conoscenza l'Ipes che in quell'alloggio sembrerebbero essere ospitate un numero di oltre quindici persone?

A che titolo?

Quali controlli intende fare l'Ipes per verificare eventuali abusi nell'appartamento in oggetto ed in particolare nella presenza di persone del tutto sconosciute all'Istituto ed estranee all'assegnazione?

Ich ersuche die jeweils Befragten, die Anfragen innerhalb der nächsten 8 Tage zu beantworten.

Ich teile Ihnen mit, dass im Kollegium der Fraktionsvorsitzenden beschlossen worden ist, die heutige Sitzung um 18.00 Uhr zu unterbrechen, um eine weitere Sitzung des Kollegiums der Fraktionsvorsitzenden zu ermöglichen. Außerdem wurde beschlossen, dass die morgige Nachmittagssitzung entfällt, um allen Abgeordneten die Möglichkeit zu geben, an der Beerdigung des ehemaligen Landtagspräsidenten Joachim Dalsass teilzunehmen.

Ich ersuche Sie nun, sich von Ihren Sitzen zu erheben.

Werte Kolleginnen und Kollegen, am vergangenen Samstag ist Joachim Dalsass, ein langjähriges Mitglied dieses Hauses, im Alter von 78 Jahren einem Herzinfarkt erlegen. Mit ihm hat der Landtag, hat ganz Südtirol einen angesehenen Politiker verloren, der die jüngere Geschichte dieses Landes an entscheidenden Stellen und in entscheidenden Augenblicken mitgeprägt hat.

Joachim Dalsass begann seine politische Karriere 1956 als Vizebürgermeister von Leifers. Noch im selben Jahr wurde er in den Landtag gewählt, dem er bis 1979 angehörte. Seit 1956 war er auch Mitglied der Landesregierung, zuständig für das Sozial- und Rücksiedlerwesen, die öffentlichen Arbeiten und schließlich die Landwirtschaft. Ein Landwirtschaftsexperte war schließlich gefragt, als Dalsass ab 1979 Südtirol in Strassburg vertreten sollte, im Parlament einer Europäischen Gemeinschaft, die sich damals fast ausschließlich mit Agrarpolitik befasste. 15 Jahre blieb er in Strassburg, wurde für die Tätigkeiten in jener Zeit auch mehrfach ausgezeichnet, unter anderem für seinen Einsatz für den EU-Beitritt Österreichs. Ein halbes Jahr lang – von Dezember 1978 bis Juli 1979 – bekleidete er das Amt des Landtagspräsidenten. Bei der Paket-Abstimmung 1969 im Meraner Kursaal gehörte Joachim Dalsass zu den entschiedenen Gegnern des Pakets. Danach half er aber an vorderster Front mit, das Paket umzusetzen und die Autonomie zu gestalten. Der Mut zum Widerspruch, wenn er aus Überzeugung kommt, und die Bereitschaft, das Beschlossene umzusetzen, auch wenn man anderer Meinung ist, sind die Merkmale eines überzeugten und verantwortungsbewussten Demokraten.

Im Namen des Südtiroler Landtages möchte ich den Familienangehörigen unser tiefempfundenes Mitgefühl ausdrücken. Zum Zeichen der Trauer über den Tod von Joachim Dalsass ersuche ich die Damen und Herren Abgeordneten, einige Augenblicke seiner in Stille zu gedenken.

(Eine Gedenkminute – Un minuto di silenzio)

Ich danke Ihnen.

Punkt 1 der Tagesordnung: **“Aktuelle Fragestunde”**.

Punto 1) dell'ordine del giorno: **“Interrogazioni su temi di attualità”**.

Anfrage Nr. 1/10/05 vom 22.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend die Kosten für die Errichtung des Fahrsicherheitszentrums. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Frau Präsidentin, die Anfrage Nr. 20 betrifft ebenso das Fahrsicherheitszentrum. Wir könnten die Anfragen auch gemeinsam behandeln. Ich wollte lediglich auf diesen Umstand hinweisen.

PRÄSIDENTIN: Da Landesrat Frick im Moment nicht anwesend ist, behandeln wir die Anfragen getrennt.

Sie haben das Wort zur Verlesung Ihrer Anfrage.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Über die effektiven Kosten des geplanten, umstrittenen Fahrsicherheitszentrums in der Frizzi Au herrscht weiterhin Unklarheit. Laut ursprünglichem 20 Hektar-Projekt, ausgearbeitet vom Planungsbüro Marastoni im Jahr 2001, sollten die Kosten damals 34,914 Mrd. Lire betragen. Inzwischen ist die GoKart Bahn gekürzt worden und nun soll das gesamte Zentrum laut Aussagen des heute zuständigen Landesrates „nur noch“ 12 Mio Euro betragen.

Fragen:

- Wie viel Geld wurde bisher für die erste Planung und folgende Projekt-Änderungen des Fahrsicherheitszentrums ausgegeben und welche Planungsbüros haben sich bisher mit der Ausarbeitung von Projekten in der Frizzi Au auf Grund wessen Beauftragung beschäftigt?
- Wie viel Geld wird das Fahrsicherheitszentrum insgesamt nun tatsächlich ohne Brücken- und Strassenbau kosten?
- Wie viel Geld ist für den Bau der Brücke und die Zufahrt zum Zentrum vorgesehen?
- Aus welchem Haushaltstopf werden letztere Kosten getragen?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Werte Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, dass das Fahrsicherheitszentrum eine sehr, sehr sinnvolle Einrichtung ist, und zwar aus verschiedenen Gründen. Gerade in Finnland, in Schweden, in Holland, in den Niederlanden, in Belgien, aber auch in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz sind solche Fahrsicherheitszentren ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrsunfallverhinderungsprogramms und verschiedener weiterer Maßnahmen. In Finnland nennt es sich "Vision Zero". Diese Mehrphasenprogramme sind teilweise auch von der Schweiz übernommen worden. Es geht darum, in Kombination mit Informationskampagnen, Bewusstseinsbildung in den Schulen bei Jugendlichen, aber genauso mit baulichen Maßnahmen auf den Straßen, Informationskampagnen auf den Straßen - wie sie Kollege Mussner bereits ins Leben gerufen hat - und vielen anderen Programmen Unfälle zu verhindern.

Was mir wirklich wichtig erscheint, ist, dass die Gegner von verschiedensten Aspekten – im vorliegenden Fall Sie, Frau Kury - zur Kenntnis nehmen sollten, dass der wesentliche Punkt die Unfallverhinderung ist. Bei Versicherungen handelt es sich um Einrichtungen, welche jeden Euro nachrechnen und nur ökonomisch denken. Wenn jungen Menschen, wie beispielsweise in Österreich, ein Preisnachlass von bis zu 320 Euro pro Jahr gewährt wird, dann bedeutet das, dass all jene, die ein solches Fahrtechnikzentrum besuchen, eindeutig weniger Risiko mit sich bergen, einen Unfall zu verursachen. Studien besagen, dass im europäischen Raum 35 bis 40 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle von jungen Menschen verursacht werden. Deshalb ist es

wichtig, ein solches Fahrsicherheitszentrum einzurichten. Studien belegen auch, dass junge Menschen bzw. Ersterwerber des Führerscheins bis zu 23 Prozent weniger Unfälle verursachen, wenn sie solche Zentren besuchen.

In Bezug auf die Kosten möchte ich mitteilen, dass ich dieses Projekt sozusagen geerbt habe. Ich finde es aber trotzdem als sehr gut. Am Anfang wurde uns vorgeworfen, es sei zu teuer. Wir haben das Projekt nun von 22,5 Millionen Euro ohne Mehrwertsteuer auf 14,5 Millionen Euro mit Mehrwertsteuer reduziert, das bedeutet eine über 40-prozentige Reduktion bei gleichen technischen Ausstattungen. Mittlerweile haben wir ein Projekt für ein Technikzentrum um 14,5 Millionen Euro verabschiedet, welches einerseits kostengünstig und andererseits dem derzeitigen Stand der Technik entspricht.

Die Projektanten sind schon vor sechs, sieben Jahren namhaft gemacht worden. Das Büro Giorgio Giacomozzi und Luca Marestoni hat den Ideenwettbewerb gewonnen und erhält insgesamt knapp 570.000 Euro für das gesamte Projekt.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Was die Brücke anbelangt, betragen die Kosten 3.985.000 Euro. Man muss dazusagen, dass die Brücke zum Fahrsicherheitszentrum in der Frizzi Au nicht nur für das Zentrum vorgesehen ist, sondern auch als neue Zufahrt für die Müllentsorgungsanlage und als Zufahrt zur Baustelle dient.

Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Kapitels 20205, welches für Straßen von Landesinteresse vorgesehen ist. Die Arbeiten werden noch im Oktober ausgeschrieben. Sie sollten dann im November vergeben werden und im Jänner beginnen. Es ist eine Bauzeit von 300 Tagen vorgesehen, weshalb wir glauben, dass die Arbeit innerhalb 2006 abgeschlossen werden kann.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Landesrat Mussner, wir hatten auch eine Frage bezüglich Brücke und Straße gestellt. Ist der Bau der Straße in diesen 4 Millionen Euro enthalten? Das möchte ich noch geklärt haben.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Es wird ein Straßenstück vorgesehen, welches im Preis enthalten ist.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich bedanke mich bei beiden Landesräten und möchte hier noch einmal klären, Landesrat Widmann, dass wir Ihrer Argumentation nicht folgen können. Sie reden immer und überall ausschließlich von der Fahrsicherheit und verschweigen dabei wissentlich, dass zusätzlich eine Motocross-Piste, eine Gokart-Piste und - was sehr großen Unmut hervorruft - ein Panzerübungsgelände für die IVECO geplant sind. Bitte erklären Sie mir, wie

eine Motocross-Piste, eine Gokart-Piste und ein Panzerübungsgelände Unfallopfer vermeiden sollen!

Bezüglich der Fahrsicherheit mag es sein, dass es eine positive Auswirkung hat. Wir sind allerdings der Meinung, dass die Beschleunigung des Verkehrs auf Südtirols Straßen durch den Straßenausbau massiv Anlass für viele Verkehrstopfer ist. Es gäbe hier tatsächlich viel zu tun, was nicht nur wenig Geld kostet, sondern sparen hilft.

Ich bedanke mich für die klaren Angaben. Ich hoffe, dass diese jetzt stimmen. Aus dem Munde des Landesrates Widmann konnten wir ganz unterschiedliche Ziffern hören. Er hat uns soeben mitgeteilt, dass sich die Ausgaben für den Bau des Fahrsicherheitszentrums entgegen den bisherigen Angaben auf 14,5 Millionen Euro belaufen. Man klammert nun allerdings den Bau der Brücke aus, welcher vorher im Projekt enthalten war. Wenn wir zu diesen 14,5 Millionen Euro die 4 Millionen Euro, welche im Haushalt vom Kapitel betreffend das sogenannte Fahrsicherheitszentrum auf das Kapitel "Straßen- und Brückenbau" umgeschichtet worden sind, dazuzählen, kommen wir auf eine Summe von 18,5 Millionen Euro. Die vielgepriesenen Einsparungen von Landesrat Widmann halten sich somit in Grenzen. Die große Einsparung, die jetzt so werbewirksam verkauft werden sollte, besteht also in einer Senkung der Kosten von ursprünglich 22,5 Millionen Euro auf 18,5 Millionen Euro!

Später folgt dann eine weitere Anfrage bezüglich der Finanzierung des Panzerübungsgeländes bzw. des Verkaufs oder Tauschs von Arealen. Da ersuchen wir dann um genaue Auskunft. Danke schön!

PRÄSIDENTIN: Landesrat Widmann, Sie haben das Wort in persönlicher Angelegenheit.

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): In persönlicher Angelegenheit! Frau Kury behauptet etwas, was eindeutig nicht so ist. Ich fühle mich persönlich angegriffen.

Wenn Sie, Frau Kury, so tun, als ob Sie etwas herauslesen würden, von dem Sie ganz genau wissen, dass es nicht stimmt, und somit offiziell lügen, so ist das unfair. Weder der Bau der Brücke noch das IVECO-Zentrum waren jemals Bestandteil des Projektes Fahrsicherheitszentrums. Ich ersuche Sie, bei der Wahrheit zu bleiben! Sie kennen diese ganz genau, weil wir schon öfters unter vier Augen darüber diskutiert haben.

PRÄSIDENTIN: Die Behandlung der Anfragen Nr. 2/10/05 und Nr. 3/10/05 wird in Erwartung des Eintreffens von Landeshauptmann Durnwalder kurzfristig vertagt.

Wir kommen zu **Anfrage Nr. 4/10/05** vom 23.9.2005, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend Impfpflicht – Impfstoffe. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

PÖDER (UFS): Wie bekannt wurde, hat das Amt für Hygiene und öffentliche Gesundheit kürzlich den bisher für Kleinkinder eingesetzten Sechsfachimpfstoff aus dem Verkehr gezogen. Schätzungsweise 15.000 Kinder sollen in den letzten drei Jahren damit mehrmals geimpft worden sein.

- Sind bereits gesundheitliche Nachteile für die mit dem fraglichen Sechsfachimpfstoff geimpften Kinder entstanden?
- Drohen solche gesundheitlichen Probleme?
- Warum genau wurde der Sechsfachimpfstoff aus dem Verkehr gezogen?
- Wie viele Kleinkinder wurden wie oft damit geimpft?
- Müssen die Kinder jetzt nochmals der Belastung einer Impfung ausgesetzt werden?
- Sind sie überhaupt gegen die Krankheiten geschützt, die mit der Sechsfachimpfung berücksichtigt werden sollten?
- Wer hat die Einsetzung des Impfstoffes angeordnet – wurde die Tauglichkeit des Stoffes in Südtirol vor dem Einsatz überprüft?
- Wie viel Geld hat das Pharmaunternehmen, welches den Impfstoff herstellt, vom Land Südtirol erhalten?
- Werden diese Gelder zurückgefordert?
- Welcher Impfstoff wird jetzt eingesetzt? Ist die Wirkung dieses Impfstoffes bekannt und überprüft?
- Wird die Impfpraxis überprüft und geändert?

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Zur Frage 1: Sind bereits gesundheitliche Nachteile für die mit dem fraglichen 6-fach-Impfstoff geimpften Kindern entstanden? Es wird vorausgesetzt, dass der zuvor genannte Impfstoff nicht aus Sicherheitsgründen, sondern aus Wirksamkeitsgründen suspendiert worden ist, da man gegen Hepatitis B eine verminderte Immunantwort festgestellt hat. Bei einigen mit Hexavac geimpften Kindern konnte der Schutz gegen Hepatitis B nicht ausreichen, um sie auch in der Adoleszenz und im Erwachsenenalter noch wirksam zu schützen. Der Prozentsatz der Kinder, die nach Impfung mit Hexavac einen grenzwertigen Antikörperspiegel entwickeln, scheint sich zwischen 5 und 20 Prozent zu bewegen. Diese Kinder verfügen zwar über einen Schutz gegen Hepatitis B, dieser Schutz ist aber wahrscheinlich langfristig nicht optimal.

Nun zur zweiten Frage, ob gesundheitliche Probleme drohen! Den Kindern drohen aufgrund der Impfung keine gesundheitlichen Probleme. Die Impfung mit Hexavac ist mit keinem besonderen Risiko verbunden. Sie schützt wirksam gegen Tetanus, Diphtherie, Keuchhusten, Kinderlähmung und Infektionen, wie zum Beispiel Haemophilus influenzae b.

Drittens: Warum wurde der Impfstoff vom Markt gezogen? Die für die Überwachung der Impfstoffqualität zuständige europäische Behörde EMEA hat festgestellt, dass die durch den Impfstoff Hexavac hervorgerufene Antikörperreaktion gegen Hepatitis B anormale Schwankungen aufweist. Der Anteil der Kinder, die nach Impfung mit Hexavac einen hohen Hepatitis-B-Antikörperspiegel entwickeln, kann somit hoch, manchmal jedoch auch deutlich niedriger ausfallen. Bei der Angabe "hoch" meint man über 95 Prozent und bei der Angabe "niedriger" zwischen 80 und 85 Prozent. Es steht nicht sicher fest, dass eine schwächere Immunogenität gleichbedeutend mit einem schlechteren Schutz gegen Hepatitis B ist. Doch die europäischen Gesundheitsbehörden haben den vorsichtigen Weg gewählt und entschieden, die Zulassung des Impfstoffes bis zur Klärung dieser Frage zu suspendieren.

Viertens: Wie viele Kinder wurden wie oft damit geimpft? Der Landesimpfkalender sieht drei Impfsitzungen im ersten Lebensjahr vor. Durchschnittlich werden jährlich circa 5.000 Neugeborene geimpft. Seit Anwendung des Hexavac-Impfstoffes 2001 wurden circa 20.000 Kinder damit geimpft.

Fünftens: Müssen die Kinder nochmals einer Impfung ausgesetzt werden? Vorläufig, das heißt bis zur Klärung der Frage, ob eine schwächere Immunogenität gleichbedeutend mit einem schlechteren Schutz gegen Hepatitis B ist, werden keine zusätzlichen Auffrischimpfungen gegen Hepatitis B empfohlen.

Ich habe eine detaillierte Auflistung vorliegen. Wie bereits vorhin mit Kollegen Andreas Pöder vereinbart, werde ich ihm diese aushändigen, da die Zeit für eine ausführlichere Antwort nicht ausreicht.

PÖDER (UFS): Vielen Dank, Herr Landesrat, für die aufklärende Antwort! Es ist klar, dass Unruhe entstanden ist, wenn man hört, dass ein Impfstoff, mit dem sehr, sehr viele Kleinkinder bzw. Babys geimpft wurden, aus dem Verkehr gezogen wird. Wer schon einmal mit einem Baby beim Impfen war, kennt das unguete Gefühl, das man dabei hat. Man sieht zu, wie einem so kleinen Körper sozusagen eine dermaßen gewaltige Bombe injiziert wird. Ich will jetzt natürlich keine Impf-Diskussion vom Zaun brechen. Die Impfungen haben ihren Sinn, manche zweifeln diesen Sinn auch an. Die Impfgegner behaupten, dass es alles nur Geschäftemacherei sei. Die Befürworter sagen, dass wir sonst eine Vielzahl von Krankheiten hätten. Vielleicht - sage ich - liegt die Wahrheit irgendwo dazwischen. Es gibt Länder, in denen es diese Form der Impfpflicht nicht gibt. Es handelt sich auch um europäische Länder, in denen trotzdem keine höheren Krankheitsraten festzustellen sind. Aber - wie gesagt - das ist jetzt nicht die eigentliche Debatte. Die Impf-Debatte wurde lange geführt. An diesem Punkt muss natürlich die Frage erlaubt sein: Wie kann das passieren? Man verlässt sich auf die Auskünfte der Wissenschaftler. Das ist das einzige, worauf man sich verlassen kann. Ich meine jetzt nicht nur auf Landesebene, sondern international gesehen. Man verlässt sich darauf, dass die Impfstoffe zum einen nicht gefährlich und zum anderen ihre Wirkung haben. Jetzt hören wir, dass sie nicht die Wirkung haben, die ei-

gentlich geplant bzw. vorgeschrieben ist. Jetzt muss natürlich auch die Frage erlaubt sein, warum ein solcher Impfstoff dann überhaupt eingesetzt wird. Ich kann verstehen, dass man vielleicht erst irgendwann einmal darauf kommt. Somit müssten die vorangehenden Untersuchungen wesentlich intensiver betrieben werden. Es ist klar, dass diese Frage auf europäischer Ebene geklärt werden muss. Es ist jedenfalls wichtig, dass informiert wurde. Ich schließe gleich ab, Herr Präsident! Ich finde es richtig, dass das in der Öffentlichkeit klaggestellt wurde. Wäre es in der Öffentlichkeit nicht mittels Medien klaggestellt worden, dann wäre die Frage irgendwann vielleicht trotzdem aufgetaucht. Aber dann hätte man Mutmaßungen angestellt. Vielleicht hätte man auf das Ganze ein bisschen intensiver verweisen und - wie Sie es heute getan haben - sagen können: Es ist nichts Gefährliches passiert, aber es wurde festgestellt, dass die erwünschte Wirkung nicht eintreten wird. Danke!

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE:

GIORGIO HOLZMANN

VORSITZ DES VIZEPRÄSIDENTEN:

PRESIDENTE: La trattazione dell'interrogazione n. 5/10/05 è temporaneamente rinviata in attesa dell'arrivo del Presidente della Provincia Durnwalder.

Passiamo all'**interrogazione n. 6/10/05** del 26.9.2005, presentata dalla consigliera Klotz, riguardante la destinazione dell'edificio "ex Telefoni di Stato". Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KLOTZ (UFS): Das ehemalige Gebäude der Staatstelefone in der Italienallee in Bozen ist angeblich im Besitz des Landes, steht seit Jahren leer und verkommt zusehends. Aufgrund der zentralen Lage und der unmittelbaren Nähe zum Gerichtsgebäude ist die weitere Bestimmung nicht unerheblich.

- Seit wann ist das Gebäude im Besitz des Landes und was hat es gekostet?
- Gibt es bereits eine Entscheidung über dessen zukünftige Bestimmung, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht und ist es vertretbar, dass ein solches Gebäude noch länger ungenutzt bleibt?
- Ist inzwischen etwas für die Renovierung geschehen?

CIGOLLA (Assessore al patrimonio, alla cultura italiana e all'edilizia abitativa – Il Centro – Margherita): Das Gebäude ist seit dem Jahr 2002 im Besitz des Landes. Die letzte Ausschreibung war ungefähr auf 10 Millionen Euro festgelegt. Auf die Frage, welche Zweckbestimmung das Gebäude in Zukunft haben soll, kann ich Ihnen antworten, dass die Landesregierung innerhalb von zwei Monaten eine entsprechende Entscheidung treffen wird. Ich werde Ihnen dann Bescheid sagen.

KLOTZ (UFS): Herr Landesrat, auf die letzte Frage sind Sie nicht eingegangen, und deshalb nehme ich an, dass bezüglich der Renovierung des Gebäudes noch nichts geschehen ist.

Sie haben gesagt, dass das Gebäude seit dem Jahr 2002 im Besitz des Landes ist. Wir haben jetzt das Jahr 2005. Es ist schon einige Jahre her, als wir erbitterte Kämpfe betreffend den Ankauf und die Nicht-Nutzung des Astra-Kinos in Meran geführt haben, welches Jahre lang nicht genützt worden ist. Man hat Gelder über Gelder hineinspendiert und keine Zweckbestimmung vorgenommen. Damit sind sehr viele Gelder verloren gegangen und man hat Zeit ungenutzt verstreichen lassen, in der man sehr vieles hätte tun können. Sie haben von einer Summe von ungefähr zehn Millionen Euro gesprochen. Das bedeutet, dass noch nicht sicher ist, wie viel der Ankauf dieses Gebäudes letzten Endes kosten wird. Mich wundert, dass das Land vor drei Jahren ein zentral gelegenes Gebäude angekauft hat, ohne angeblich zu wissen, wofür es angekauft worden ist. Wenn jemand eine derart große Immobilie in derart guter, zentraler Lage ankauft, dann wird man wohl wissen, was man damit macht. Hier weiß man aber immer noch nicht, wofür man das Gebäude nutzen will. Herr Landesrat, ich würde Sie namens aller Bürger, die jetzt sparen müssen, ersuchen, in der Landesregierung entsprechend Druck zu machen, denn diese Prozedur ist ganz und gar nicht wirtschaftlich.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 7/10/05 del 27.9.2005, presentata dai consiglieri Mair e Leitner, riguardante il "pass studenti sarà esteso?". Prego di dare lettura dell'interrogazione.

MAIR (Die Freiheitlichen): Die beiden Landesräte Saurer und Widmann haben anlässlich einer Pressekonferenz über den Schülertransport erstmals auch den Schülerpass vorgestellt, der zu einem Preis von 50 bis 150 Euro von jedem Schüler und Studenten, der an einer Südtiroler Bildungseinrichtung studiert, erworben werden kann. Darüber hinaus wird den Schülern die Möglichkeit geboten, das Schülerabo auch in der außerschulischen Zeit zu verwenden, um den Jugendlichen die Sinnhaftigkeit des öffentlichen Nahverkehrs näher zu bringen. Nun mehrt sich die Kritik unter jenen Studenten, die außerhalb von Südtirol studieren, weil diese derzeit von diesem Abo ausgeschlossen sind.

Aus diesen Zusammenhängen ergeben an die Landesregierung folgende Fragen:

- Gedenkt die Landesregierung den Schülerpass auch jenen Studenten zu gewährleisten, die außerhalb von Südtirol studieren? Wenn ja, bis wann sollte dies erfolgen? Wenn nein, mit welcher Begründung?
- Worin sieht die Landesregierung die Sinnhaftigkeit, den Schülerpass zwar den Vollzeitberufsschülern zu gewährleisten, jenen Lehrlingen aber, die einen Blockkurs absolvieren, nicht?

- Ist die Landesregierung nicht auch der Meinung, dass es durchaus Sinn macht, den Pass künftig für alle Schüler und Studenten, egal ob sie in Südtirol, in Innsbruck oder in Trient studieren, bis zu einem bestimmten Alter zu gewähren, um damit Ungerechtigkeiten bzw. die Schaffung von Zwei-Klassen-Studenten zu vermeiden?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Wenn man es vordergründig betrachtet, könnte man Ihnen sicher zustimmen. Ich möchte allerdings zwei Prinzipien aufzeigen. Einmal gilt das Prinzip, dass grundsätzlich Begünstigungen immer dann gegeben werden, wenn jemand im Lande studiert. Folglich werden auch ausländische Studenten, die in Südtirol studieren, durch diesen Schülerpass animiert, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Ebenfalls ist es so, dass sämtliche Studentinnen und Studenten, welche in Österreich studieren, also auch Südtiroler Studentinnen und Studenten, dort einen sogenannten Studentenausweis erhalten. Mit diesem Studentenausweis kommen sie in ganz Österreich in den Genuss entsprechender Vergünstigungen. Dies sind die Förderungen vor Ort, damit die ansässigen Studierenden den Personennahverkehr so viel wie möglich beanspruchen.

Trotzdem haben wir überlegt, den Schülerpass auszuweiten. Ich möchte Ihnen zwei Zahlen nennen, die sofort erkenntlich machen, weshalb wir es noch nicht getan haben. Es handelt sich um ein Pilotprojekt für sämtliche Schülerinnen und Schüler in Südtirol. Sie müssen natürlich die Voraussetzungen erfüllen, das heißt in einer bestimmten Entfernung zur Schule wohnen. Wenn sie die Zugangsvoraussetzungen haben, bekommen sie für 50 oder 100 Euro die Möglichkeit, sämtliche Züge und Busse im Lande zu benützen. Das ist meiner Meinung nach eine sehr löbliche Initiative, um die Schülerinnen und Schüler darauf aufmerksam zu machen, dass wir sehr gute Personennahverkehrsmittel haben. Sie können damit das ganze Land befahren und nicht nur - wie es früher der Fall war - einmal am Tag von zuhause in die Schule und umgekehrt gelangen. Es handelt sich also um eine bewusstseinsbildende Maßnahme. Heuer ist es uns gelungen, 26.000 Schülerinnen und Schüler mit den öffentlichen Personennahverkehrsmitteln in Südtirol zu befördern. Diese Zahl ist höher denn je zuvor. Somit gibt uns der Erfolg Recht.

Nun zu Ihrer Frage! Wenn wir eine Hochrechnung machen, dann würde uns dieser Schülerpass für die etwas über 3.000 Studentinnen und Studenten mit den momentanen Tarifen der ÖBB - 6,20 Euro von Innsbruck bis zum Brenner - zwischen 1,5 und 3,5 Millionen Euro kosten, und zwar nur für die Innsbrucker Studentinnen und Studenten. Es wird sicher verständlich sein, dass wir das nicht bezahlen können. Es gibt schon Begünstigungen, Fahrtkostenzuschüsse und Studienbeihilfen, welche auch dazu dienen sollen, nach Hause fahren zu können. Aus unserer Sicht wäre dieser Kostenpunkt einfach zu hoch. Sie müssen bedenken, dass uns der Schülerpass einerseits Einnahmen monetärer Natur bringt. Er wird von über 8.000 Schülerinnen und Schülern

bezahlt. Somit sind damit relativ hohe Einträge verbunden. Wir können also zusätzliche Busse im Land bezahlen und den Personennahverkehr generell verbessern. Umgekehrt ist es so, dass uns die Ausdehnung des Schülerpasses auf das Ausland mit den momentanen Tarifen der ÖBB zwischen 1,5 und 3,5 Millionen Euro kosten würde. Wir führen zur Zeit Verhandlungen mit der ÖBB, um zu sehen, ob es weitere Vergünstigungen gibt. Sollten diese Verhandlungen positiv ausfallen, werden wir den Schülerpass auch auf Innsbruck ausdehnen.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ich bedanke mich beim Landesrat für die Antwort! Ich möchte vermeiden, dass man die Studenten in Südtirol fördert, vielleicht sogar überfördert, um die Berechtigung der Universität zu rechtfertigen. Es gibt immer noch Studenten im Lande, die beispielsweise Innsbruck als ihre Landesuniversität betrachten. Gerade bei ihnen hat sich die Kritik breit gemacht, dass sie sich von diesem Schülerpass ausgeschlossen fühlen. Ich nehme aber positiv zur Kenntnis, dass die Landesregierung darüber nachdenkt, den Schülerpass auch auf diese Studenten oder auf jene, die in Trient studieren, auszuweiten. Weiters ist es - wie gesagt - durchaus sinnvoll, dass die Landesregierung den Jugendlichen die Wichtigkeit und die Sinnhaftigkeit des öffentlichen Nahverkehrs, auch in Bezug auf die Freizeit, näher bringen will. Dennoch möchte ich mit Nachdruck darauf verweisen, den Schülerpass so schnell wie möglich auszudehnen.

Was die Kosten anbelangt, möchte ich darauf verweisen, dass wir in Südtirol genügend Projekte haben - gerade vorhin wurde über das Fahrsicherheitszentrum gesprochen -, bei denen es noch Sparpotential gäbe. Bei den Jugendlichen bzw. Studenten zu sparen, finde ich weder sinnvoll noch vorbildlich.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 8/10/05 del 3.10.2005, presentata dal consigliere Pöder, riguardante società di insediamento aziendale. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

PÖDER (UFS): Die Landesregierung will eine so genannte Betriebsansiedlungsgesellschaft gründen.

- Welche Aufgabe sollte eine solche Gesellschaft haben, welchen Zweck erfüllen?
- Welche Rechtsform soll diese Gesellschaft haben, mit welcher Beteiligung seitens der öffentlichen Hand?
- Wird die Gesellschaft öffentliche Gelder verwalten bzw. Subventionsvergaben verwalten und organisieren?
- Welche Personen sind für Führungsaufgaben in dieser Gesellschaft vorgesehen?

FRICK (Landesrat für Handwerk, Industrie, Handel sowie Finanzen und Haushalt – SVP): Werter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich bestätige, dass wir an einem solchen Projekt arbeiten. Möglicherweise wird es schon dazu führen, dass wir imstande sind, im Rahmen des Haushaltsgesetzes 2006 einen entsprechenden Entwurf zur Diskussion vorzulegen. Dies deshalb, weil wir eine gesetzliche Grundlage dafür schaffen wollen. Somit werden wir uns über die weiteren Details sicher in jener Gelegenheit unterhalten können.

Grundsätzlich sind alle vom Wirtschaftsstandort Südtirol sehr begeistert. Es gibt gute Argumente dafür, allerdings auch einige dagegen. Die Idee, diese positiven Argumente des Wirtschaftsstandortes auch außerhalb unseres Landes aktiv zu vertreten, ist noch zu wenig umgesetzt. Das bedeutet also, dass wir offensiver sein wollen. Wir wollen die jetzige Situation, die darin besteht, eine Liste von Ansuchen für eine Betriebsansiedlung bei den Gemeinden bzw. beim Land zu erarbeiten, kritisch hinterfragen. Anhand dieser Liste müssen wir uns dann die Fragen stellen: Was brauchen wir in der Wirtschaftssituation? Was brauchen wir, um unsere Struktur zu verbessern? Was brauchen wir insbesondere an innovativen Ideen? Wir wollen diese auch außerhalb des Landes aktiv suchen. Ich denke also an Marketing für Ansiedlungen von Betrieben in unserem Land, um die Wirtschaftsstruktur zu erneuern. Dies zum einen.

Der zweite Punkt in Diskussion ist, ob in diesem Zusammenhang ein Teil der Kompetenzen des Amtes für Gewerbebauland ausgelagert werden soll. Es gibt mehrere Kontakte und Überprüfungen, die wir vorgenommen haben, um von anderen Regionen zu lernen. In der Tat haben mehrere Regionen in Österreich, Deutschland und Italien solche Versuche schon mit gutem Erfolg gemacht.

Ich gehe nicht davon aus, dass diese Gesellschaft autorisiert wird, Subventionen zu verteilen. Diese Kompetenz soll bei der Landesverwaltung bleiben. Was die Rechtsform angeht, sind wir mitten in der Diskussion. Natürlich haben wir die Diskussion über die Führungsstruktur noch nicht begonnen. Der nächste Schritt wird - wie gesagt - die Diskussion im Südtiroler Landtag über den konkreten Entwurf eines entsprechenden Artikels sein.

PÖDER (UFS): Ich verzichte auf die Replik.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 9/10/05 del 28.9.2005, presentata dal consigliere Pöder, riguardante Air Alps – debiti. Congiuntamente trattiamo anche l'interrogazione n. 10/10/05 del 28.9.2005, presentata dai consiglieri Leitner e Mair, riguardante Air Alps – Alitalia. Prego di dare lettura delle interrogazioni.

Interrogazione n. 9/10/05

PÖDER (UFS):): Hat die Fluggesellschaft Air Alps, an welcher das Land Südtirol mit 7,9 Prozent beteiligt ist, finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber der Fluggesellschaft Alitalia oder einer der Tochtergesellschaften der Alitalia, oder gibt es umgekehrt Verbindlichkeiten der Alitalia gegenüber der Air Alps? Wenn ja, in welcher Höhe?

Interrogazione n. 10/10/05

LEITNER (Die Freiheitlichen): Über die zukünftigen Pläne der Air Alps, an der die Autonome Provinz Bozen über die STA und die Region Trentino/Südtirol beteiligt sind, herrscht derzeit große Unsicherheit. Die Nachricht, dass Alitalia die Air Alps mehrheitlich übernehmen soll, wurde zwar von beiden Fluggesellschaften dementiert, Klarheit wurde jedoch nicht geschaffen. Eine verstärkte Zusammenarbeit scheint sehr wohl geplant und besonders die Ankündigung, Zielflughäfen nördlich des Brenners zu streichen, ist für Südtirol bedenklich. Schon die derzeitige Preispolitik lässt den Schluss zu, dass man die Flüge nach Norden abwürgen will. Wer kann sich schon 460 Euro für einen Flug nach München leisten?

An die Landesregierung werden folgende Fragen gerichtet:

- Was beinhaltet die angekündigte Zusammenarbeit zwischen Air Alps und Alitalia konkret?
- Stimmt es, dass die Air Alps künftig keine Zielflughäfen nördlich des Brenners mehr anzufliegen gedenkt?
- Wenn ja, würde damit nicht eines der wichtigsten Argumente, die wichtige Verkehrsanbindung Südtirols nach Süden und Norden, wegfallen?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Kolleginnen und Kollegen! Mir sind weder Verbindlichkeiten von Air-Alps an Alitalia noch umgekehrt bekannt. Es geht um ein Abkommen, das noch nicht abgeschlossen ist. Dieses sieht eine enge Zusammenarbeit im Sinne eines Austauschs oder Ankaufs von gewissen Flugstunden vor. Im Gegengeschäft übernimmt Air-Alps praktisch den Dienst, Linienflüge von Alitalia zu füllen. Sie wissen ja, dass das Fluggeschäft in Europa ein sehr komplexes Geschäft ist. Es gibt Hauptlinien, sogenannte "Haupt-Haps". Regionale Linien fliegen sehr oft von regionalen Flughäfen diese "Haupt-Haps" an, um die Linienflüge stärker auszulasten und die Rentabilität zu steigern.

Alitalia ist natürlich nicht daran interessiert, da sie nicht bei Star-Alliance dabei ist, das heißt mit Lufthansa, KLM oder sonstigen Partnern. Sie hat somit kein Interesse daran, die Notanbindung weiter beizubehalten. Das wäre für den Standort Bozen sicher nicht ideal. Positiv wäre, wenn Air-Alps einen starken Partner bekommen würde. Ich denke an eine internationale Fluggesellschaft, welche zwar international sicher auch in Schwierigkeiten ist, aber das gilt beinahe weltweit. Sie hätte aber

trotzdem einen Partner, mit dem sie zumindest die Südanbindung professionell und sauber aufbauen könnte. Deshalb begrüßen wir einerseits diesen Zusammenschluss, andererseits müssen wir sicher über eine Notanbindung nachdenken. Ich bin der Meinung, dass eine Notanbindung mit anderen Partnern, zum Beispiel mit Frankfurt, München oder anderen Destinationen, sinnvoll wäre. Frankfurt ist nun mal eine andere Drehscheibe als Malpensa oder Rom. Von Rom oder Malpensa fliegt man in eine Richtung vielleicht besser, aber von Frankfurt aus könnte man in andere Richtungen eine bessere Anbindung bekommen. Das wird die Zukunft weisen. Die Verhandlungen sind zwar fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen. Wir werden sehen, welches die nächsten Schritte sind.

PÖDER (UFS): Danke, Herr Landesrat! Gehen wir davon aus - ich führe nicht die Diskussion Pro und Contra Flughafen -, dass wir diesen Flugplatz als einen funktionierenden Flughafen mit einer Verkehrsanbindung, wohin auch immer, haben wollen! Dann behaupte ich, dass wir die Air-Alps nicht mehr brauchen, und zwar aus einem ganz einfachen Grund. Das bisherige bzw. auch frühere Ansinnen für den Aus- bzw. Aufbau dieses Flugplatzes wurde damit gerechtfertigt, eine internationale Anbindung zu haben. Diese kann Air-Alps nicht mehr garantieren. Wir müssen derzeit Charter-Flüge machen, die sehr sinnvoll sind und ein funktionierendes Geschäft für lokale Reiseunternehmen darstellen. Ich denke ganz einfach, dass in diesem Zusammenhang eine Air-Alps nicht mehr sinnvoll ist. Ich verstehe nicht, warum wir diese Air-Alps aufpäppeln müssen. Dass wir als öffentliche Hand an der Air-Alps beteiligt sind, ist sinnlos. Das muss ich ganz offen sagen. Die Air-Alps hat keine der in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Das muss man leider Gottes feststellen. Sie hat nicht dafür gesorgt, dass das Fluggeschäft am Bozner Flugplatz einen enormen Aufschwung erlebt. Sie hat auch nicht dafür gesorgt, dass die internationale Anbindung verstärkt wird. Im Gegenteil: Sie hat diese abgebaut. Sie hat nicht dafür gesorgt, dass die Frequenz der erfolgreichen Flüge, um sie einmal so zu nennen, erhöht wird. Im Gegenteil! Es gibt immer mehr Flüge, die nicht starten. Dafür gibt es einen ganz einfachen Grund. Es gibt nicht etwa technische Probleme, sondern es fehlen ganz einfach die Fluggäste! Es mag auf der anderen Seite durchaus interessant sein, wenn Air-Alps - ich meine das jetzt aus betriebswirtschaftlicher Sicht - mit Alitalia ein Abkommen schließt, um als Zubringerdienst für Inlandsflüge oder internationale Flüge zu fungieren. Das mag einen gewissen Sinn ergeben. Das will ich nicht bestreiten. Aber, insgesamt gesehen, erfüllt die Air-Alps, an der sich auch die öffentliche Hand in Form von Kapital beteiligt hat, ihren Zweck nicht mehr. Ich verweise auf die Region, die STA, sprich das Land Südtirol. Wir sollten uns aus der Air-Alps zurückziehen. Die Air-Alps sollte als Betrieb das tun, was sie tun will. Wenn sie einen bestimmten Dienst am Bozner Flugplatz versehen will, ist das natürlich in Ordnung. Wir sollten uns mehr jenen Flügen widmen, die eine internationale Anbindung garantieren, nämlich den Charterflügen.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Der Landesrat ist nicht auf die konkreten Frage eingegangen. Offensichtlich ist vieles noch nicht klar. In den Zeitungen liest man jeden Tag etwas Neues. Ich habe beispielsweise gelesen, dass die Linie Bozen-München jetzt eingestellt wird. Das haben wir vermutet. Als damals die zweite Gesetzgebungskommission des Landtages nach Polen fuhr, war der Rückflug von München nach Bozen gestrichen. Daraufhin habe ich eine Anfrage gestellt. Es ist herausgekommen, dass sehr viele dieser Flüge gestrichen worden sind, weil der Taxi-Dienst wahrscheinlich billiger war. Man hat uns gesagt, dass sehr oft ein Taxi eingesetzt worden ist, weil es zu wenig Fluggäste gab. Oder man hat diese Einstellung provoziert. Ich verstehe die Politik, die hier betrieben wird, nicht. Der Innsbrucker Flughafen macht es ganz anders. Er trachtet natürlich danach, dass sehr, sehr viele Flüge, auch was die Touristen anbelangt, über den Innsbrucker Flughafen gemacht werden. Er wirbt um italienische Flüge usw. Wenn man einen Flughafen hat - man hat ihn gegen den Widerstand der Bevölkerung errichtet -, dann gilt für mich ein selbstverständliches Prinzip. Wenn ich einen Flughafen habe, muss ich darauf achten, dass er auch funktioniert, sonst muss ich ihn schließen. Ein Argument war immer die Anbindung nach Süden und nach Norden. Jetzt geht man her und streicht die Verbindung nach Norden. Man macht die Flüge über Malpensa. So schaut es derzeit aus. Hier von einem Konzept zu sprechen, wäre wirklich weit hergeholt. Man wurstelt so dahin, ohne den Leuten klaren Wein einzuschenken. Wenn man die Preispolitik anschaut, dann ist das ein Flughafen für wenige. Die Flüge sind nur für wenige buchbar. Wenn ein Flug von Bozen nach München 460 Euro kostet, dann kann man sich vorstellen, wer damit fliegt! Anlässlich des Oktoberfestes sollen es anscheinend 80 Euro gewesen sein. Aber das Oktoberfest dauert nur drei Wochen pro Jahr. Wie verhält es sich mit der übrigen Zeit? Der Otto-Normalverbraucher soll 460 Euro bezahlen! Dass das nicht möglich ist, versteht sich wohl von selbst. Nachdem das Land überall die Finger drinnen hat, sollte es hier zumindest den Mut haben, zu sagen, dass es so einfach nicht geht. So kann man die Steuergelder, die eingesetzt worden sind, mit Sicherheit nicht rechtfertigen.

VORSITZ DER PRÄSIDENTIN:

Dr. VERONIKA STIRNER BRANTSCH

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE:

PRÄSIDENTIN: Wir kommen nun zu **Anfrage Nr. 2/10/05** vom 22.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Strafen für nicht zulässige Jagdabschüsse. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Im Ultental wurden fünf Hirschkühe mit Jungen vor dem 1. September (Jagderöffnung) abgeschossen.

Der Landeshauptmann ist der Meinung, die Sanktionen für diese „Fehler“ wären mit Geldstrafen und Jagdkartenentzug ausreichend.

Fragen:

- Wie hoch war die verhängte Verwaltungsstrafe in den oben zitierten Fällen tatsächlich?
- Wie viele Jagdkarten sind in diesen Fällen entzogen worden?
- Wie viele Jagdkarten wurden im Jahr 2004 insgesamt entzogen?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Es stimmt, dass im Jahr 2005 fünf Verwaltungsverfahren wegen des Abschusses von führenden Wildtieren im Jagdrevier Ulten eingeleitet worden sind. Zwei Geldbußen wurden sofort in herabgesetztem Ausmaß, das heißt 50 Euro plus Spesen, und eine nach Wertung der eingereichten Verteidigungsschrift im Mindestausmaß von 25 Euro plus Spesen bezahlt. Die vierte mit Bußgeldbescheid auf 75 Euro plus Spesen festgelegte Geldstrafe ist hingegen noch ausständig. Im letzten Fall hat der Betroffene eine persönliche Anhörung beantragt, welche für den kommenden 30. Dezember festgelegt wurde. Bis heute ist in den fünf vorliegenden Fällen kein Jagdkartenentzug erfolgt. Dies deshalb, da gemäß Artikel 40/bis des Landesjagdgesetzes bei Jagdüberrtungen grundsätzlich das Gutachten des Landesjagdverbandes einzuholen ist und der Jagdverband diesbezüglich keinen Antrag gestellt hat. Dies ist normalerweise nur im Wiederholungsfall gegeben, wo wir es von Amts wegen vornehmen. Im Jahr 2004 wurden auf Landesebene insgesamt 27 Jagdkarten wegen verschiedener Gesetzesüberrtungen entzogen.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Herr Landeshauptmann! Vielleicht können Sie sich noch daran erinnern, dass wir vor einem Monat über diesen Fall diskutiert haben. Sie haben mir damals gesagt: Seien Sie beruhigt, Frau Kollegin! Es werde strengstens vorgegangen, die Verwaltungsstrafen wären hoch und es würde hier sicherlich das Maximum an Strafe auferlegt. Im Übrigen gäbe es auch den Jagdkartenentzug. Ich hatte mir daraufhin erlaubt, Ihnen zu erwidern, dass ich in diesen fünf Fällen davon ausgehe, dass es keinen einzigen Jagdkartenentzug geben wird. Herr Landeshauptmann, Sie können mich nicht täuschen, weil Sie soeben Klartext gesprochen haben!

DURNWALDER (SVP): *(unterbricht)*

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Frau Präsidentin, ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn ich jetzt ausreden dürfte! Ich habe den Fall der fünf "fälschlicherweise" abgeschossenen Hirschkühe gebracht, deren Jungen jämmerlich verdurstet sind. Sie haben darauf hingewiesen, dass ein Fehler passieren könne, die Sache aber strengstens geahndet werde. Jetzt legen Sie uns dar - weil ich hartnäckig bin -, dass lächerliche Geldstrafen von zwei Mal 50 Euro und einmal

25 Euro ausgestellt worden sind. Die Bezahlung der vierten verhängten Geldbuße sei noch ausständig und im fünften Fall habe der Betroffene um eine persönliche Anhörung ersucht. Damit bestätigen Sie, dass in diesen von mir aufgeworfenen Fällen kein einziger Jagdkartenentzug erfolgt ist. Das beweist, dass das, was ich letztes Monat gesagt habe, der Wahrheit entspricht und diese Strafen lächerlich sind. Mit dieser Vorgangsweise wird man niemanden davon abhalten, einfach darauf loszuballern. Wenn man das Richtige trifft, hat man Glück gehabt, wenn man etwas Falsches trifft, haben die jungen Tiere eben Pech gehabt. Ich finde das von Ihrer Seite, Herr Landeshauptmann, wirklich nicht korrekt, dass Sie hier tatsächlich kein Gespür für diese Art von Vergehen haben.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 3/10/05** vom 23.9.2005, eingebracht von der Abgeordneten Klotz, betreffend kein Deutsch bei verschiedenen Carabinieri-Stationen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KLOTZ (UFS): Wenn Ultner Bürger eine Anzeige erstatten bzw. sich beschweren wollen, müssen sie sich entweder an die Carabinieri von Lana (für das Gebiet von St. Pankraz und östlich) oder an jene von Proveis wenden. Ruft man die Dienststellen an, ist der Gebrauch der Muttersprache jedoch häufig nicht möglich, da dort Leute Dienst tun, die kein Deutsch sprechen.

Am Mittwoch, 21. September, wollte eine Ultner Bürgerin eine Meldung bei den Carabinieri machen. Sie rief zuerst bei jenen von Proveis an, dort war aber niemand, der Deutsch sprach. Daraufhin rief sie bei denen von Lana an, ebenso nichts mit Deutsch. Also rief sie die Nummer 112 an, dort nur äußerst spärliches, gebrochenes Deutsch.

- Müssten solche öffentliche Dienste die bestehenden Gesetze nicht besonders gewissenhaft einhalten, ist deren Verletzung, in diesem Fall Gleichberechtigung der deutschen Sprache, nicht ein regelrechter Skandal?
- Was wird der Landeshauptmann tun, damit in allen Carabinieri- Dienststellen die einschlägigen Gesetze eingehalten werden?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrte Frau Präsidentin, verehrte Damen und Herren! Ich habe das Problem der mangelnden Zweisprachigkeit in den Carabinieri-Stationen mit Schreiben vom 29.9.2005 dem Regierungskommissar erläutert. Gleichzeitig habe ich das Problem auch dem Innenminister vortragen. Seit längerer Zeit werden in Südtirol keine Wettbewerbe mehr aufgeschrieben. Andererseits herrscht auch ein genereller Aufnahmestopp, so dass der Anteil der Südtiroler bei den Ordnungskräften ständig schwindet. Tatsache ist, dass zur Zeit insgesamt 850 Polizisten in Südtirol tätig sind, von denen 119 der deutschen Volksgruppe angehören. Das ist sicher zu wenig. Ich habe das auch dem General, der kürzlich bei mir war, mitgeteilt. Derselbe hat mir versprochen, überprüfen zu wollen, ob nicht ein

Sonderwettbewerb ausgeschrieben werden könnte, bei welchem darauf Wert gelegt wird, dass vor allem Angehörige der deutschen Volksgruppe aufgenommen werden. Ich habe oft das Gefühl, dass, wenn sich junge Südtiroler deutscher Muttersprache bewerben, bei der Kontrolle nicht immer sachlich und objektiv überprüft wird. Wenn man Wert darauf legt, dass auch deutschsprachige Südtiroler im Polizeidienst stehen, dann muss man auch darauf achten, dass sie die Prüfung bestehen können. Der Regierungskommissar hat mir mitgeteilt, dass jährlich zwei Sprachkurse abgehalten werden, wobei in jeder einzelner Carabinieri-Station deutschsprechende Carabinieri Dienst leisten. Das bedeutet, dass zwar nicht jeder Carabiniere zweisprachig sein muss, dass aber der Dienst zweisprachig angeboten werden muss. Laut Mitteilung des Regierungskommissariats schaut es folgendermaßen aus: 54,7 Prozent der Dienst tuenden Carabinieri haben den Zweisprachigkeitsnachweis D, 16,9 Prozent haben den Zweisprachigkeitsnachweis C, 5,7 Prozent den Zweisprachigkeitsnachweis B und 9,6 Prozent den Zweisprachigkeitsnachweis A.

KLOTZ (UFS): Es ist immer dasselbe Lied. Ihre Antworten sind immer dieselben: Die Gesetze werden zwar nicht eingehalten, aber der Dienst sei gewährleistet. Ich habe hier einen ganz konkreten Fall. Herr Landeshauptmann, wenn Sie Ihren Herrn Dr. Luther einmal damit beauftragen würden, einen Rundruf zu starten, dann wüssten Sie genau, wie das Ergebnis lautet. Das Ganze ist schon seit langem nicht mehr nachvollziehbar. Es handelt sich hier sicher nicht um Leute, die jeden Monat wechseln. Eine Auskunft entgegennehmen bzw. sich wenigstens bemühen, die Gesetze einzuhalten ... Ein sprachlich durchschnittlich begabter Mensch müsste innerhalb eines Jahres schon so weit sein, einen einfachen Telefonanruf entgegennehmen und sich so weit verständigen zu können, dass man ihn versteht. Ich habe wirklich den Eindruck, dass hier immer noch ganz fröhlich Imperialismus betrieben wird! Das, was Sie bezüglich der Prüfungen gesagt haben, ist auch interessant. Sie haben also den Eindruck, dass man hier manchmal mit zweierlei Maß misst, so dass es die deutschen Bewerber fast nicht schaffen können. Deshalb wird weiterhin in diese Richtung zu arbeiten sein. Dass die Gesetze selbst von den Hütern der Gesetze gebrochen werden, und zwar täglich, ist ein Skandal!

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 5/10/05** vom 26.9.2005, eingebracht von der Abgeordneten Klotz, betreffend Durchsagen in Zügen ohne Deutsch. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KLOTZ (UFS): Mit Beschluss des Landtages vom 13.7.2005 (Nachtragshaushalt) wurde die Landesregierung verpflichtet, "weiterhin dafür zu sorgen, dass die Bestimmungen des D.P.R. 574 vom 15.7.1988 auch bei allen Dienstleistungen der Eisenbahn in Südtirol rigoros eingehalten werden".

Trotzdem kommt es wiederholt vor, dass in Zügen auf Südtiroler Gebiet Durchsagen nicht in Deutsch erfolgen (s. Leserbrief von Helga Sinn "Dolomiten" 13.9.2005). Ich kann bezeugen, dass beispielsweise im Eurostar mit Abfahrt Bozen am 13.9.2005 9 Uhr 17 Richtung Süden zwar die Durchsage beim Start in Bozen auch in Deutsch erfolgte, die Ankündigung der Haltestelle Auer dann jedoch nur italienisch und englisch, und zwar beide Male "Ora".

- Wie ist das möglich? Erfolgen manche Durchsagen direkt, andere mittels Band oder ähnlichem?
- Wann werden die geltenden Bestimmungen endlich ohne Ausreden und Tricks eingehalten?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Frau Klotz, ich kann Ihnen nicht sagen, wann das endlich eingehalten wird. Auf jeden Fall können Sie sicher sein, dass wir es gleich empfinden, wie Sie es empfinden. Was die Begriffe "Ora" bzw. "Auer" anbelangt, müssen wir endlich gesetzgeberisch tätig werden, damit die deutschen Ortsbezeichnungen wieder eingeführt werden können. Tatsache ist, dass aufgrund des Tolomei-Dekretes aus dem Jahr 1923 in Südtirol offiziell kein deutscher Ortsname existiert. Ich hoffe, dass wir bald so weit kommen, dass die deutschen Ortsnamen wieder eingeführt werden können.

Der Landtag hat am 13. Juli 2005 einen Beschlussantrag genehmigt, mit der die Landesregierung verpflichtet wurde, bei den zuständigen Stellen in dem Sinne zu intervenieren, dass die Zweisprachigkeit bei der Bahn in Zukunft wirklich praktiziert wird. Ich habe am 27. Juli 2005 an die zuständigen Stellen geschrieben und den zitierten Beschlussantrag beigelegt. Dabei habe ich mich beschwert, dass die Zweisprachigkeit bei der Bahn trotz der verschiedenen Zusicherungen bis heute nicht funktioniert. Ich habe dann die Antwort bekommen, dass man in Zukunft besonderen Wert auf die Einhaltung der Bestimmungen in Bezug auf den Gebrauch der deutschen Sprache legen werde.

KLOTZ (UFS): Ich muss sagen, dass hier nicht nur nichts besser geworden ist, sondern das vieles noch viel schlimmer geworden ist. Wenn man vor zwei Monaten die Informationsnummer von Trenitalia 892020 gewählt hat, so war die Auskunft zweisprachig: *"Willkommen bei Trenitalia! Wenn Sie über die Fahrpläne Auskunft wollen, dann drücken Sie die Taste 1 ..."* Wenn man diese Informationsnummer heute anruft, so gibt es keine einzige Bandaufzeichnung in Deutsch! Wenn man hartnäckig ist und sich denkt, dass irgendwann sicher auch die deutsche Version der Auskunft kommen wird, so landet man beim sogenannten Call-Center von Trenitalia in Rom. Ich habe dann noch einmal die ganze Prozedur gemacht. Nach nur italienischsprachiger Bandansage habe ich noch einmal die Nummer gedrückt, die ich wollte, und bin bei der Auskunftsstelle in Franzensfeste gelandet. Wenn man Glück hat, bekommt man

die Information, denn dort hat der Schaltdienst Priorität. Wenn ein Bürger also nach dieser ganzen Odyssee endlich in Franzensfeste landet, dann kann es ihm so ergehen, wie es mir ergangen ist, nämlich, dass der Hörer gleich einmal wieder aufgelegt wird. Man muss dann solange Geduld haben, bis eine der beiden Angestellten dort endlich Zeit für die Beantwortung des Anrufes hat, weil nicht gerade auch der Schalter zu bedienen ist. Ja, schlaft Ihr alle? Das geht Schlag auf Schlag! Die Situation verschlimmert sich von Monat zu Monat! Die Angestellten in Franzensfeste haben mir gesagt, dass es nur eine Frage der Zeit sein wird, bis es nicht einmal mehr diesen spärlichen Dienst geben wird, da die Auskunftsstelle in Franzensfeste möglicherweise gestrichen wird. Das ist die Dienstleistung von Trenitalia!

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 11/10/05** vom 28.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Leitner und Mair, betreffend Pilotprojekt „Plus+35“ – Arbeitsplätze für Menschen mit Beeinträchtigung. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Laut Auskunft von Landesrat Theiner, die er den Unterfertigten auf eine entsprechende Landtagsanfrage mitteilte, arbeitet das Amt für Menschen mit Behinderung und Zivilinvaliden der Abteilung Sozialwesen seit einem Jahr an einem Projekt, das die Integration von Menschen mit Beeinträchtigungen in die Arbeitswelt fördern und Impulse geben soll, für einen weiteren Ausbau und eine Verbesserung der Unterstützungsmaßnahmen.

Das Pilotprojekt „Plus+35“, dessen Umsetzung im Herbst beginnen soll, hat als Zielgruppe Menschen mit einer Beeinträchtigung, die zurzeit in keinem Arbeitsverhältnis stehen. Die Ausarbeitung des Projektes erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt.

Dazu wird die Landesregierung wie folgt befragt:

- Hat die Umsetzung des gegenständlichen Pilotprojektes bereits begonnen?
- Wenn ja, wie viele Menschen mit Beeinträchtigung nehmen daran teil?
- Wie erfolgte die Auswahl der Personen?
- Können sich noch Personen für dieses Pilotprojekt bewerben?
- Wenn ja, innerhalb welcher Zeit und bei welcher Institution?

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Frau Präsidentin, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Für Anstellungen, welche bereits im Jahre 2005 erfolgen, können entsprechende Beitragsansuchen innerhalb 10. November 2005 eingereicht werden. Für jene Anstellungen, welche ab 1. Jänner 2006 erfolgen, ist der Einreichetermin der 31. Jänner 2006.

Wie Sie richtig gesagt haben, Kollege Leitner, handelt es sich hier um ein Pilotprojekt, welches in der ersten Phase auf 35 Arbeitsplätze beschränkt ist. Die Auswahl der Teilnehmer ist noch nicht erfolgt, da noch keine Ansuchen eingereicht wur-

den. Auf jeden Fall werden die 35 Plätze proportional zur Einwohnerzahl der jeweiligen Bezirksgemeinschaften verteilt.

Die Personen müssen in den Listen der Landesämter für die Pflichtvermittlung eingetragen sein. Außerdem müssen sie bereits bei den Diensten bekannt sein und vom Arbeitgeber durch namentliche Anforderung angefordert werden. Die Beitragsansuchen werden also vom jeweiligen Arbeitgeber eingereicht.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich weiß es zu schätzen, wenn die Landesregierung in diesem Bereich Pilotprojekte startet, aber mir scheint, dass das nicht so recht vom Fleck kommt. Das Problem derjenigen, die jetzt eine Arbeit suchen, wird jenes sein, dass sie zuerst einen Arbeitsplatz haben müssen. Sie müssen sich also einen Arbeitgeber suchen, der dann um Teilnahme an diesem Projekt ansuchen muss. Ich kann Ihnen voraussagen, dass das eine haarige Geschichte werden wird, Herr Landesrat!

THEINER (SVP): *(unterbricht)*

LEITNER (Die Freiheitlichen): Gut, wenn es anderswo funktioniert, dann hoffe ich, dass es auch bei uns funktionieren wird. Ich kann mich daran erinnern, dass die Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft für Behinderte gesagt hat, dass in einem Jahr ein einziger Arbeitsplatz für Menschen mit Behinderungen geschaffen worden ist. Hier haben wir also sehr großen Nachholbedarf. Die Pflicht der Besetzung von Stellen in der öffentlichen Verwaltung mit Menschen mit Behinderung wird offensichtlich eingehalten, aber in der Privatwirtschaft Leute zu beschäftigen, wie es dieses Pilotprojekt vorsieht, ist sehr schwierig. Dass die Betriebe selber ansuchen müssen, ist klar, aber wo müssen sie ansuchen?

THEINER (SVP): Beim zuständigen Landesamt.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Gut.

Es gibt Leute, die verzweifelt einen Arbeitsplatz für Menschen mit Behinderung suchen. Ich kenne einen spezifischen Fall. In der Bezirksgemeinschaft Brixen bzw. beim zuständigen Arbeitsamt hat man von diesem Pilotprojekt überhaupt nichts gewusst. Die Arbeitsämter müssen meiner Meinung nach schon informiert werden.

Ich nehme die Antworten zur Kenntnis und hoffe, dass das Pilotprojekt auch in der Öffentlichkeit dargestellt wird, damit die Leute wissen, um was es geht, denn sonst läuft es ins Leere.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 12/10/05** vom 29.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Mair und Leitner, betreffend Beschlüsse der Landesregierung. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

MAIR (Die Freiheitlichen): Laut Informationen von Bürgern erhält man in Südtirol beglaubigte Beschlüsse der Landesregierung nur gegen Bezahlung. Die Landesregierung hat vor Jahren einen Wettbewerb ausgeschrieben, wie man Bürokratie abbauen kann. Im gegenständlichen Fall handelt es sich aber eindeutig um einen Bürokratieaufwand. In anderen Ländern ist es durchaus üblich, dass die Beschlüsse der Landesregierung im Internet veröffentlicht werden, und zwar nicht nur in zusammengefasster Form sondern vollinhaltlich.

Aus diesem Grund ergeben an die Landesregierung folgende Fragen:

- Stimmt es, dass man in Südtirol für die Beschlüsse der Landesregierung Gebühren entrichten muss? Wenn ja, in welcher Höhe?
- Gedenkt die Landesregierung diese bürokratische und finanzielle Hürde abzuschaffen? Wenn nein, warum?
- Gibt es Bestrebungen von Seiten der Landesregierung, künftig ihre Beschlüsse auch vollinhaltlich ins Südtiroler Bürgernetz zu stellen?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrte Frau Präsidentin, verehrte Damen und Herren! Für die Aushändigung einer Kopie eines Beschlusses der Landesregierung muss nicht bezahlt werden. Das, was vom staatlichen Stempelgesetz vorgesehen ist, ist, dass das Gesuch um Aushändigung einer Kopie eines Beschlusses auf Stempelpapier zu 14,62 Euro abgefasst sein muss. Das können wir nicht abändern, denn dafür sind wir nicht zuständig. Die Festsetzung der Höhe der Stempelgebühren fällt nicht in unsere Zuständigkeit. Sekretariatsgebühren werden keine verrechnet. Aufgrund des entsprechenden Dekretes des Landeshauptmann wird für Fotokopierkosten für jede Seite ein Beitrag von 15 Cent berechnet.

Es bestehen keine Bestrebungen, Beschlüsse ins Bürgernetz zu stellen. Es wäre wohl nicht richtig, wenn persönliche Daten, die in Beschlüssen oft aufscheinen, im Bürgernetz veröffentlicht würden. Es ist ja ohnedies vorgesehen, dass die Richtlinien für die Vergabe von Beiträgen von der Landesregierung genehmigt und im Amtsblatt veröffentlicht werden. Außerdem werden die Beiträge für gewisse Kategorien im Amtsblatt veröffentlicht. Dasselbe gilt für die Bauleitpläne. Das, was der Landtag festgelegt hat, soll im Amtsblatt veröffentlicht werden. Wenn jemand einen Beschluss haben will, so kann er ihn zu den vorher zitierten Bedingungen anfordern. Eine Veröffentlichung der Beschlüsse im Bürgernetz ist nicht möglich, denn jeder Mensch hat ein Recht auf Privacy!

MAIR (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Landeshauptmann! Sie werden mir Recht geben, wenn ich sage, dass das mit der Ankündigung Bürokratie abzubauen, wenig zu tun hat. Der Bürger muss die 14,62 Euro bezahlen. Wofür er das bezahlen muss, ist ihm relativ egal. Nachdem Sie gesagt haben, dass das Land in Sachen Stem-

pelgebühren nicht zuständig ist, möchte ich Ihnen nahe legen, sich darum zu kümmern, hierfür die Zuständigkeiten zu bekommen.

Das, was Sie in Bezug auf Privacy usw. gesagt haben, versteht sich wohl von alleine, denn sensible Daten müssen nicht unbedingt veröffentlicht werden. Es stimmt, dass gewisse Beschlüsse der Landesregierung im Amtsblatt veröffentlicht werden, aber ich frage mich, welcher Bürger sich das Amtsblatt anschaut. Auf jeden Fall wäre die Veröffentlichung der Beschlüsse im Bürgernetz das ein Zusatzdienst am Bürger.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 13/10/05** vom 29.9.2005, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend Vinschgaubahn Mals Bozen – Diskozug. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

PÖDER (UFS): Die Vinschgaubahn soll ab Dezember 2005 auf die Strecke Mals – Bozen ausgeweitet werden. Zudem soll ab Frühjahr 2006 probeweise ein so genannter Diskozug verkehren.

Darum ergehen an Landesrat Widmann folgende Fragen:

- Ab welchem Datum verkehrt der Zug auf der gesamten Strecke Mals – Bozen?
- Steht genügend Personal für den Betrieb auf der Strecke Mals – Bozen zur Verfügung?
- Ist die Vinschgaubahn technisch bereits für die Fahrt auf der Strecke Meran – Bozen zugelassen, zumal dort andere Bestimmungen als auf der landeseigenen Strecke Meran – Mals gelten?
- Ab wann verkehrt der Diskozug (genaues Datum) – welche Fahrzeiten sind geplant?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen – SVP): Ein Diskozug wäre sicher eine sinnvolle Einrichtung für die jungen Menschen, die im Meraner Raum und in anderen Gegenden eine Disko besuchen. Allerdings kann es nicht sein, dass ein Diskozug fix eingeführt wird, denn das würde zu hohen Kosten führen. Es gibt ein Projekt, das die SVP-Jugend des Vinschgaus in Angriff genommen hat. Dabei soll erörtert werden, welche Diskos interessant wären, denn es braucht dann ja auch einen Taxi- oder Shuttledienst, den die Diskos bereit stellen müssten und genauso einen geordneten Plan und eine Bedarfserhebung. Sobald diese erstellt ist, werden wir diesen Antrag prüfen und probeweise einige Diskozüge ins Leben rufen.

PÖDER (UFS): Ich verzichte auf die Replik.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 14/10/05** vom 29.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Kury, betreffend “Warum wird der stillgelegte Hühnerspiel-Sessellift nicht entsorgt?”. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Seit 1991 ist der Betrieb des Sesselliftes am Hühnerspiel-Liftes zwar eingestellt, aber es stehen nicht nur die Liftständer weiterhin in der Landschaft, sondern es hängen auch noch sämtliche Sessel am Seil. Die verrottenden Metallteile bilden für die nähere Umgebung eine ständige Zeitbombe, da sie Rost und andere Rückstände an das nähere Umfeld und das Grundwasser abgeben. Zudem sind auch der Gipfelpunkt und die Bergstation verlottert, garniert von ausrangierten Motoren, Unrat und alten Ölfässern, ein Ärgernis für Wanderer und Passanten.

An die Südtiroler Landesregierung werden daher folgende Fragen gerichtet:

- Ist die Konzession für den Betrieb des Sesselliftes gelöscht worden?
- Wer ist dafür verantwortlich, dass die Anlagen des Hühnerspiel-Sesselliftes bald 15 Jahre nach ihrer Stilllegung nicht endlich sachgerecht entsorgt werden?
- Haben die Südtiroler Landesregierung bzw. die Landschaftsschutzbehörden bei den früheren Betreibern interveniert, hat sie den Betreibern Fristen zur Demontage und Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes gestellt?
- Was gedenkt die Südtiroler Landesregierung zu unternehmen, um diesen Gefahrenherd für Natur und Umwelt endgültig zu bereinigen?

LAIMER (Landesrat für Raumordnung, Natur und Landschaft, Umwelt, Wasser und Energie – SVP): Die Konzession für den Betrieb des Sesselliftes ist verfallen. Im Skipistenplan steht Folgendes: “*Die Konzessionen aller Anlagen sind verfallen und somit wird das Skigebiet aus dem Fachplan gestrichen. Die Skipisten und Waldschneisen sollen einer landschaftlichen Wiedergewinnung unterzogen werden.*” Diese Vorschrift ist nicht umgesetzt worden. Eigentümer dieser Anlage ist interessanterweise das Verteidigungsministerium, welches im Jahr 2003 vom damaligen Landesrat Di Puppo schriftlich aufgefordert wurde, diesen Auflagen Rechnung zu tragen, was bis dato nicht erfolgt ist. Mittlerweile ist ein Variante-Projekt eingereicht worden, mit welcher neuerlich festgelegt worden ist, dass die Anlagen abzutragen und fachgerecht zu entsorgen bzw. die Schneisen zu begrünen sind. Dies ist die Auflage, die vom Verteidigungsministerium umgesetzt werden muss. Wir werden es sicher neuerlich daran erinnern. Ich kann mir vorstellen, dass die Erweiterung im Sinne einer Betriebsgenehmigung nur dann genehmigt wird, wenn die Auflagen erfüllt sind.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Herr Landesrat! Es ist also doch einiges in Bewegung gekommen. Das ist auch hoch an der Zeit, denn diese Anlage ist für das ohnehin strukturschwache Brennergebiet ein großes Hindernis. Deshalb wäre es wichtig, dass diese Situation bereinigt wird und die Reste dieses Liftes endlich abgetragen werden. Die “Aeronautica militare”, die die Betreiberin der Anlage war, muss hierzu dringend veranlasst werden. Der Brenner ist ein sehr schönes Wandergebiet, und die ganze Sache ließe sich mit wenigen, aber intensiven Eingriffen ins Lot bringen. Ich darf auch daran erinnern, dass seitens der Landesregierung die Möglichkeit besteht, die Beseitigung von Amts wegen vorzunehmen. Gegen die “Aeronautica militare” geht man natürlich nicht gerne auf diese Art und Weise vor, aber diese Möglichkeit stünde durchaus offen. Auf jeden Fall bitte ich Sie, dahinter zu sein, damit dieser Schandfleck endlich beseitigt wird.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 15/10/05** vom 29.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Kury, betreffend “Warum verkehren über den Brenner keine Mehrstromloks?”. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Die meisten internationalen Züge, die über den Brenner verkehren, sind wegen Lokomotivwechsels zu einem Aufenthalt von ca. 20 Minuten gezwungen. Dies verlängert Warte- und Fahrzeiten erheblich und schwächt die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Vergleich zum Individualverkehr. Der Grund liegt in den unterschiedlichen Strom- und Spannungssystemen zwischen Österreich, Deutschland und Italien, die zum zeitraubenden Austausch der Lokomotiven führen.

Dabei verfügt Trenitalia seit den neunziger Jahren über Mehrstromloks, die sehr wohl in der Lage wären, nach der normalen Grenzabfertigung ohne Wechsel durchzufahren, die Maschinen vom Typ E 412 werden jedoch dem Vernehmen nach auf italienischen Binnenstrecken eingesetzt.

Daher richten wir an den zuständigen Landesrat folgende Anfrage:

- Ist der Südtiroler Landesregierung bekannt, dass Trenitalia über Loktypen verfügt, die die Systemwechsel am Brenner problemlos überbrücken könnten?
- Trifft es zu, dass solche Loks bevorzugt in Mittelitalien eingesetzt werden?
- Wird sich die Landesregierung im Lauf der aktuellen Verhandlungen mit Trenitalia dafür einsetzen, dass die Zugmaschinen auch auf der Brennerstrecke zum Einsatz kommen?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen – SVP): Es ist so, dass Trenitalia keine Doppelstrom-Loks zur Verfügung hat. Es gibt einige Loks der ÖBB, die sogenannten “Taurus-Loks”, welche ein Doppelstromsystem haben. Es laufen Verhandlungen in Bezug auf die Korridorzüge, welche von Lienz nach Innsbruck führen. Weitere Verhandlungen gibt es bezüglich des Versuchs einer Zusammenarbeit der ÖBB mit Trenitalia, den grenzüberschreitenden Verkehr auszubauen. Es hat interne Bestrebungen der ÖBB gegeben, diese teuren Loks abzuschaffen bzw. zu reduzieren. Mittlerweile sind diese Bestrebungen gestoppt worden, und wir sind dabei, mit beiden Gesellschaften zu verhandeln, um den grenzüberschreitenden Zugverkehr auszubauen. Es gibt noch einige Schwierigkeiten, und das würde auf jeden Fall bedeuten, dass von Seiten Österreichs weitere Loks angekauft werden müssten.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Herr Landesrat! Ich glaube, dass man den Lok-Wechsel nicht ganz allein der ÖBB anlasten kann. Es gibt sehr wohl Mehrstromloks im inneritalienischen Zugverkehr. Es gibt ein Dokument, aus dem deutlich hervorgeht, dass Ende 1993 20 Einheiten der E 412 angekauft worden sind. Das sind sogenannte “locomotive poli-corrente”, die ausdrücklich angekauft worden sind, um die unterschiedlichen Netzverhältnisse zwischen Deutschland, Schweiz und Österreich zu überbrücken. Es wäre wirklich wünschenswert, wenn Sie, Herr Landesrat, einmal nachforschen könnten, auf welchen italienischen Streckenabschnitten diese Loks verkehren. Sie sind ja in ständigem Kontakt mit den führenden Stellen von Trenitalia. Das wäre ein wichtiger Beitrag zum grenzüberschreitenden Personennahverkehr, denn der Halt am Brenner ist wirklich ein extrem lästiges Hindernis.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 16/10/05** vom 30.9.2005, eingebracht von den Abgeordneten Leitner und Mair, betreffend “Kann ein Carabinieri Feuerwehrkommandant werden?”. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

LEITNER (Die Freiheitlichen): In Südtirol hat sich die konkrete Frage ergeben, ob ein Carabinieri zum Kommandanten einer freiwilligen Feuerwehr gewählt werden kann bzw. ob er diese Funktion ausüben darf. Während es für Angehörige der Berufsfeuerwehr eine gesetzliche Unvereinbarkeit gibt, konnten die Unterfertigten bisher keine solche für Carabinieri ausmachen. Da es die freiwilligen Feuerwehren, wie sie in Südtirol strukturiert und historisch gewachsen sind, im übrigen Staatsgebiet nicht gibt, sollte dieser Präzedenzfall geklärt werden.

An den Landeshauptmann, der für Zivilschutz und Feuerwehrwesen zuständig ist, werden folgende Fragen gerichtet:

- Kann ein Bediensteter bei den Carabinieri zum Kommandanten einer freiwilligen Feuerwehr gewählt werden bzw. ist dies mit seinem Beruf vereinbar?

- Wenn nicht, welche gesetzliche Grundlage schließt dies aus?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, verehrte Damen und Herren! Ein Carabinieri kann nicht Kommandant einer Freiwilligen Feuerwehr werden. Dies ist im Artikel 8 des DPR vom 6. Februar 2004, Nr. 76, festgeschrieben. Was hingegen die Berufsfeuerwehr von Bozen anbelangt, so kann der Kommandant, wenn ein Angehöriger der Berufsfeuerwehr Mitglied einer Freiwilligen Feuerwehr werden will, die entsprechende Ermächtigung erteilen. Auch ein Gemeindepolizist kann dazu ermächtigt werden. Alle anderen, die vom Staat abhängig sind, können das nicht machen.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke für die Antwort! Ich kenne jetzt die rechtliche Grundlage. Ich ersuche den Landeshauptmann, mir besagten Artikel auszuhandigen. Es hat nämlich einen Fall gegeben, bei dem man einem betroffenen Carabinieri bei seiner Einheit die rechtliche Regelung nicht hat sagen können.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 17/10/05** vom 3.10.2005, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend die Vergabe von Beiträgen im Bereich des Sports. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

PÖDER (UFS): Warum wurde das Dekret des Landeshauptmannes Nr. 31/1990 mit Dekret Nr. 30 vom 5. Juli 2005 aufgehoben?

Warum wurden trotz der Bestimmungen im Artikel 2 des Landeshauptmannes Nr. 10/1992 Beiträge des Landes im Bereich Sport mit Verordnung des zuständigen Landesrates (des Landeshauptmannes) und nicht wie im Gesetz vorgesehen mit Beschluss der Landesregierung vergeben?

Wie hoch war bzw. ist die Gesamtsumme der Beiträge und Mittel die in der letzten und der laufenden Legislaturperiode mit Beschlüssen des Landesrates für Sport zugewiesen wurden?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, verehrte Damen und Herren! Das Landesgesetz vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, das sogenannte Transparenzgesetz, sieht in Artikel 2 vor, dass die Kriterien für die Gewährung von wirtschaftlichen Vergünstigungen mit Beschluss der Landesregierung genehmigt werden müssen. Mit Beschluss der Landesregierung vom 20. Dezember 2004, veröffentlicht im Amtsblatt am 11.1.2005, wurden die neuen Kriterien für den Bereich Sport und Freizeit genehmigt. Dabei wurde logischerweise die bestehende Durchführungsverordnung mit Dekret Nr. 30 vom 5. Juli aufgehoben. Beim Erlassen der neuen Kriterien hat es die Landesregierung für sinnvoll erachtet, dass die Gewährung der Beiträge gemäß Landesgesetz Nr. 19 aus dem Jahr 1990 mit Dekret des zuständigen Landesrates erfolgen muss. Das ist nicht nur im Bereich des Sportes so, son-

dem auch in anderen Bereichen. Im Sinne einer Verringerung der Bürokratie werden die Kriterien von Seiten der Landesregierung genehmigt und dann wird der zuständige Landesrat dazu ermächtigt, die Beiträge im Rahmen dieser festgelegten Kriterien zu gewähren.

Die Beiträge belaufen sich je nach Jahr zwischen 16 und 18 Millionen Euro. Im Bereich des Sports gibt es noch den sogenannten Sportbeirat, der die einzelnen Gesuche überprüft und entsprechende Gutachten für jede einzelne Position abgibt. Der zuständige Landesrat erlässt dann unter Berücksichtigung der Kriterien und des Gutachtens des Sportbeirates die entsprechenden Dekrete für die Gewährung der Beiträge.

PÖDER (UFS): Vielen Dank, Herr Landeshauptmann bzw. Herr Landesrat für Sport! So ganz korrekt scheint mir die Vorgangsweise doch nicht zu sein, wenn Sie sagen, dass die Kriterien von der Landesregierung beschlossen werden und dann jeder Landesrat für sich die Zuweisung per Dekret vornimmt. Im Artikel 2 des Landesgesetzes Nr. 10 aus dem Jahr 1992 betreffend die Neuordnung der Führungsstruktur steht eindeutig, dass die Landesregierung die Zuweisung der Gelder beschließen muss. Es gibt auch Einwände verschiedener Natur, beispielsweise auch des Rechnungshofes, die sagen, dass es so nicht sein kann. Hin und wieder gibt es auch Einwände dahingehend, dass die Regel, dass die Gewährung der Beiträge mit Beschluss der Landesregierung erfolgen müsste, gerade im Sportbereich nicht eingehalten wird. Das nur zur Präzisierung. In anderen Bereichen ist es weitgehend so, aber wenn Sie sagen, dass es in allen Bereichen Usus sein sollte, dass die Landesräte die Zuweisung von Beiträgen per Dekret vornehmen, so widerspricht das geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zu **Anfrage Nr. 18/10/05** vom 3.10.2005, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend Finanzprüfungen in größeren Betrieben – Zweisprachigkeit. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

PÖDER (UFS): Unternehmen ab einer gewissen Größenordnung werden nicht durch die in Bozen stationierte Finanzwache, sondern durch den sogenannten Nucleo Regionale der Finanzwache von Trentino-Südtirol Finanzprüfungen unterworfen.

Die Mitarbeiter der Finanzwache Trient sind in der Regel der deutschen Sprache nicht mächtig und wickeln ihren Einsatz in italienischer Sprache ab. Es wird zwar der Steuerpflichtige darauf hingewiesen, dass er laut Art. 7 und ff. des DPR 574/88 das Recht hat, die deutsche Sprache zu wählen, aber Fakt ist, dass sämtliche Kommunikation zwischen den Finanzwachbeamten und den Mitarbeitern des Südtiroler Unternehmens, weil die Trentiner Finanzwachebeamten der deutschen Sprache nicht mächtig sind, in italienischer Sprache erfolgen muss. Es ist sogar so, dass anwesende Mitarbeiter des Unternehmens, wenn sie sich untereinander in deutscher Sprache unterhalten, aufgefordert werden, italienisch zu sprechen.

Gerade in heiklen Situationen wie einer Finanzprüfung kommt es oft auf die Bedeutung einzelner Worte an. Dafür ist die Möglichkeit, mit den Beamten deutsch zu sprechen, zwingen erforderlich.

Wird die Landesregierung auf die Finanzwache einwirken, um das Recht auf Gebrauch der Muttersprache auch bei Finanzprüfungen in größeren Betrieben zu garantieren?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrte Frau Präsidentin, verehrte Damen und Herren! Es stimmt, dass sich die Finanzwache intern so organisiert, dass größere Betriebe – mit einem Umsatz von mehr als 25 Millionen Euro – durch die regionale Finanzwache kontrolliert werden. Auch die Agentur der Einnahmen ist ähnlich strukturiert, so dass die Organisationsform aus Zweckmäßigkeitsgründen übernommen worden ist. Es kann nicht jeder Finanzbeamte die gleiche Vorbereitung bzw. Spezialisierung haben, und deshalb spezialisieren sich bestimmte Beamte auf größere Betriebe und die anderen müssen das machen, was jeder Finanzbeamte machen muss.

Grundsätzlich hat die Finanzwache das Recht, sich selber eine Organisationsform zu geben bzw. festzulegen, wie sie die Kontrollen durchführen will. Auf jeden Fall unterliegt aber auch diese Behörde der Pflicht, die deutsche Sprache zu gebrauchen. Wenn dies nicht der Fall ist, so hat der Bürger das Recht, eine Nichtigkeitsbeschwerde einzubringen. Von diesem Recht wird auch reichlich Gebrauch gemacht, vor allem, wenn es darum geht, Termine zu verlängern usw. Wenn man eine Mitteilung erhält, die nicht in der Muttersprache abgefasst ist, so hat man das Recht, diese zurückzuweisen. In nächster Zeit steht eine Vorsprache des neuen Kommandanten der Finanzwache bei mir an, und bei dieser Gelegenheit werde ich ihn auf jeden Fall auf dieses Problem hinweisen.

PÖDER (UFS): Vielen Dank, Herr Landeshauptmann! Die Antwort ist vorerst zufriedenstellend. Aufgrund europäischer Vorschriften wird es ja eine Neuordnung der Polizeieinheiten geben. Die Neuordnung der Finanzwache bzw. Abschaffung derselben als Steuer- bzw. Finanzbehörde ist ja schon beschlossene Sache. Ich möchte nur nochmals anmerken, dass bei Finanzkontrollen in größeren Betrieben das Recht auf Gebrauch der deutschen Sprache nicht gewährleistet wurde. Es stellt sich die Frage, warum sich diese Betriebe nicht gewehrt haben. Sie haben sich natürlich gewehrt, aber letztlich ist das auch eine Frage des Entgegenkommens seitens der Finanzwache. Wenn sich schon größere Betriebe, die sich durchaus zwei, drei Anwälte leisten könnten, gegenüber den Finanzbeamten schwer tun, dann kann man sich natürlich vorstellen, wie das bei einem einfachen Bürger ist.

PRÄSIDENTIN: Somit ist der von der Geschäftsordnung für die “Aktuelle Fragestunde” vorgesehene Zeitrahmen von 90 Minuten abgelaufen. Die aus Zeitmangel nicht behandelten Anfragen werden innerhalb der nächsten fünf Tage schriftlich beantwortet.

Die Weiterbehandlung von Tagesordnungspunkt 3 – Beschlussantrag Nr. 91/04 – wird auf Antrag des Ersteinbringers, des Abgeordneten Leitner, auf die nächste Sitzungsfolge vertagt.

Die Behandlung von Tagesordnungspunkt 4 – Beschlussantrag Nr. 146/04 – wird aufgrund der entschuldigenden Abwesenheiten des Ersteinbringers, des Abgeordneten Minniti, auf die nächste Sitzungsfolge vertagt.

Wir kommen zu Punkt 5 der Tagesordnung, Beschlussantrag Nr. 175/04, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Holzmann und Minniti, betreffend Bushaltestelle für den Arbeitnehmer der Gewerbezone Leifers und Branzoll.

Herr Abgeordneter Urzì, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

URZÌ (AN): Vorrei giustificare la richiesta di un rinvio del completamento della discussione nonché votazione sulla mozione, in quanto eravamo rimasti d'accordo di approfondire la cosa in relazione alle diverse competenze che attengono la Provincia di Bolzano e i comuni interessati a servizi che attengono i trasporti pubblici locali, e questo chiarimento che è ancora in corso, avrà una sua evoluzione nei prossimi giorni. Quando sarà terminato, sarà possibile avere tutti gli elementi utili per la votazione.

PRÄSIDENTIN: In Ordnung.

Punkt 7 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 154/04 vom 15.7.2004, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend ‘Zugang zu Bankkrediten auch für Körperschaften im Sozialbereich erleichtern’”.**

Punto 7) dell'ordine del giorno: **“Mozione n. 154/04 del 15.7.2004, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante ‘Facilitare l'accesso ai mutui bancari anche agli enti operanti nel sociale’”.**

*Zugang zu Bankkrediten auch für Körperschaften im Sozialbereich erleichtern
Im Bereich Handel, Handwerk und Industrie gibt es in Südtirol Garantiegenossenschaften, die die Bürgschaft für Bankkredite übernehmen. Zusätzlich dazu wird es in Zukunft auf regionaler Ebene einen überkonsortialen Garantiefonds zweiten Grades geben, der zur Sicherung der Kreditwürdigkeit und zur Abdeckung des Risikos ebenso wie die Fonds auf Landesebene öffentliche Beiträge erhält.*

Im Sozialbereich fehlen ähnliche Einrichtungen wie die genannten bisher völlig. Dies bringt die in diesem Bereich tätigen Körperschaften häufig in große Schwierigkeiten. Ein Hauptproblem ergibt sich vor allem daraus, dass zugesagte Landesbeiträge häufig erst spät ausbezahlt werden. Zur finanziellen Überbrückung dieser Zeit braucht es also notgedrungen Bankkredite, die an das Erbringen bestimmter Garantien gebunden sind. Da es sich bei den im Sozialbereich Tätigen meist um Strukturen mit geringem Eigenvermögen handelt, ist der Zugang zu Bankkrediten erschwert. Ehrenamtlich tätige Präsidenten sehen sich häufig gezwungen, persönlich für die Kredite zu haften, die sie für das Fortbestehen der sozialen Struktur benötigen. Öfters ist dieses Problem bereits in der Öffentlichkeit diskutiert worden. Bislang ist allerdings noch keine Lösung in die Wege geleitet worden.

DER SÜDTIROLER LANDTAG
beauftragt

*die Landesregierung,
Maßnahmen zu ergreifen, damit Vereinen im Sozialbereich und Sozialgenossenschaften der Zugang zu Bankkrediten erleichtert wird, indem ihnen bei den Kreditanstalten nach dem Beispiel der Garantiegenossenschaften (Confidi) eine Bürgschaftsleistung garantiert wird.*

Facilitare l'accesso ai mutui bancari anche agli enti operanti nel sociale

In Alto Adige esistono delle cooperative di garanzia per i settori commercio, artigianato e industria che prestano fideiussioni per i mutui bancari. Inoltre in futuro verrà istituito a livello regionale un fondo di garanzia sovraconsorziale di secondo grado che come i fondi esistenti a livello provinciale usufruirà di contributi pubblici per poter garantire la solvibilità e la copertura dei rischi.

In campo sociale non esistono istituti come quelli citati, fatto, questo, che spesso crea grosse difficoltà agli enti operanti in questo settore. Un problema di fondo deriva dal fatto che spesso i contributi provinciali approvati vengono erogati con grande ritardo. Per superare il periodo di attesa devono essere accesi dei mutui bancari che vengono però concessi solo in presenza di determinate garanzie. Dato che i soggetti operanti nel sociale per lo più dispongono solo di un patrimonio limitato, hanno difficoltà di accedere ai mutui bancari. Presidenti che svolgono la loro attività a titolo onorifico spesso sono costretti a rispondere personalmente dei mutui dei quali hanno bisogno per garantire l'esistenza della struttura sociale.

Il problema è già stato pubblicamente discusso diverse volte, ma senza l'avvio di misure volte alla soluzione del problema.

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
incarica

*la Giunta provinciale
ad adottare delle misure affinché alle associazioni operanti nel sociale e alle cooperative sociali venga facilitato l'accesso ai mutui bancari prestando una fideiussione nei confronti degli istituti di credito sul modello delle cooperative di garanzia (Confidi).*

Frau Abgeordnete Kury, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Frau Präsidentin! Ich glaube, dass das Problem zumindest jenen Abgeordneten bekannt ist, die mit im Sozialbereich tätigen Personen Kontakt haben. Vereinigungen und Verbände, die im Sozialbereich tätig sind, suchen um Landesbeiträge an und erhalten von Seiten der Landesregierung auch die Mitteilung, dass einer Auszahlung der Beiträge stattgegeben wird. Allerdings werden diese Beiträge mit großer Verspätung ausbezahlt. Um zu verhindern, dass die Vereinigungen und Verbände ihre Tätigkeiten in der Zwischenzeit einstellen müssen, müssen die Vorsitzenden um Bankkredite ansuchen. Bankkredite bekommt man selbstverständlich nur dann, wenn man entsprechende Garantien vorweisen kann. Vereinigungen und Verbände, die im Sozialbereich tätig sind, haben meistens keine großen Besitzungen bzw. Vermögenswerte, und deshalb braucht es oft eine persönliche Haftung. Es ist nicht zumutbar, dass jemand, der zum Großteil ehrenamtlich tätig ist, dann auch noch mit seinem Hab und Gut haften muss, damit eine Tätigkeit, die wir alle schätzen, weitergeführt werden kann. Deshalb schlagen wir vor, dass man auch im Sozialbereich jenes Instrument der Garantieleistung einführt, das in den Bereichen der Industrie und des Handwerkes zum Tragen kommt. Es gibt übergeordnete Garantiegenossenschaften und seit kurzem auch eine Garantiegenossenschaft zweiten Grades auf Regionalebene, die die Kreditgarantien absichern. Das ist eine lobenswerte Sache und deshalb waren wir auf regionaler Ebene auch dafür. Allerdings sollte das nicht nur einem bestimmten Bereich vorbehalten sein, sondern prioritär auch für jenen Bereich gelten, der sich sozial engagiert und aufgrund seiner Tätigkeit große Schwierigkeiten hat, Garantien für Bankkredite zu erhalten. Wir würden das gerne unter dem Schlagwort "Socialconfidi" sehen. Ehrenamtlich Tätige, die Großes für die Gesellschaft leisten, sollen nicht auch noch mit dem persönlichen Hab und Gut haften müssen!

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Die von der Grünen Fraktion im vorliegenden Beschlussantrag geschilderten Probleme sind dem Assessorat für Sozial- und Gesundheitswesen bekannt. Es wurden bereits entsprechende Maßnahmen in die Wege geleitet und es wurde auch eine Arbeitsgruppe eingesetzt, in der neben Vertretern des Assessorates auch Vertreter des dritten Sektors mitarbeiten. Diese Arbeitsgruppe befasst sich damit, Lösungen zu finden, damit der Zugang zu Bankkrediten im Sozial- und Gesundheitsbereich erleichtert werden kann. In diesen Bereichen spielt das Ehrenamt eine große und wichtige Rolle. Um die vielen ehrenamtlich tätigen Menschen in den Vereinen und Genossenschaften nicht auch noch persönlich finanziell zu belasten, ist es wichtig, die Vereine und Genossenschaften bei einer eventuellen Kreditgewährung zu unterstützen. Wie gesagt, die Arbeitsgruppe hat sich intensiv mit dieser Thematik befasst und wird voraussichtlich noch innerhalb die-

ses Monats einen Abschlussbericht vorlegen. Wir ersuchen um eine Abänderung des beschließenden Teiles des Beschlussantrages und möchten, dass auch der Gesundheitsbereich eingeschlossen wird: "... weitere Maßnahmen zu ergreifen, damit Vereinen und Genossenschaften im Sozial- und Gesundheitsbereich für die Finanzierung von Investitionen im Sinne des Sozial- bzw. Gesundheitsplanes und die Vorfinanzierung von Beiträgen der öffentlichen Körperschaften der Zugang zu Bankkrediten über Bürgschaftsleistungen erleichtert wird." Ich möchte noch präzisieren, dass es uns nicht um die ordentliche Gebarung geht. Es sollte nicht so sein, dass irgendein Vereinsvorstand auf die Idee kommt, für die Finanzierung ordentlicher Tätigkeiten einen solchen Kredit aufzunehmen.

PRÄSIDENTIN: Frau Abgeordnete Kury, sind Sie mit diesem Abänderungsantrag einverstanden?

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich bin damit einverstanden, auch den Gesundheitsbereich mit hineinzunehmen. Auch die Präzisierung, wie sie Landesrat Theiner vorgeschlagen hat, geht in Ordnung.

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Die Weiterbehandlung dieses Beschlussantrages wird ausgesetzt, um die Übersetzung des Abänderungsantrages zu ermöglichen.

Nach Durchsicht der Tagesordnung hat sich herausgestellt, dass eine Reihe von Beschlussanträgen aus verschiedenen Gründen nicht behandelbar sind. Ich bringe also Tagesordnungspunkt 21 zur Behandlung.

Punkt 21 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 183/04 vom 12.8.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Holzmann und Minniti, betreffend über 30 Jahre alte Wohnungen des Instituts für sozialen Wohnbau”**.

Punto 21) dell'ordine del giorno: **“Mozione n. 183/04 del 12.8.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Holzmann e Minniti, riguardante alloggi IPES con più di trent'anni di età”**.

*Über 30 Jahre alte Wohnungen des Instituts für sozialen Wohnbau
In Südtirol verwaltet das Institut für sozialen Wohnbau 603 Wohnungen, die bis zu 70 Jahre alt sind. In all diesen Wohnungen wurde noch nie eine Gesamtenovierung mit Erneuerung der Bäder, Toiletten, Elektroanlagen, Böden und Innentüren durchgeführt.
Für derartige Arbeiten sah früher der Landeshaushalt Renovierungsbeiträge zugunsten der Mieter vor, die jedoch im Laufe der Zeit abgeschafft wurden.
Zahlreiche Wohnungen des "sozialen" Wohnbaus befinden sich in einem katastrophalen Zustand: es fehlt sogar die Heizung, der Putz brö-*

ckelt ab, die Fensterstöcke bieten weder Sicherheit noch tragen sie zur Energieeinsparung bei; die Boden sind in einem schlechten Zustand, was nicht nur für die jeweiligen Mieter unangenehm ist, sondern auch für die Bewohner der darunter liegenden Stockwerke, die ständig durch den erzeugten Lärm gestört werden, was bereits zu ärztlich diagnostizierten Depressionen und Nervenzusammenbrüchen geführt hat.

Immer wieder wurden die zuständigen Stellen über diese Situation informiert, jedoch vergeblich.

Laut den befragten zuständigen Ämtern besteht das Problem darin, dass das Wohnbauinstitut eine Wohnung nur dann vollständig renoviert, wenn es zu einem Mieterwechsel kommt.

Häufig jedoch wird die baufällige Wohnung von Generation zu Generation "weitergegeben", wodurch sie auch jahrzehntelang ununterbrochen bewohnt ist, in über 100 Fällen siebzig Jahre lang: in derartigen Fällen wird die Wohnung unverhältnismäßig lange nicht renoviert und dieser Zustand kann ewig andauern, wenn keine Dringlichkeitsmaßnahmen ergriffen werden.

Das Gesetz sieht vor, dass solche Wohnungen als bewohnbar gelten, die zum Zeitpunkt ihrer Errichtung den gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Bewohnbarkeit, Sicherheit und Hygiene entsprechen; nicht vorgesehen ist hingegen, dass sie den nach und nach vorgenommenen Gesetzesänderungen angepasst werden müssen.

Dies vorausgeschickt,

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung,

mittels geeigneter Bestimmungen die Beiträge aus dem Landeshaushalt für Renovierung und Sanierung der Wohnungen zugunsten der Mieter des Instituts für sozialen Wohnbau wieder einzuführen;

in die Bestimmungen über den geförderten Wohnbau das Prinzip aufzunehmen, wonach das Wohnbauinstitut in festen Zeitabständen oder bei festgestellter Notwendigkeit die Sanierungs- und Renovierungskosten der Wohnungen übernimmt, wobei diese den veränderten gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Bewohnbarkeit, Sicherheit und Hygiene angepasst werden müssen, auch wenn kein Mieterwechsel erfolgt.

Gli alloggi Ipes con più di trent'anni di età

In provincia di Bolzano l'Ipes gestisce 603 appartamenti che hanno una vetustà sino ai settanta anni. Nella totalità di questi alloggi non sono mai stati eseguiti lavori di risanamento complessivi che abbiano compreso i servizi igienici, l'impianto elettrico, la qualità di pavimenti e serramenti interni.

Per questi interventi nel passato erano previsti contributi di ristrutturazione a favore degli inquilini e a carico del bilancio provinciale che però nel tempo sono stati soppressi.

Numerosi appartamenti di edilizia "sociale" sono in condizioni precarie: manca lo stesso impianto di riscaldamento, gli intonaci sono instabili, gli infissi non garantiscono né la sicurezza né il risparmio energetico, la pavimentazione è precaria e procura non solo disagi agli inquilini ma anche agli inquilini dei piani inferiori per un continuo fastidio

legato a rumori molesti che ha determinato anche crisi depressive ed esaurimenti comprovati da documentazione medica.

La situazione è stata ripetutamente denunciata agli organi competenti ma invano.

Il problema è dato, secondo gli uffici competenti interpellati, dal fatto che l'Ipes provvede alla ristrutturazione globale e al risanamento dell'alloggio solo in coincidenza con il cambio di intestatario.

In molti casi, però, l'alloggio in precarie condizioni viene "trasferito" di generazione in generazione rimanendo occupato ininterrottamente anche per decine di anni, e in oltre cento casi anche per settanta anni: se ne deduce che in questi casi l'alloggio è destinato a non subire interventi di adattamento per un periodo sproporzionato e si rischia di prolungare questo stato di cose senza termine, se non interverranno misure urgenti di intervento.

La legge prevede che per considerare gli alloggi "in regola" essi debbano corrispondere ai requisiti imposti dalla legge in tema di agibilità, sicurezza e salubrità al solo momento della costruzione e non debbano, anche nel tempo, adeguarsi alle mutate condizioni di legge.

Ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna

la Giunta provinciale a ripristinare con adeguati interventi normativi i contributi a favore degli inquilini Ipes e a carico del bilancio provinciale per la ristrutturazione e il risanamento di alloggi dell'Ipes; introdurre nella legislazione in materia di edilizia sociale il principio per cui l'Ipes si fa carico, a precise scadenze temporali o in caso di accertate necessità, degli interventi di risanamento e ristrutturazione degli alloggi con l'adeguamento degli stessi ai mutati requisiti di legge in materia di agibilità, sicurezza e salubrità anche non in coincidenza con i cambi di destinatario degli stessi alloggi.

Herr Abgeordneter Urzì, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

URZÌ (AN): Per chi lo voglia esiste tutt'oggi la possibilità di bussare alla porta di alcuni inquilini che risiedono in alloggi Ipes che sono concentrati per la maggior parte nella città di Bolzano e che hanno una particolare vetustà, e poter fare una scoperta che credevamo non fosse più possibile fare in una provincia come quella di Bolzano, quella relativa alle condizioni in cui una istituzione pubblica offre a cittadini che ne abbiano bisogno un appartamento. E sono condizioni che talvolta offendono il sentire comune, la dignità dei cittadini stessi. Ci riferiamo a quel patrimonio dell'Ipes, che abbiamo definito con questa formula vaga di una anzianità maggiore ai 30 anni, ma si parla di un patrimonio che ha anche 60 anni di età e sul quale non è mai stato svolto alcun intervento di risanamento, ristrutturazione, adeguamento ad un complesso di norme che attengono la salubrità dell'appartamento piuttosto che l'efficienza degli impianti idraulici e sanitari, piuttosto che l'efficienza, la sicurezza degli impianti elettrici, piuttosto che l'opportuna efficienza di tutti quegli annessi e connessi che rendono un alloggio non solo gradevole nel suo aspetto, ma anche adeguato a garantire una di-

gnitosa residenza. Mi riferisco in modo particolare per esempio alle tapparelle piuttosto che le persiane, piuttosto che gli infissi, piuttosto che le porte, i pavimenti, insomma, ci rendiamo conto che stiamo parlando di un patrimonio significativo, circa 600 appartamenti - oggi potrebbe essere cambiata al ribasso la cifra che abbiamo indicato a suo tempo, ma si tratterebbe di poche unità - alcuni dei quali hanno un'anzianità anche di 60 anni e sui quali mai nessuno è intervenuto per un lavoro di ristrutturazione, manutenzione particolarmente importante. Ci troviamo di fronte a situazioni, questo accade soprattutto a Bolzano dove questo patrimonio è concentrato, in cui l'impianto elettrico si trasforma in un pericolo, il parquet cede, scricchiola e si trasforma in un problema non solo per chi risiede ma anche per chi abita negli appartamenti circostanti. Ci troviamo di fronte ad impianti igienico-sanitari che hanno la necessità di essere urgentemente ristabiliti nella loro efficienza.

Ci sono delle norme che stabiliscono degli obblighi precisi per tutte queste caratteristiche. Ebbene sono obblighi che l'Ipes non rispetta, perché esiste questa particolare norma stabilita dalla Provincia che prevede che l'Ipes interviene in un progetto di ristrutturazione, di adeguamento dell'appartamento solo laddove questo appartamento venga ceduto da un intestatario ad un altro. Ma quando quello stesso appartamento, come accade normalmente, transita all'interno di una famiglia, dai genitori a dei figli e poi magari da questi ai propri nipoti, come accade normalmente se tutti questi soggetti hanno titolo per poter accedere all'edilizia sociale, ebbene, l'Ipes non interviene, quindi il bene rimane nella sua condizione originaria. Ovviamente ci troviamo di fronte a persone che hanno modeste disponibilità economiche, quindi non possono sobbarcarsi lavori che costano centinaia di milioni di vecchie lire quando si dice poco, quindi il proprietario ha la necessità, come accade anche sul mercato privato, di intervenire per i lavori di straordinaria manutenzione. Non stiamo parlando di sostituire chiodi al muro per appendere i quadri. Allora poco possono anche quelle forme di incentivo che pure sono state individuate dalla Provincia autonoma, ma che intervengono solo su una parte di quanto ha il cittadino affittuario che risiede in quell'appartamento e che comunque dovrebbe pagare di tasca propria per adeguare quegli appartamenti alle norme di legge. Non è uno sfizioso piacere che gli inquilini si assumerebbero. Chiediamo di ripristinare adeguati interventi normativi che prevedano contributi a favore degli inquilini in senso assoluto, non parziale, a carico del bilancio provinciale per il risanamento di questi alloggi Ipes, e chiediamo anche di introdurre il principio per cui l'Ipes si faccia carico a precise scadenze temporali e, in caso di accertate necessità, degli interventi di risanamento e ristrutturazione degli alloggi con l'adeguamento delle stesse ai mutati requisiti di legge in materia di agibilità, sicurezza, salubrità anche non in coincidenza dei cambi di destinatario degli stessi alloggi.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Die Anliegen des Kollegen Urzì sind mehr als berechtigt. Wir wissen, dass es in vielen Wohnungen des Instituts für sozialen Wohnbau nicht zum Besten steht. Allerdings frage ich mich, ob der Kollege Minniti den Kollegen Urzì nicht informiert hat. Gestern Nachmittag haben wir in der IV. Gesetzgebungskommission über das Omnibus-Gesetz Nr. 4 gesprochen, in dem ein Teil dem geförderten Wohnbau und dem Wohnbauinstitut gewidmet ist. Dabei gibt es auch einen Artikel, der Folgendes zum Inhalt hat: *“L’Ipes può autorizzare i locatori ad eseguire nelle abitazioni a loro assegnati lavori di manutenzione straordinaria. Per l’esecuzione dei lavori l’Ipes può concedere un contributo a fondo perduto non superiore al 70% della spesa riconosciuta ammissibile e al 20% del costo convenzionale di costruzione dell’abitazione.”* Das ist also genau das, was der Kollege Urzì ...

URZÌ (AN): *(interrompe)*

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Das scheint mir schon so zu sein. Die Mieter können Beiträge für außerordentliche Instandhaltungsarbeiten bekommen. Ein noch lobenswerterer Passus besagt, dass auch die architektonischen Hindernisse beseitigt werden sollen. Auf das warten wir auch schon lange und es ist gut, wenn das in Kraft tritt.

Ein Problem besteht aber noch, nämlich jenes, dass es keine Kriterien gibt. Wann bekommt man diesen Beitrag? Es ist leider Gottes wieder nur eine Kann-Bestimmung. Deshalb wäre es gut, wenn man wenigstens wüsste, nach welchen Kriterien diese Ermächtigung erfolgt, damit alle gleich behandelt werden. Deshalb ersuche ich Landesrat Cigolla uns zu sagen, unter welchen Voraussetzungen diese Beiträge ausbezahlt werden.

CIGOLLA (Assessore al patrimonio, alla cultura italiana e all’edilizia abitativa – Il Centro – Margherita): La collega Kury ha già detto che questo pomeriggio in sede di commissione legislativa tratteremo di questa materia. Sicuramente da parte della Giunta provinciale c’è tutta la buona volontà di venire incontro agli inquilini con una parte consistente a carico dell’Ipes. Quello che resta in totale ristrutturazione da parte dell’Ipes è l’avvicendamento in caso di morte, di qualcuno che si trasferisce, per cui l’unità viene ceduta, completamente ristrutturata e rimessa in circolazione per una futura riassegnazione.

URZÌ (AN): *(interrompe)*

CIGOLLA (Assessore alla Cultura italiana, edilizia abitativa – Il Centro): Le faccio un esempio. La sostituzione di ferramenti, di termosifoni, di parti avariate per degrado già adesso viene fatto a cura dell’Istituto, laddove c’è una commis-

sione che fa capo all'inquinato e che provvede alla sostituzione di parti avariate per degrado di vetustà.

URZÌ (AN): Una osservazione in merito al prezioso contributo della collega Kury riguarda la piena consapevolezza da parte nostra dell'avvio del dibattito in commissione legislativa su questi argomenti, ma questo non significa avere una legge in mano, anzi tutt'altro. Significa avere abbozzato un percorso che è tutto da seguire. Quindi questa mozione interviene come un'espressione di volontà intesa a ripristinare con adeguati interventi normativi ecc. i contributi, che significa l'auspicio acché tutto questo percorso si completi nel senso da noi auspicato. Se questa mozione vogliamo considerarla un po' come una sorta di ordine del giorno al disegno di legge omnibus possiamo anche farlo. In questo senso potrebbe essere d'auspicio il voto favorevole a questa mozione, perché inviterebbe in un certo qual modo la commissione legislativa a seguire questo percorso sino in fondo.

Nel merito. Un contributo non è ovviamente un intervento a contributo totale. Su questo forse va fatta un po' di chiarezza, quindi quando si afferma nel punto 1 della mozione che si intende sostenere il ripristino di contributi a favore degli inquilini, si intende dire contributi che possono essere del 5%, del 97, del 99%, non il 100%. La Giunta provinciale indica questo percorso che porterebbe al 70%, è molto ma non è quanto sarebbe possibile fare, per una motivazione che abbiamo già illustrato prima. Coloro che sarebbero chiamati a mettere mano alla ristrutturazione di un alloggio sono persone che risiedono in quell'alloggio sociale perché non hanno quelle risorse economiche che permetterebbe loro di cercare una sistemazione sul mercato privato. Hanno la necessità di un sostegno da parte dell'ente pubblico, quindi di un alloggio sociale. Non avendo le risorse economiche perché la loro stessa condizione li porta a chiedere un alloggio sociale, non possiamo chiedere a questi cittadini magari quel 30% se il contributo viene riconosciuto al 70%, di per esempio 50 mila euro? Mi domando se ciò è immaginabile e potrà essere praticabile realmente da un numero significativo di cittadini. Non è possibile forse che questa norma finisca per dettare un principio ma poi non riesca ad essere nella concretezza applicata per indisponibilità economiche per coloro ai quali si rivolge? Questo è il primo grosso interrogativo che lascio in sospeso.

La seconda questione attiene l'intervento in toto dell'Ipes. Allora l'assessore ha fatto bene a pensare che l'iter interviene in toto nella copertura delle spese di ristrutturazione quando l'intestatario scompare piuttosto che lascia l'appartamento, e questo prima di essere assegnato a dei nuovi affittuari viene completamente adeguato ai requisiti di legge. Ma se in corso di permanenza dello stesso nucleo familiare nella stessa abitazione perde una serie di risposdenze e requisiti imposti dalla legge, che sono nelle materie che abbiamo indicato, quindi in quello dell'agibilità, sicurezza, salubrità e quant'altro, ebbene l'Ipes ha il dovere morale oppure no di intervenire al ripristino di quelle condizioni dettate dalla legge? Le filosofie qua si dividono. La Giunta provinciale ritiene che non deve intervenire e si rinvia la soluzione del pro-

blema a quando l'alloggio passerà di mano, ma così facendo sono trascorsi anche 60 anni, c'è chi invece sostiene, come noi, che l'Ipes abbia il dovere in egual misura di intervenire anche con la famiglia che risiede in quell'alloggio eventualmente trovandole una sistemazione temporanea in modo da poter garantire lo svolgimento dei lavori di adeguamento dell'appartamento alle norme di sicurezza, dei lavori riguardanti la salubrità dell'appartamento, e poi la restituzione dello stesso al nucleo familiare. Noi riteniamo che questo debba essere non solo un dovere di ordine morale ma anche un compito di ordine politico assegnato alla Provincia, se intende rispettare le previsioni imposte dalla legge in materia di agibilità, salubrità, sicurezza degli appartamenti che cede in affitto.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Beschlussantrag ab: mit 6 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen und dem Fest Nein-Stimmen abgelehnt.

Wir könnten nun noch Tagesordnungspunkt 23 behandeln, aber ich sehe, dass das zuständige Mitglied der Landesregierung Saurer, nicht hier ist.

Herr Abgeordneter Urzì, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

URZÌ (AN): Sono il primo firmatario di questa mozione, però vedo che ci sono delle difficoltà notevoli nel reperire l'assessore che dovrebbe avere la competenza. Chiedo quindi che si rinvii la trattazione di questo punto all'ordine del giorno.

PRÄSIDENTIN: Gut, die Sitzung ist bis 15.00 Uhr unterbrochen.

ORE 12.47 UHR

ORE 15.05 UHR

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE:

GIORGIO HOLZMANN

VORSITZ DES VIZEPRÄSIDENTEN:

(Appello nominale – Namensaufruf)

PRESIDENTE: La seduta riprende.

Proseguiamo nell'esame dei punti all'ordine del giorno e riprendiamo l'esame della mozione n. 154/04, interrotto in mattinata dopo la presentazione di un emendamento da parte dell'assessore Theiner.

Do lettura dell'emendamento: "La parte impegnativa è così sostituita: 'ad adottare ulteriori misure affinché alle associazioni e cooperative operanti in ambito sociale e sanitario venga facilitato l'accesso ai mutui bancari tramite la concessione di fi-

deussioni per il finanziamento degli investimenti ai sensi del Piano socio-sanitario e per il prefinanziamento dei contributi degli enti pubblici”.

“Der verpflichtende Teil erhält folgende Fassung: ‘weitere Maßnahmen zu ergreifen, damit Vereinen und Genossenschaften im Sozial- und Gesundheitsbereich für die Finanzierung von Investitionen im Sinne des Sozial- bzw. Gesundheitsplanes und die Vorfinanzierung von Beiträgen der öffentlichen Körperschaften der Zugang zu Bankkrediten und Bürgschaftsleistungen erleichtert wird”.

La parola alla consigliera Kury.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Wie bereits am Vormittag angekündigt, nehme ich diesen Abänderungsantrag an.

PRESIDENTE: Votiamo sulla mozione così emendata: approvata all’unanimità.

Punto 8) dell’ordine del giorno: **“Mozione n. 161/04 del 20.7.2004, presentata dai consiglieri Leitner e Mair, riguardante tangenziale ovest a Bressanone – raccordo centrale”.**

Punkt 8 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 161/04 vom 20.7.2004, eingebracht von den Abgeordneten Leitner und Mair, betreffend Brixner Westumfahrung – Mittelanschluss Brixen”.**

Brixner Westumfahrung - Mittelanschluss Brixen

Das Verkehrsproblem in und um Brixen beschäftigt seit Jahren die Bevölkerung und die betroffenen Behörden. Nachdem die Notwendigkeit einer Westumfahrung außer Streit schien, hat eine von der Gemeinde Vahrn in Auftrag gegebene Verkehrsstudie belegt, dass der hausgemachte Verkehr in Vahrn überwiegt. Damit gerät jenes Argument ins Wanken, dass mit der Westumfahrung die Brennerstraße merklich entlastet würde. Laut der besagten Studie, die vom Ingenieurbüro Bergmeister erstellt wurde, fahren sehr viele Verkehrsteilnehmer aus Vahrn und den umliegenden Orten nur bis Brixen.

Aus Kostengründen wurde das ursprüngliche Projekt merklich reduziert. Viele Bürger von Brixen und aus den umliegenden Gemeinden stellen sich die Frage, warum nicht - zumindest mittelfristig - auf den geplanten Mittelanschluss verzichtet wird. Dadurch könnten die für den Süden der Stadt oder für die geforderte Untertunnelung von Vahrn notwendigen Geldmittel umgebucht werden. Der Mittelanschluss wird damit begründet, das Parkhaus, die errichtete Universität, die Bürgersäle und den Wohn- und Bürokomplex Reiserer zu bedienen. Dabei liegt keine Kosten-/Nutzenrechnung vor, die belegt, dass diese Variante um so viel billiger ausfällt. Man denke an die notwendigen Lärmschutzwände und an die notwendigen Baulichkeiten, welche der oberirdische Mittelanschluss mit sich bringt.

Es gibt eine Reihe von Gründen, die objektiv gegen die Variante des Mittelanschlusses sprechen:

Drei Ausfahrten auf einer Strecke von drei Kilometern Länge der Westumfahrung scheinen übertrieben.

Die Annahme, dass 70 % des Verkehrs Quell- und Zielverkehr der Stadt seien, kann nicht belegt werden (z. B. ist das Parkhaus während der Stoßzeiten spärlich gefüllt).

Die großen Parkplätze von Brixen liegen im Norden und Süden der Stadt.

Die Busse werden in Zukunft in Brixen Süd parken, da auf dem bisherigen Parkplatz in der Stadt die Universität gebaut wird.

Die meisten Hotels in Brixen wären über den Mittelanschluss auch nicht erreichbar.

Das Skigebiet auf der Plose ist über die Südausfahrt bequem erreichbar.

Die meisten Veranstaltungen in den Bürgersälen werden am Abend stattfinden, wenn der Berufsverkehr abgeebbt ist. Zudem sind sie für die Stadtbewohner zu Fuß bequem erreichbar.

Der Mittelanschluss erfolgt rund 50 Meter nach der Tunnelausfahrt und birgt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Der Mittelanschluss von der Westumfahrung führt ausschließlich ins bestehende Parkhaus, verbindet aber keinen ganzzeitlich befahrbaren Stadtteil. Auch die Nachzählung des Verkehrs durch die Münchner Verkehrsplaner im Jahre 2002 hat bestätigt, dass die Ausfahrt in der Mitte den Verkehr auf der jetzigen Durchfahrtsstraße nur geringfügig beeinflussen würde. Der Mittelanschluss bringt mit Sicherheit mehr Belastung als Entlastung für die Stadt im Allgemeinen und für die Anrainer im Besonderen.

Da eine rasche Verwirklichung der Westumfahrung für das gesamte Eisacktal dringend geboten ist, andererseits die Geldmittel knapp bemessen sind,

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung,

die Brixner Westumfahrung so schnell als möglich zu verwirklichen. Dabei soll vom Bau des Mittelanschlusses abgesehen und die dafür vorgesehenen Gelder für die Untertunnelung von Vahrn verwendet werden. Sollte sich die Notwendigkeit für den Mittelanschluss erweisen, kann dieser auch zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht werden.

Tangenziale ovest a Bressanone - raccordo centrale

Da anni gli abitanti di Bressanone e le autorità preposte si ritrovano a dover affrontare il problema del traffico urbano e di periferia. Quando ormai nessuno metteva più in discussione la necessità di una tangenziale ovest, uno studio del traffico, commissionato dal Comune di Varna, ha evidenziato che a Varna prevale il traffico interno. Ciò smentisce la convinzione che la tangenziale ovest porterebbe un notevole alleggerimento del traffico sulla strada del Brennero. Secondo detto studio dello studio di ingegneri Bergmeister numerosissimi utenti della strada provenienti da Varna e zone limitrofe si recano solo fino a Bressanone.

Visti i costi, il progetto iniziale è stato sensibilmente ridimensionato. Molti abitanti di Bressanone e dei comuni limitrofi si chiedono, perché non si rinunci, almeno per un certo periodo di tempo, a realizzare il raccordo centrale. In questo modo si libererebbero delle risorse da destinare alla realizzazione delle opere necessarie a sud della città oppure della richiesta galleria di Varna. La realizzazione del raccordo centrale viene giustificata con il fatto che servirà l'autosilo, l'università di recente costruzione, le previste sale civiche nonché il complesso residenziale e di uffici Reiserer. Non esiste comunque un'analisi dei costi e benefici che dimostri che tale variante sia realmente meno onerosa. Basti pensare alle necessarie barriere antirumore nonché alle opere che necessariamente comporta un raccordo centrale a cielo aperto.

Oggettivamente vi sono tanti buoni motivi per non realizzare la variante con il raccordo centrale:

Tre uscite su una tratta di 3 km della tangenziale ovest sembrano esagerate.

La supposizione che il 70% del traffico sia interno e quindi originato e diretto in città non ha riscontri oggettivi (per fare un esempio nelle ore di punta ci sono poche macchine nell'autosilo).

I grandi parcheggi di Bressanone si trovano a nord oppure a sud della città.

In futuro i bus parcheggeranno a Bressanone sud, dato che lì dove ora sorge il parcheggio in città si sta costruendo l'università.

La maggior parte degli alberghi di Bressanone non sarebbero comunque raggiungibili attraverso tale raccordo.

La zona sciistica della Plose è facilmente raggiungibile dall'uscita sud.

La maggior parte delle manifestazioni nelle sale civiche avrà luogo la sera, quando il traffico dei pendolari si sarà ormai calmato. Inoltre gli abitanti della città possono raggiungere comodamente queste sale a piedi.

Il raccordo centrale verrà realizzato ca. 50 m dopo l'uscita dal tunnel e costituisce un serio rischio per la sicurezza.

Il raccordo centrale conduce esclusivamente all'autosilo esistente, ma non funge da collegamento con alcun quartiere accessibile per tutto l'arco della giornata. Anche il secondo rilevamento del traffico effettuato nel 2002 dagli esperti di Monaco ha confermato che un'uscita centrale avrebbe solo scarsi riflessi sul traffico lungo la strada di transito. Per la città in generale e per i confinanti in particolare questo raccordo centrale comporterà indubbiamente più conseguenze negative che positive.

Visto che è nell'interesse dell'intera Val d'Isarco realizzare quanto prima la tangenziale ovest, che d'altro canto però i mezzi finanziari sono ridotti,

*IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna*

la Giunta provinciale

a realizzare quanto prima la tangenziale ovest di Bressanone, rinunciando alla costruzione del raccordo centrale e utilizzando i mezzi destinati a tale scopo per la realizzazione della galleria di Varna. Qualora dovesse rivelarsi la necessità di un raccordo centrale, questo potrà sempre essere realizzato in un secondo momento.

La parola al consigliere Leitner per l'illustrazione.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf verweisen, dass wir nicht das erste Mal über dieses Thema reden. Das Thema hat aber insofern an Aktualität gewonnen, als dass im Brixner Talkessel über Variante-projekte diskutiert wird. Die Gemeinden Brixen und Vahrn haben der Landesregierung einen Alternativvorschlag unterbreitet, und ich weiß, dass die Landesregierung bereit ist, diesem Vorschlag entgegenzukommen, wenn sich die Kosten nicht erhöhen. Das ist so, als ob ich sagen würde: "Du darfst mir eine goldene Uhr kaufen, aber sie darf nicht mehr als 100 Euro kosten." Wenn man diese Variante verwirklicht, dann wird es mehr Geld brauchen! Im Umkehrschluss heißt das, dass es eine neue Variante bräuchte, um im Kostenrahmen zu bleiben. Ich erinnere daran, dass die Gemeinde Vahrn einen Beschluss missachtet hat, den sie im Vorfeld gefasst hatte, mit welchem man dem Projekt der Landesregierung eigentlich schon zugestimmt hatte. Wenn man über neue Varianten diskutiert, so kostet das natürlich auch Zeit. Man muss auch mit Widerstand rechnen, was Zeitverzögerung mit sich bringen würde. Eine Verzögerung der Verwirklichung des Gesamtprojektes der Westumfahrung von Brixen kann niemand wollen. Wir verlangen mit diesem Beschlussantrag das genaue Gegenteil, nämlich, dass die Westumfahrung so schnell wie möglich verwirklicht wird. Wir wiederholen ein weiteres Mal unseren Vorschlag, auf den Mittelanschluss zu verzichten, weil man damit eine Menge Geld einsparen könnte, das man für eine Verlängerung des Tunnels im Gemeindegebiet von Vahrn hernehmen könnte. Sollte sich herausstellen, dass es den Mittelanschluss wirklich braucht, dann könnte man ihn auch erst in einem zweiten Moment verwirklichen. Jetzt geht es um die Verwirklichung der Westumfahrung. Wir wollen ja eine Umfahrung und nicht eine neue Zufahrt, aber so, wie man in Brixen städteplanerisch vorgegangen ist, deutet alles darauf hin, dass es eine Zufahrt für das Parkhaus, für die Universität, für das Forum usw. braucht. Ich weiß auch, dass das Parkhaus nur selten ausgelastet ist, aber es kann doch nicht im Sinne der Landespolitik sein, ein Gebiet vom Verkehr zu entlasten, um einigen Erfordernissen der Stadt Brixen entgegenzukommen. Jeder, der im Großraum Brixen arbeitet, weiß wie die Verkehrssituation derzeit aussieht. Wenn es Baustellen wie derzeit beim Autobahnanschluss Brixen-Süd gibt, so sind das vorübergehende Engpässe, mit denen die Bevölkerung sicher umgehen kann, wenn sie sieht, dass die Situation insgesamt besser wird.

Wie gesagt, die Westumfahrung muss so schnell wie möglich verwirklicht werden, und zwar ohne Mittelanschluss, denn dieser kann wirklich auch erst in einem zweiten Moment errichtet werden.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Der Beschlussantrag ist bereits seit mehr als einem Jahr auf der Tagesordnung, und es ist schade, dass der Kollege Pürgstaller nicht mehr hier ist, denn er könnte einen substanziellen Beitrag zur Diskussion leisten. Aber diesen leistet er mittlerweile ja von anderer Seite und er ist durchaus daran interessiert, dass der Mittelanschluss in Schwung kommt.

Die Behandlung dieses Beschlussantrages bietet uns die Gelegenheit, um Herrn Landesrat Mussner zu fragen, wie er die Situation der einzelnen Ausfahrten bewertet. Der Mittelanschluss ist momentan zwar nicht gerade auf Eis gelegt, aber es bewegt sich nur wenig. Wir wissen, dass die Verhandlungen mit den Anrainern und Grundbesitzern – vor allem mit dem Militär - ins Stocken geraten sind. Uns interessiert, wie Landesrat Mussner die aktuelle Situation der Nordausfahrt sieht. Es ist offenbar so, dass die Nord-Ausfahrt momentan beim Krankenhaus vorgesehen ist. Hier gibt es zwar ein Projekt des Projektanten Waldemarin, das dazu beitragen würde, die Siedlungsgebiete rund um den Rosslauf und rund um Kranebitt zu entlasten, aber diese Ausfahrt soll jetzt offenbar weiter nach Norden verschoben werden. Das würde wiederum dazu führen, dass der Mittelanschluss garantiert gebaut werden müsste, was einen bedeutenden Kostenanstieg mit sich bringen würde. Vor allem die Frage der Untertunnelung der Straße Richtung Vahrn würde damit deutlich in Frage gestellt. Also momentan herrscht wirklich einige Verwirrung, Herr Landesrat. Wir wissen, dass auch die Projektanten unsicher sind, und deshalb ist das eine gute Gelegenheit für Sie, Herr Landesrat, uns diesbezüglich Auskunft zu geben. Wir sind der Meinung, dass der Mittelanschluss nicht allzu viel bringt. Er würde eine Verkehrsentlastung von höchstens 15 Prozent bringen, während die Nordausfahrt sehr viel mehr bringen würde. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass es vor allem um eine Entlastung des Stadtgebietes geht.

Wir unterstützen diesen Beschlussantrag sehr gerne, wenngleich wir bedauern, dass er auf Alternativen für den Individualverkehr nicht eingeht. Wir möchten den Landesrat bitten, uns aus seiner Insidersicht Auskunft über den Planungsstand zu geben, der momentan sehr vielen Brixnern Rätselraten aufgibt.

PÖDER (UFS): Ich durchbreche jetzt die Falange der Eisacktaler bzw. ehemaligen Brixner Bürgermeisterkandidaten. Die Frage bezüglich des Mittelanschlusses ist ja schon relativ alt. Es hat immer wieder Proteste und Forderungen gegeben, den Mittelanschluss nicht zu errichten. Dann hat es natürlich auch andere Vorschläge gegeben. Auch seitens der Landesregierung hat es immer wieder den Versuch gegeben, den Mittelanschluss zu rechtfertigen. Es ist so, dass die Sinnhaftigkeit des Mittelanschlusses nicht unbedingt auf den ersten Blick und – ich muss zugeben – auch nicht auf den zweiten und dritten Blick erkennbar ist. Ich hätte mir erwartet, dass diese Frage doch in einer vernünftigen Art und Weise beantwortet werden kann, aber mittlerweile haben manche eine ganz eigentümliche und bizarre Vorstellung von einer Umfahrung, näm-

lich, dass eine Umfahrung den Verkehr sammeln und dann an irgendwelchen strategisch günstigen Positionen in die Städte und Dörfer leiten soll. Ich erinnere nur an die Diskussion in Welsberg, wo innerhalb eines Kilometers drei Ausfahrten errichtet worden sind. Mittlerweile muss man sagen, dass es dort die Ausfahrt Mitte nicht gebraucht hätte. In Brixen gibt es natürlich eine ganz andere Situation, wenngleich man sagen muss, dass das Verkehrsaufkommen in beiden Fällen relativ hoch ist. Auf jeden Fall ist zu sagen, dass die Sinnhaftigkeit nicht darin liegen kann, dass man den Verkehr an irgendeinem Punkt in die Stadt lenkt, weil man dort irgendein Parkhaus füllen will oder weil dort irgendwelche Strukturen sind, die man genutzt wissen will. Ich glaube nicht, dass darin der Sinn einer Umfahrung liegen kann. Wir alle kennen die Situation in Brixen und es hat immer wieder Interventionen betroffener Bürger gegeben, die ein direktes Interesse haben. Es stellt sich also die Frage, ob es verkehrstechnisch etwas bringt. Bisher hat es nicht den Anschein, dass der Mittelanschluss verkehrstechnisch etwas bringen würde. Wir diskutieren schon relativ lange über den Mittelanschluss und es hat viele vernünftige Argumente gegeben, die dagegen sprechen, aber kaum stichhaltige Argumente, die dafür sprechen. Es würde mich also überraschen, wenn wir heute das eine und andere stichhaltige Argument pro Mittelanschluss hören könnten.

BAUMGARTNER (SVP): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Ich bin schon immer wieder überrascht, dass wir in regelmäßigen Abständen über Beschlussanträge solcher Art diskutieren müssen. Über das Thema "Mittelanschluss in Brixen" ist wirklich zur Genüge diskutiert worden und auch dessen Notwendigkeit wurde wirklich klar dargestellt. Wer Brixen kennt, der weiß, dass es im Süden davon eine sehr große Gewerbezone mit einem sehr großen Verkehrsaufkommen gibt. Außerdem hat Brixen ein pulsierendes Zentrum, in dem nicht nur Geschäfte, sondern auch die Universität, das Forum, das Vereinshaus usw. angesiedelt sind. Dort spielt sich also sehr viel ab, zum Glück, muss man sagen, denn Brixen ist noch eine lebende Stadt. Auch im Norden der Stadt befindet sich ein neuralgischer Punkt, und zwar eine Einrichtung, die sehr viel auch von Außenstehenden angefahren wird, nämlich das Krankenhaus. Es gibt selten eine Stadt, die verkehrstechnisch durch eine Umfahrung derart gut erschlossen werden kann, wie es in Brixen der Fall ist. Auch in Bozen hat man mit dem Bau der Eisackuferstraße versucht, das Zentrum kammartig zu erschließen. Die Verkehrsteilnehmer, die einen bestimmten Punkt der Stadt anfahren, müssen auf dem kürzesten Weg dorthin kommen. Das ist das entscheidende Kriterium einer Umfahrung! Wenn man die Stadt Brixen wirklich entlasten will, das heißt, wenn man dafür sorgen will, dass jene, die nach Brixen wollen, den kürzesten Weg nehmen können, so muss man den Mittelanschluss bauen. Ich verstehe also nicht, warum dieses Thema immer wieder angeschnitten wird. Es ist wirklich nur selten so, dass man ein Problem mit einer Umfahrung derart gut lösen kann.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Am nächsten Montag werden wir in der Landesregierung über die Verschiebung des Brixner Nordanschlusses diskutieren. Ich bin sicher, dass eine entsprechende Entscheidung getroffen werden wird.

Es gibt natürlich viele Gründe, die dafür sprechen, dass man sich diesen Schritt gut überlegt. Wir sind davon ausgegangen, dass die Lösung nicht mehr kosten darf, als vorher vorgesehen. Der Vorschlag, der in der Landesregierung besprochen werden wird, sieht aber vor, dass in Vahrn insgesamt 1,7 Millionen Euro mehr ausgegeben werden müssten. Es ist auch ausgeschlossen, dass die Untertunnelung komplett zugedeckt gemacht wird.

Es stimmt, dass die Projektanten zur Zeit etwas verunsichert sind, aber das ist ganz bestimmt nicht auf uns zurückzuführen. Die Projektanten nehmen sich viel zu viel der Lösungen von Gemeinden an und studieren verschiedenste Varianten, was falsch ist.

Nun noch zum Thema Mittelanschluss. Von 1993 bis 1999 wurden in der Brixner Altstadt mehrere Straßen für den Verkehr gesperrt, was zur Folge hatte, dass der Schleichverkehr aus der Altstadt auf die Staatsstraße zurückgedrängt wurde. Außerdem ist zu sagen, dass es in der Stadt Brixen heute ganz andere Verkehrsströme gibt als im Jahr 1993. Eine wiederholte Verkehrszählung ergab eine deutliche Mehrbelastung der Staatsstraße, und zwar bei gleichen oder sogar geringeren Verkehrsmengen der einmündenden Nebenstraßen. Dies ist nicht nur auf die allgemeine Verkehrszunahme, sondern auch auf das Zurückdrängen des Schleichverkehrs auf die Staatsstraße zurückzuführen. Inzwischen wurde auch die Feldthurner Straße mit der Unterführung ausgebaut, die aber nicht direkt an die Umfahrungsstraße angebunden ist. Deutlich zu sehen ist auch eine Verkehrsverlagerung auf die Staatsstraße durch die geänderte Verkehrsführung in der Altstadt. Diese einzelnen Veränderungen wurden in der überarbeiteten Verkehrsstudie des Büros „Lang, Keller & Buchgart“ aus München detailliert aufgelistet: *“Unter den geänderten Voraussetzungen steht die Entlastungswirksamkeit nicht mehr im gleichen Maße im Vordergrund. Der Mittelanschluss würde nach heutigem Erkenntnisstand und unter der Voraussetzung einer Fortführung nach Vahrn von circa 8.000 Kraftfahrzeugen am Tag benutzt. Deutlich spürbar ist die Entlastungswirksamkeit des Mittelanschlusses mit einer Reduzierung auf circa 2.000 Autos nördlich der Romstraße.”* Zusammenfassend kann also Folgendes gesagt werden: Die Entlastungswirksamkeit des Mittelanschlusses beruht in erster Linie auf der zentralen Lage für den Verkehr in Stadtmitte mit dem Parkhaus und dem zentralen Geschäfts- und Tourismusbereich in der Altstadt. Ich bin natürlich auch Ihrer Meinung, dass wir keine Zufahrtsstraße für das Zentrum bauen dürfen. Auch zentral gelegene Arbeits- und Wohnstandorte können über die Umfahrung direkt erreicht werden. Die Romstraße, der Kleine Graben und die Bahnhofsallee bekommen verstärkt einen aufenthaltsorientierten Charakter. Der Mittelanschluss erhöht auch die Benutzbarkeit des

zukünftigen Hauptsstraßensystems, da er die Möglichkeit bietet, die Umfahrung auch in Teilabschnitten wirksam werden zu lassen und im Falle von Stauungen, Unfällen oder Bauarbeiten die Stadt teilweise zu umfahren und damit auch weniger zu belasten.

Welche Situation haben wir heute? Im April wurde das Baulos abgeändert, und zwar in dem Sinne, dass es nicht mehr den Südtunnel und den Mittelanschluss gibt, sondern den Südtunnel mit dem Nordanschluss. Dieser Bauabschnitt wurde herausgenommen, damit die Arbeiten schneller vorangehen können. Der Mittelanschluss ist immer noch im Projekt enthalten und wir werden ihn auch verwirklichen. Das erste Baulos wurde vom Technischen Landesbeirat genehmigt. Die Veröffentlichung der Arbeiten ist schon erfolgt, und bis Ende September wurden alle Firmen angeschrieben, die zur Ausschreibung zugelassen sind. Es ist dann ein Problem aufgetreten, und deshalb mussten wir in den letzten Tagen einige Korrekturen machen, aber die Zeiten werden trotzdem eingehalten. Man kann also sagen, dass wir das erste Baulos noch innerhalb Dezember ausschreiben werden. Im Jahr 2006 wird dann mit den Arbeiten begonnen werden. Auf jeden Fall wird nach dem Gesamtplan vorgegangen. Es wird keine Änderungen geben. Die Realisierung wird so vorgenommen werden, wie es die finanziellen Möglichkeiten erlauben. Wir konzentrieren uns auf die Vervollständigung der Bauarbeiten in der Industriezone und auf die Autobahnausfahrt, die im Jahr 2006 fertiggestellt werden wird. Die Einfahrt in die Industriezone mit Unterführung der Bahnlinie wird im April 2006 möglich sein. Die Arbeiten gehen hier sehr gut voran, die Zeiten haben sich sogar verkürzt. Das wird dazu beitragen, einen gewissen Schwerverkehr aus der Stadt hinauszuverlagern. Auf jeden Fall bleibt das Projekt so, wie es ist, auch mit dem Mittelanschluss.

Was die Gemeinde Vahrn anbelangt, so wird die Entscheidung am Montag fallen, aber das wird bestimmt nicht zu einer Verzögerung der Arbeiten führen. Deshalb ersuche ich um Ablehnung dieses Beschlusses.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Die Diskussion zeigt, dass das Thema erkannt wurde. Wenn sich der Kollege Baumgartner darüber wundert, dass immer wieder über dieses Thema diskutiert wird, so muss ich ihm sagen, dass er es ruhig uns überlassen kann, wann und zu welchem Anlass wir Vorschläge machen. Solange die letzten Entscheidungen noch nicht getroffen sind, wollen wir uns selbstverständlich wehren, im Sinne einer bestmöglichen Lösung. Die Vertreter der Opposition sitzen ja nicht nur hier im Landtag, um zu warten, bis die Zeit vorbei geht!

Kollege Baumgartner, es gibt Menschen, die das große Bedürfnis haben, in die Stadt hinein- oder aus der Stadt hinauszufahren. Es gibt aber auch viele Menschen, die in der Stadt wohnen und ein Recht auf eine angemessene Lebensqualität haben, was derzeit nicht der Fall ist. Ich habe den Eindruck gehabt, dass Du vorher als Direktor des Kaufleuteverbandes gesprochen hast. Natürlich haben auch die Kaufleute ihre berechtigten Interessen, und es ist Aufgabe der Politik, das alles unter einen Hut zu bringen. Wir reden hier über ein Projekt, das sich Westumfahrung von Brixen

nennt. Es wird schon Jahre darüber diskutiert und die Leute warten auf dessen Verwirklichung. Die Landesregierung hat sich einen Zeitplan vorgegeben, und die Brixner und all jene, die in der Umgebung von Brixen wohnen und arbeiten, wird es freuen, wenn im nächsten Jahr der erste Spatenstich in diese Richtung erfolgen wird. Ich nehme zur Kenntnis, dass der Mittelanschluss zunächst nicht gebaut wird. In Südtirol muss man sich manchmal wirklich wünschen, dass weniger Geld vorhanden ist, denn dann werden bestimmte Dinge nicht gebaut. Herr Landesrat, wir waren ja bei einem gemeinsamen Lokalausgleich in Brixen, und ich weiß, dass Sie vom Mittelanschluss selber nicht unbedingt begeistert sind. Der politische Willen, der durch bestimmte Lobbyisten vorgetragen wird, wird schlussendlich den Ausschlag geben. Wenn die Landesregierung am Montag über eine mögliche Verlagerung des Nordanschlusses nach Norden entscheidet, so ist wahrscheinlich nicht allen klar, was das bedeuten würde. Wenn dieser Anschluss gebaut wird, dann werden die Verkehrsteilnehmer aus Natz, Schabs und Raas nicht mehr über die gerade Strecke zur Autobahn hinunterfahren, sondern über die sogenannte Schabser Höhe. Das wird die Neustifter freuen! Sie kennen das Gebiet, Herr Landesrat, und ich weiß, dass Sie sich das Umfeld genau angeschaut haben. Wenn man das so will, dann soll man es den Leuten sagen und sie nicht glauben machen, dass es insgesamt eine Entlastung bringt. Es wird immer das Krankenhaus vorgeschoben, aber ich glaube nicht, dass in Zukunft am Krankenhaus Brixen noch weiß Gott was gebaut werden wird. Expansionsnotwendigkeiten für das Krankenhaus Brixen sehe ich nicht, und deshalb ist dieses Argument subtil. Wenn man die Straße nach Norden verlegt, dann braucht es neuen Kulturgrund. Unterirdisch wird der Anschluss nicht gemacht und deshalb muss er oberirdisch gemacht werden, was bedeutet, dass eine Straße quer durch Felder zur alten Pustertaler Kreuzung führt. Das wird also eine neue Durchzugslinie und kein Anschluss! Die Landesregierung möge diese Argumente beachten, wenn sie eine Entscheidung trifft.

Wir bleiben selbstverständlich bei unserem Antrag: Die Umfahrung muss so schnell wie möglich verwirklicht werden und es darf keine neue Zufahrt für die Stadt geben.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Beschlussantrag ab: mit 10 Ja-Stimmen und 20 Nein-Stimmen abgelehnt.

Punkt 9 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 163/04 vom 22.7.2004, eingebracht von den Abgeordneten Leitner und Mair, betreffend die Abschaffung der Autosteuer”.**

Punto 9) dell'ordine del giorno: **“Mozione n. 163/04 del 22.7.2004, presentata dai consiglieri Leitner e Mair, riguardante l'abolizione della tassa automobilistica”.**

Abschaffung der Autosteuer

Die steuerliche Belastung der Autobesitzer hat ein Ausmaß erreicht, das nicht mehr sozialverträglich ist. Für den Fiskus ist das Auto längst zur Melkkuh schlechthin geworden. Dabei ist für die allermeisten Bürger das Auto ein notwendiges Gut des täglichen Gebrauchs und nicht etwa ein Luxusartikel.

Wie Landesrat Werner Frick auf eine freiheitliche Landtagsanfrage geantwortet hat, zahlen die Südtiroler Autofahrer jährlich rund 350 Millionen Euro an Steuern. Neben der Autosteuer flossen im Jahre 2003 rund 17 Millionen Euro an Kraftfahrzeugversicherungssteuer, 163 Millionen Euro an Treibstoff-Akzisen (Daten 2001) sowie 65,5 Millionen Euro für die fällige Mehrwertsteuer in den Landeshaushalt.

In den Jahren 2002 und 2003 hat das Land jeweils rund 45 Millionen Euro für die Autosteuer eingehoben. Die Maßnahmen für eine Steuerbefreiung bei methangasbetriebenen Autos und bei Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern sind unbedeutend. So gibt es in ganz Südtirol immer noch erst eine einzige Tankstelle für methangasbetriebene Fahrzeuge und rund 300 Autos, die diesen Kraftstoff tanken. Bis zum 2. Juli 2004 wurden insgesamt 127 Ansuchen für die Befreiung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen mit Partikelfilter eingereicht.

Während in den meisten europäischen Staaten 30 bis 35 Prozent der Steuereinnahmen, die von den Autobesitzern aufgebracht werden, für den Bau und die Instandhaltung von Straßen verwendet werden, liegt der Prozentsatz italienweit bei rund 20 Prozent, in Südtirol jedoch etwas höher.

Da es sich bei der Autosteuer um eine Besitzsteuer handelt, werden alle Fahrzeughalter gleichermaßen zur Kasse gebeten, gleichgültig, ob sie viel fahren oder nur einige Male. Dies scheint wenig sinnvoll und ungerecht, weshalb es auch in anderen Ländern Bestrebungen gibt, die Autosteuer abzuschaffen und den Ausfall über den Kraftstoffpreis wettzumachen. In diesem Falle würden diejenigen mehr zahlen, die auch mehr fahren. Eine solche Regelung käme dem Verursacherprinzip näher.

DER SÜDTIROLER LANDTAG verpflichtet

die Landesregierung, umgehend die Voraussetzungen dafür zu schaffen, damit die Kraftfahrzeugsteuer zum frühest möglichen Zeitpunkt auf das niedrigst mögliche Ausmaß (minus 10%) reduziert wird.

Abolizione della tassa automobilistica

Le pressione fiscale sui proprietari di un'automobile è aumentata fino a divenire socialmente intollerabile. Da un pò di tempo a questa parte il fisco spreme gli automobilisti in tutti i modi, benché per la maggior parte dei cittadini l'auto sia un bene di uso quotidiano e non un articolo di lusso.

Come già indicato dall'assessore Werner Frick nella risposta a un'interrogazione presentata in Consiglio provinciale dai Freiheitlichen, gli automobilisti altoatesini sono tassati ogni anno per circa 350 milioni di euro. A parte la tassa automobilistica, nel 2003 sono finiti nella casse della Provincia circa 17 milioni di euro derivanti dalle imposte sulle assicurazioni degli autoveicoli, 163 milioni di euro di accise sui carburanti (dati 2001) e 65,5 milioni di euro di IVA.

Nel 2002 e nel 2003 la Provincia ha riscosso annualmente circa 45 milioni di euro in tasse automobilistiche. I provvedimenti relativi all'esenzione fiscale per le auto alimentate a metano e quelle con motore diesel munite di filtro antiparticolato sono insignificanti. In tutto l'Alto Adige c'è tuttora una sola stazione di servizio per autoveicoli alimentati a metano e sono circa 300 le automobili di questo tipo. Entro il 2 luglio 2004 sono state presentate complessivamente 127 domande di esenzione dalla tassa automobilistica per autovetture con filtro antiparticolato.

In quasi tutti gli Stati europei dal 30 al 35% del gettito fiscale derivante dalle tasse automobilistiche è destinato alla costruzione e manutenzione delle strade, mentre in Italia questa percentuale è circa del 20%, in Alto Adige peraltro essa è un po' più alta.

Visto che è un'imposta sulla proprietà, la tassa automobilistica va pagata da tutti coloro che possiedono un'autovettura, a prescindere dalla frequenza con cui viene utilizzata. Ciò non è né sensato né equo, motivo per cui anche in altri Paesi ne viene invocata l'abolizione e la compensazione con un aumento del prezzo del carburante. In questo caso pagherebbero di più coloro che utilizzano maggiormente il mezzo, in base al principio di causalità.

*IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO,
impegna*

la Giunta provinciale a creare subito i presupposti affinché la tassa automobilistica sia ridotta quanto prima al minimo (meno 10%).

Herr Abgeordneter Leitner, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke, Frau Präsidentin! Auch dieser Beschlussantrag ist nicht zum ersten Mal auf der Tagesordnung, aber wie wir beispielsweise beim Beschlussantrag bezüglich der Abschaffung der Sitzungsgelder gesehen haben, muss man einen Antrag manchmal 20 Mal stellen, bis er dann endlich angenommen wird.

Wir kennen die Entwicklung des Benzinpreises und die diesbezüglichen Sorgen der Bevölkerung. Einige Dinge in den Prämissen stimmen nicht mehr, denn mittlerweile gibt es nicht mehr nur eine Erdgas-Tankstelle. In der Zwischenzeit sind – wenn ich mich nicht täusche – zwei dazugekommen, aber das ist meiner Meinung nach immer noch zu wenig. Was die steuerliche Belastung anbelangt, so haben wir einige kleine Akzente gesetzt, die in die richtige Richtung gehen, bisher aber nicht gegriffen haben. Erst neulich hat man einen Partikelfilter zugelassen, der für 400 Modelle tauglich sein soll. Vorher hat es insgesamt nur 127 Ansuchen gegeben. Das, was man als große Errungenschaft hat verkaufen wollen, war in der Praxis nicht anwendbar. Es hat auch nur 300 methangasbetriebene Fahrzeuge gegeben. Wir haben auch den Antrag gestellt, bei Dieselaautos mit Partikelfilter die Befreiung von der Kfz-Steuer auf drei Jahre zu erhöhen, aber auch diese Forderung ist nicht angenommen worden. Das wäre ein zusätzlicher Anreiz, ein Auto mit einem Partikelfilter nachzurüsten bzw. ein Auto mit Partikelfilter zu kaufen. Vom Otto-Normal-Verbraucher können wir nicht verlan-

gen, dass er sich ein Auto zulegt, das er sich wahrscheinlich nicht leisten kann. Nicht jeder ist in der glücklichen Situation, ein Gehalt wie die Landtagsabgeordneten zu beziehen. Infolgedessen muss er mit einem alten Auto auskommen, mit dem er aber nicht fahren darf. Die Leute, die eigentlich schon genug gestraft sind, weil sie weniger verdienen, werden noch einmal gestraft, weil sie mit dem Auto nicht fahren dürfen. Aber die Steuer müssen sie trotzdem zahlen, und das ist ungerecht! Wenn im Winter aufgrund der Feinstaubbelastungen wieder Fahrverbote eingeführt werden, dann sagen die Leute: "Moment einmal, ihr Politiker geht her und verbietet mir das Autofahren, aber die Steuer darf ich trotzdem zahlen!" Das müssen Sie den Menschen schon erklären! Die Kfz-Steuer wird vom Land eingehoben, und wir hätten die Möglichkeit, diese Steuer um 10 Prozent zu senken. Diese Möglichkeit gibt uns der Staat und wir sollten sie endlich auch nützen.

Wir möchten mit diesem Beschlussantrag nicht das Autofahren propagieren. Es ist nun einmal eine Tatsache, dass viele Leute auf das Auto angewiesen sind. Auf der Tagesordnung gibt es auch einen Beschlussantrag der Freiheitlichen, der die Erhöhung der Pendlerzulage zum Inhalt hat. Der Beitrag, den das Land für das Pendeln zahlt, ist seit zehn Jahren derselbe. Die Preise sind inzwischen gestiegen, aber was die Zuwendungen anbelangt, sind wir immer noch auf dem Niveau der frühen 90-er Jahre. Das ist auch nicht vertretbar. Wenn wir den Leuten entgegenkommen wollen, dann müssen wir konkrete Akzente setzen. Eine Möglichkeit wäre eine zehnprozentige Senkung der Kfz-Steuer. Frankreich hat die Autosteuer schon abgeschafft. Man zahlt ja sowieso schon genug über den Benzinverbrauch, und deshalb bräuchte es diese Steuer wirklich nicht. Die Zuständigkeit für eine gänzliche Abschaffung haben wir aber leider nicht. Der Bürger zahlt ja bereits genug Steuern für den Treibstoff. Wir wissen ja, dass 70 Prozent des Treibstoffpreises Steuern sind. Wir zahlen immer noch für den Abessinien-Krieg aus den 30-er Jahren, für das Erdbeben von Irpinia, für den Libanon und für was weiß der Kuckuck noch alles! Das ist kein realer Preis mehr, sondern das ist ein modernes Raubrittertum, das endlich abzustellen ist!

KLOTZ (UFS): In diesem Winter bzw. in nächster Zeit wird es sehr viele geben, die es sich überlegen, ob sie noch mit dem Auto fahren oder nicht, einfach aufgrund der gestiegenen Benzinpreise. Wir hatten vor einem halben Jahr den Antrag gestellt, jene Kraftfahrzeughalter von der Autosteuer zu befreien, die für zwei, drei Monate nicht mit dem Auto fahren. Es gibt viele Leute, die das Auto nicht das ganze Jahr benutzen, aber die Autosteuer müssen sie trotzdem zahlen. Auf jeden Fall wurde dieser Antrag abgelehnt. Angesichts der gestiegenen Benzinpreise könnte man auch an eine solche Möglichkeit denken.

Selbstverständlich stimme ich diesem Beschlussantrag zu. Nicht für alle ist das Spielzeug, sondern für viele ist es das Mittel, das sie zur Arbeit bringt. Deshalb sollte man den Leuten hier schon entgegenkommen. Sollte dieser Beschlussantrag nicht angenommen werden, so sollte man darüber nachdenken, ob es nicht möglich

wäre, für diejenigen eine Einsparung der Kfz-Steuer vorzusehen, die das Auto zwei, drei Monate nicht benutzen.

PÖDER (UFS): Es gibt ja eine Befreiung von der Kfz-Steuer, nämlich dann, wenn man einen Partikelfilter einbaut. Dann bekommen die Autobesitzer ein “Briefl” von Ihnen, Herr Landesrat, und es wird ihnen bestätigt, dass sie ab diesem Augenblick ein “Umwelt-Auto” fahren. Das muss man sich einmal vorstellen! Da baut jemand einen Partikelfilter ein und es wird ihm dann bestätigt, dass er ein “Umwelt-Auto” fährt, obwohl er nach wie vor mit einem Fahrzeug fährt, dass im Prinzip nicht unbedingt den Umweltschutz fördert. Das aber nur am Rande erwähnt.

Es ist die Frage zu stellen, ob wir es uns weiterhin leisten können, die Leute so zu belasten. Das Auto ist nun einmal ein Fortbewegungsmittel und der Idealzustand, dass nur mehr die allerwenigsten mit dem Privatfahrzeug fahren, ist noch immer nicht erreicht. Es zeichnet sich auch nicht unbedingt ab, dass die öffentliche Verkehrsstruktur irgendwann einmal so sein wird, dass man auf das Privatfahrzeug weitestgehend verzichten kann. In den meisten Familien gibt es sogar zwei und mehr Fahrzeuge. Eine Senkung der Kfz-Steuer wäre eine der Möglichkeiten, die wir hätten, um die Steuerlast zu verringern. Die Kfz-Steuer gibt es ja nicht deshalb, um eine Öko-Steuer zu verlangen oder die Leute dazu anzuhalten, weniger mit dem Auto zu fahren. Die Kfz-Steuer ist eine reine Besitzsteuer. Deshalb sollte wirklich darüber nachgedacht werden, ob eine Steuerverringern in diesem Bereich beschlossen werden kann.

Wenn wir von Steuerbefreiung reden, möchte ich auch noch einen anderen Punkt ansprechen, den wir bereits vor einigen Jahren erstmals vorgeschlagen haben. Auch bei der Kfz-Steuer sollte eine familienfreundliche Regelung gefunden werden, indem beispielsweise ein Familienfahrzeug von der Kfz-Steuer befreit wird. Wenn schon keine generelle Abschaffung der Kfz-Steuer möglich ist, so sollte zumindest eine punktuelle Befreiung ermöglicht werden.

FRICK (Landesrat für Handwerk, Industrie, Handel sowie Finanzen und Haushalt – SVP): Werte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Es ist in der Tat so, dass wir vom Start weg einen großen Erfolg mit der Steuerbefreiung für Autos mit Partikelfilter hatten. Das bezieht sich allerdings nur auf die Zulassung von Neufahrzeugen, während es in Bezug auf die Nachrüstungen einen totalen Misserfolg gegeben hat. Das hängt sicher auch mit der Verfügbarkeit dieser Einbauteile zusammen. Ich glaube aber, dass uns der Partikelfilter, den es seit kurzer Zeit gibt und der für alle Auto-Marken geeignet ist, einen gewissen Schwung geben kann. In diesem Zusammenhang hat sich folgende Tatsache ergeben: Wenn man einen Partikelfilter in ein Auto einbaut, welches der Euro-4-Norm entspricht, bekommt man keine Steuerbefreiung. Das ist in der Tat eine widersprüchliche Regelung, die abgeändert werden muss. Natürlich wollen wir weiterhin den zusätzlichen Einbau von Partikelfiltern fördern, selbst dann, wenn das Auto insgesamt schon einen relativ hohen Standard hat.

Jetzt aber zum grundsätzlichen Problem. Wir alle spüren, dass die Autokosten nicht nur für den Autofreak, sondern für jeden Mann und jede Frau eine Belastung sind. Das ist ein Faktum, das auch mit internationalen Entwicklungen zusammenhängt. Wenn gesagt wird, dass versucht werden muss, das in irgendeiner Weise auszugleichen, beispielsweise indem das Land in Zusammenhang mit der Autosteuer geringere Einnahmen akzeptiert, so muss ich sagen, dass man das machen könnte. Die gesetzlichen Möglichkeiten dazu bestehen, aber so etwas kann man nur dann machen, wenn man gleichzeitig schon eine Antwort auf die Frage hat, wie das entsprechende Finanzloch dann gefüllt werden soll. Deshalb sind wir der Auffassung, dass unsere bisherige Haltung in diesem Zusammenhang auch die zukünftige sein wird. Das gilt im Übrigen auch für die Art dieser Steuer. Ihr wisst, dass die Kfz-Steuer früher eine Art Nutzungssteuer war, jetzt ist sie eine Besitzsteuer. Auf jedem Fall hat sich das System der Besitzsteuer bewährt, und deshalb würde ich auch dabei bleiben. Wir können diesem Beschlussantrag also nicht zustimmen.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Das ist sehr schade, Herr Landesrat, denn die Bevölkerung würde sich wirklich eine Entlastung erwarten. Wenn wir von Zahlen sprechen, so wissen Sie, Herr Landesrat, dass Land im letzten Jahr 50 Millionen Euro an Autosteuer kassiert hat. Minus zehn Prozent wären nach Adam Riese minus fünf Millionen Euro. Einen derartigen Verlust könnte der Landeshaushalt von fünf Milliarden Euro schon verkraften! Wir haben nicht viele Möglichkeiten, wo wir eingreifen können, weil wir die Steuerhoheit nicht haben und weil man diesbezüglich auch nichts tut. Dieses System passt dem Land ja nur zu gut. Der Staat hebt die Steuern ein und das Land kassiert kräftig mit. Diese Regelung mag sehr angenehm sein, zeugt aber nicht unbedingt von politischer Verantwortung. Wenn man wirklich ein überzeugter Autonomist ist, dann müsste man endlich einen Schritt weitergehen und auch andere Kompetenzen vom Staat verlangen. Wenn wir warten, bis uns der Staat das freiwillig gibt, wie bei den Lehrern und Staatsstraßen, so nach dem Motto "Nehmt Euch den Krempel und zahlt auch dafür" ... Ich möchte jetzt nicht falsch verstanden werden, denn mit Krempel meine ich natürlich nicht die Lehrer. Wie gesagt, diese Art von Politik sollten wir nicht als Grundlage für eine zukunftssträchtige Politik insgesamt hernehmen. Es ist leicht Steuererleichterungen zu gewähren, wenn das gar nicht möglich ist. Wir haben die Auswirkungen gesehen. 127 Autos wurden mit Partikelfiltern nachgerüstet und 300 Autos fahren mit Methangas. Das ist ein Flop, wie man ihn sich sicher nicht vorgestellt hat. Das war aber vorherzusehen! Welcher Bürger geht her und lässt sich in sein altes Auto einen Partikelfilter für 600 Euro einbauen, wenn er sich dann im Endeffekt nur 100 Euro spart? Hat wirklich jemand geglaubt, dass das irgendjemanden beeindrucken würde? Jetzt gibt es plötzlich einen Partikelfilter, der für jedes Auto passen soll! Warum macht man nicht endlich Druck auf die Automobilindustrie, die schon lange in der Lage wäre, die Fahrzeuge nachzurüsten? Hier müsste man ansetzen. Wenn es darum geht, die Kfz-Steuer um 10 Prozent zu senken, dann ist

man knauserig, und das verstehe ich nicht, denn das würde dem Landeshaushalt nicht weh tun. Das Land nimmt in Zusammenhang mit den Autos der Bürger dieses Landes jährlich 350 Millionen Euro ein. Das sind 700 Milliarden Lire und das ist nicht gerade wenig. Wenn sich die Bürger bei den Gemeinden über die anstehenden Fahrverbote erkundigen, so erhalten sie keine klaren Antworten. Da gibt es zwar nebulöse Formulierungen, die aber eher dazu beitragen, die Bürger zu verunsichern. Es ist richtig, dass man auf die öffentlichen Verkehrsmittel setzt, aber es gibt immer auch Leute, die auf das Auto angewiesen sind. Die verstehen nicht, dass sie für das Nicht-Fahren bezahlen müssen!

Ich ersuche die Kolleginnen und Kollegen um Zustimmung zu diesem Beschlussantrag. Sollte er nicht angenommen werden, werden wir ihn selbstverständlich in sechs Monaten wieder einbringen, ob es dem Kollegen Baumgartner passt oder nicht!

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Beschlussantrag ab: mit 5 Ja-Stimmen und dem Rest Nein-Stimmen abgelehnt.

Punkt 10 der Tagesordnung: "Beschlussantrag Nr. 165/04 vom 22.7.2004, eingebracht von der Abgeordneten Kury, betreffend den Straßenausbau Forst – Töll".

Punto 10) dell'ordine del giorno: "Mozione n. 165/04 del 22.7.2004, presentata dalla consigliera Kury, riguardante gli interventi sulla strada Foresta-Tel".

Straßenausbau Forst-Töll

Umfragen haben in letzter Zeit deutlich bewiesen, dass die Bevölkerung die Probleme der Verkehrsbelastung in Südtirol nicht mehr ohne weiteres hinnehmen will. Dem muss die Politik Rechnung tragen und ihr Konzept, unser Land mit verkehrsanziehenden Schnellstraßen zu übersäen, gehörig überdenken.

Mit der Wiedereröffnung der Vinschger Bahn, die hoffentlich im kommenden Jahr endlich Wirklichkeit wird, kann einem Teil des überwiegend "hausgemachten" motorisierten Verkehrs im Vinschgau zu Leibe gerückt werden, wenn die Rahmenbedingungen für einen benutzerfreundlichen Umstieg auf die Eisenbahn rechtzeitig geschaffen werden und ein gezieltes Marketing "pro Vinschger Bahn" lokal und international schnellstens vorangetrieben wird.

Die Landesregierung setzt jedoch weiterhin auf schnelle Straßen. Mit einem scheibchenweisen Ausbau der Vinschgauer Straße wird der Vinschger Bahn ein Bärendienst erwiesen und neuer Transitverkehr angezogen. Im Vinschgau sind kleine Dorfumfahrungen sicherlich notwendig, um die Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen zu schützen. Verkehrsplaner warnen jedoch seit Jahren davor, Straßen so großzügig zu gestalten, dass der Autoverkehr immer schneller und att-

raktiver wird. So ist z.B. das kurvenreiche Straßenteilstück Forst-Töll eine psychologische Barriere für den LKW-Transitverkehr und zwingt unverbesserliche Autoraser langsamer zu fahren.

Obwohl auf der Strecke Forst-Töll die Lärmbelästigung kein Thema ist, weil es keine Anrainer gibt, soll dieses Straßenteilstück an zwei Stellen untertunnelt werden. Das entsprechende Projekt ist bereits genehmigt; Ausschreibungen für die Durchführung sind 2005 geplant. Die Arbeiten sind vor allem aus Sicherheitsgründen notwendig, hat es in letzter Zeit von den Befürwortern der Untertunnelung geheißen.

Vorausgeschickt, dass sich die Gefährlichkeit der Straßen an Unfällen mit Verlust von Menschenleben misst und dies erfahrungsgemäß auf mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Straßen häufiger zutrifft (s. z.B. neue Umfahrungsstraße Laas oder Verbindungsstraße Prad - Glurns), während kurvenreiche Straßen mit größerer Vorsicht befahren werden und Verkehrsunfälle generell weniger schwerwiegende Folgen mit sich ziehen;

vorausgeschickt, dass auf dem Teilstück Forst-Töll die Fahrsicherheit im Wesentlichen durch Rutschgefahr bei regennassen Straßen eingeschränkt sein könnte;

vorausgeschickt, dass die beanstandete Gefährlichkeit des Straßenteils mit schneller verfügbaren und wesentlich billigeren Maßnahmen als einer Untertunnelung behoben werden kann, wie z.B.

die Anbringung eines durchgehenden, rutschfesten Asphaltbelags;

die Anbringung von Leuchtschriften, die auf jeweilige Gefahren hinweisen;

die Anbringung von intelligenten Ampeln;

ad hoc-Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Zeitschaltgerät;

entsprechende technische und polizeiliche Kontrollen;

angesichts der notwendigen Sparmaßnahmen in der öffentlichen Verwaltung, die vor Einschränkungen im Sozialbereich nicht zurückschrecken, ist auch der Bau von neuen, kostenintensiven Infrastrukturen auf das unbedingt Notwendige zu beschränken.

All dies vorausgesetzt,

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf,

die Sicherheit des Straßenteilstücks Forst-Töll mit geeignetem Straßenbelag, Ampeln und Leuchtschriften zu verbessern und vom Bau einer Untertunnelung Abstand zu nehmen, da dieser zu teuer und nicht mit der Zielsetzung einer Verkehrsentslastung im Vinschgau zu vereinbaren ist.

Interventi sulla strada Foresta-Tel

Gli ultimi sondaggi hanno mostrato chiaramente che la popolazione non intende accettare supinamente i problemi dovuti alla mole traffico in Alto Adige. La politica deve tenere conto di questo fatto e rivedere ben bene il suo progetto di riempire il territorio di superstrade che non fanno altro che aumentare il traffico.

Con il ripristino della ferrovia Merano-Malles, che speriamo diventerà finalmente realtà l'anno prossimo, disporremo di un mezzo per affrontare in parte il problema del traffico interno in Val Venosta, a condizione di creare per tempo i presupposti per un passaggio al treno a

tutto vantaggio dell'utente e di intraprendere al più presto azioni di marketing mirato a livello locale e internazionale per promuovere la ferrovia della Val Venosta.

La Giunta provinciale continua invece a puntare su strade veloci. L'ampliamento pezzetto per pezzetto della strada della Val Venosta non giova alla ferrovia Merano-Malles e causa altro traffico di transito. In Val Venosta è sicuramente necessario realizzare piccole circonvallazioni per proteggere gli abitanti dal rumore e dalle emissioni. Da anni gli esperti in mobilità sconsigliano però di realizzare strade larghe che rendono il traffico automobilistico sempre più veloce e invogliano la gente a usare la macchina. Per fare un esempio, il tratto di strada tra Foresta e Tel è pieno di curve che costituiscono una barriera psicologica per il transito dei TIR e costringono gli automobilisti a togliere il piede dall'acceleratore.

Anche se fra Foresta e Tel l'inquinamento acustico non è importante, perché non vi sono abitati, questo tratto di strada verrà messo in galleria in due punti. Il relativo progetto è già stato approvato e per il 2005 sono previste le gare d'appalto per la realizzazione. A detta dei fautori del progetto, tali lavori si sono resi necessari soprattutto per motivi di sicurezza.

Premesso che la pericolosità delle strade si misura in base agli incidenti mortali e l'esperienza ci insegna che gli incidenti mortali si verificano più spesso su strade su cui si viaggia a velocità sostenuta (vedi per es. la nuova circonvallazione di Lasa o la strada che collega Prato allo Stelvio a Glorenza), mentre sulle strade piene di curve si guida con maggiore attenzione ed eventuali incidenti in genere comportano conseguenze meno gravi;

premessi che nel tratto stradale Foresta-Tel in caso di fondo stradale bagnato la sicurezza stradale potrebbe in sostanza risultare notevolmente ridotta a causa del pericolo di sbandamenti;

premessi che per ovviare alla pretesa pericolosità del tratto stradale in questione esistono interventi di più rapida realizzazione e notevolmente meno costosi di una messa in galleria come per es.

*posare uno strato di asfalto continuo e antiscivolo
applicare scritte luminose che indichino il pericolo
semafori intelligenti*

limitazione di velocità a comando temporizzato;

relativi controlli tecnici e di polizia;

viste le necessarie misure di risparmio nell'amministrazione pubblica, per cui non si esita a effettuare tagli anche nel sociale, la realizzazione di nuove e assai costose infrastrutture va limitata a quelle strettamente necessarie.

Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
invita

la Giunta provinciale

a provvedere al miglioramento della sicurezza del tratto stradale Foresta-Tel mediante adeguata copertura stradale, semafori e scritte luminose e soprassedere alla sua messa in galleria, in considerazione del fatto che tale opera risulterebbe troppo costosa e non in linea con la finalità di una riduzione del traffico in Val Venosta.

Ich verlese einen von den Abgeordneten Kury, Heiss und Dello Sbarba eingebrachten Ersetzungsantrag:

“Straßenausbau Forst-Töll

Umfragen haben deutlich bewiesen, dass die Bevölkerung die Probleme der Verkehrsbelastung in Südtirol nicht mehr ohne Weiteres hinnehmen will. Dem muss die Politik Rechnung tragen und ihr Konzept, unser Land mit verkehrsanziehenden Schnellstraßen zu übersäen, überdenken.

Dem überwiegend "hausgemachten" motorisierten Verkehr im Vinschgau ist nicht mit dem Ausbau schneller Straßen zu Leibe zu rücken, sondern mit der Bereitstellung ausreichender öffentlicher Verkehrsmittel, die so attraktiv sind, dass sie mit dem Privatfahrzeug konkurrieren können. Dies hat die über alles Erwarten hohe Akzeptanz des neuen Vinschger Zuges allen Skeptikern zum Trotz deutlich unter Beweis gestellt.

Die Landesregierung setzt jedoch weiterhin auf schnelle Straßen. Mit einem scheinweisen Ausbau der Vinschger Straße wird neuer Transitverkehr angezogen. Im Vinschgau sind kleine Dorfumfahrungen sicherlich notwendig, um die Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen zu schützen. Verkehrsplaner warnen jedoch seit Jahren davor, Straßen so großzügig zu gestalten, dass der Autoverkehr immer schneller und attraktiver wird. So ist z.B. das kurvenreiche Straßenteilstück Forst-Töll eine psychologische Barriere für den LKW-Transitverkehr und zwingt unverbesserliche Autorasen langsamer zu fahren.

Obwohl auf der Strecke Forst-Töll die Lärmbelästigung kein Thema ist, weil es keine Anrainer gibt, soll dieses Straßenteilstück an zwei Stellen untertunnelt werden. Das entsprechende Ausführungsprojekt ist bereits genehmigt, mit den Bauarbeiten soll in Kürze begonnen werden. Die Arbeiten sollen vor allem aus Sicherheitsgründen notwendig sein, hat es in letzter Zeit von den Befürwortern der Untertunnelung geheißt.

Vorausgeschickt, dass sich die Gefährlichkeit der Straßen an Unfällen mit Verlust von Menschenleben misst und dies erfahrungsgemäß auf mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Straßen häufiger zutrifft (s. z.B. neue Umfahrungsstraße Laas oder Verbindungsstraße Prad-Glurns), während kurvenreiche Straßen mit größerer Vorsicht befahren werden und Verkehrsunfälle generell weniger schwerwiegende Folgen mit sich ziehen;

vorausgeschickt, dass auf dem Teilstück Forst-Töll die Fahrsicherheit im Wesentlichen durch Rutschgefahr bei regennassen Straßen eingeschränkt werden könnte;

vorausgeschickt, dass die beanstandete Gefährlichkeit des Straßenteils mit schneller verfügbaren und wesentlich billigeren Maßnahmen als einer Untertunnelung behoben werden kann, wie z.B. die Anbringung eines durchgehenden, rutschfesten

Asphaltbelags; die Anbringung von Leuchtschriften, die auf jeweilige Gefahren hinweisen; die Anbringung von intelligenten Ampeln; ad-hoc-Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Zeitschaltgerät; entsprechende technische und polizeiliche Kontrollen;

vorausgeschickt, dass die Bezirksgemeinschaft Vinschgau erst im Mai dieses Jahres eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben hat, die noch nicht abgeschlossen ist und diese nur Sinn macht, wenn deren Ergebnisse auch ernsthaft in Betracht gezogen werden;

angesichts der notwendigen Sparmaßnahmen in der öffentlichen Verwaltung;

all dies vorausgesetzt,

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf, den von vielen Bürgern und Bürgerinnen des Vinschgaus geäußerten Einwänden und den 5.000 gesammelten Unterschriften Rechnung zu tragen und vom Ausbau des Straßenteilstücks Forst-Töll trotz genehmigten Ausführungsprojekts vorerst, und auf alle Fälle bis zur Vorstellung der neuen Verkehrsstudie von Prof. Knoflacher, Abstand zu nehmen.

Interventi sulla strada Foresta-Tel

I sondaggi effettuati hanno dimostrato chiaramente che la popolazione non intende accettare supinamente i problemi dovuti alla mole del traffico in Alto Adige. La politica deve tenere conto di questo fatto e rivedere il suo progetto di riempire il territorio di superstrade che non fanno altro che aumentare il traffico.

Il problema del traffico in Val Venosta, che prevalentemente ha origine nella valle, non può essere affrontato con il potenziamento delle strade rendendole più veloci, ma con la messa a disposizione di un numero sufficiente di mezzi pubblici così attraenti da poter veramente competere con il mezzo privato. In barba alle previsioni degli scettici, l'accoglienza molto positiva della nuova ferrovia della Val Venosta da parte degli utenti ne è una prova lampante.

La Giunta provinciale continua invece a puntare su strade veloci. L'ampliamento pezzetto per pezzetto della strada della Val Venosta causa altro traffico di transito. In Val Venosta è sicuramente necessario realizzare piccole circonvallazioni per proteggere gli abitanti dal rumore e dalle emissioni. Da anni gli esperti in mobilità sconsigliano però di realizzare strade larghe che rendono il traffico automobilistico sempre più veloce e invogliano la gente a usare la macchina. Per fare un esempio, il tratto di strada tra Foresta e Tel è pieno di curve che costituiscono una barriera psicologica per il transito dei TIR e costringono gli automobilisti a togliere il piede dall'acceleratore.

Anche se fra Foresta e Tel l'inquinamento acustico non è importante, perché non vi sono abitati, questo tratto di strada verrà messo in galleria in due punti. Il relativo progetto esecutivo è già stato approvato; i lavori dovrebbero iniziare tra breve. A

detta dei fautori del progetto, tali lavori sarebbero necessari soprattutto per motivi di sicurezza.

Premesso che la pericolosità delle strade si misura in base agli incidenti mortali e l'esperienza ci insegna che gli incidenti mortali si verificano più spesso su strade su cui si viaggia a velocità sostenuta (vedi per es. la nuova circonvallazione di Lasa o la strada che collega Prato allo Stelvio a Glorenza), mentre sulle strade piene di curve si guida con maggiore attenzione ed eventuali incidenti in genere comportano conseguenze meno gravi;

premessi che nel tratto stradale Foresta-Tel in caso di fondo stradale bagnato la sicurezza stradale potrebbe in sostanza essere notevolmente ridotta a causa del pericolo di sbandamenti;

premessi che per ovviare alla pretesa pericolosità del tratto stradale in questione esistono interventi di più rapida realizzazione e notevolmente meno costosi di una messa in galleria come per es. posare uno strato di asfalto continuo e antiscivolo, applicare scritte luminose che indichino il pericolo, semafori intelligenti, limitazione di velocità a comando temporizzato; relativi controlli tecnici e di polizia;

premessi che la comunità comprensoriale della Val Venosta solo a maggio di quest'anno ha dato l'incarico di elaborare uno studio sul traffico, che questo non è ancora stato ultimato e che sarebbe assurdo non tenere conto seriamente dei suoi risultati;

viste le necessarie misure di risparmio nell'amministrazione pubblica;
tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
invita

la Giunta provinciale a tenere conto delle obiezioni avanzate da molti abitanti della Val Venosta e delle 5.000 firme raccolte e a desistere per intanto, e comunque fino alla presentazione del nuovo studio sul traffico elaborato dal prof. Knoflacher, dal potenziamento della tratta Foresta-Tel".

Frau Abgeordnete Kury, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Frau Präsidentin! Wir haben bereits des Öfteren über den Ausbau des Straßenabschnittes Forst – Töll gesprochen. Die Argumente sind satzsam bekannt. Es gibt allerdings ein Novum, und deshalb bin ich froh, dass dieser Beschlussantrag heute zur Behandlung kommt, nämlich jenes, dass die Bezirksgemeinschaft Vinschgau kurz vor den Gemeinderatswahlen eine Studie zur Erstellung eines Gesamtkonzeptes in Auftrag gegeben hat. Sie hat den renommierten Prof. Knoflacher mit dieser Studie beauftragt. Die Studie soll Ende Oktober präsentiert werden. Nachdem sie mit öffentlichen Geldern finanziert wird, scheint es schon einleuchtend zu sein, dass man die Ergebnisse dieser Studie abwartet, bevor man vollendete Tatsachen schafft und mit den Bauarbeiten des

umstrittenen Teilstückes beginnt. Wenn jemand auch nur einen Funken an Unvoreingenommenheit an den Tag legen möchte, dann wird doch der beschließende Teil jedem Menschen einleuchten! Warten wir die Studie, die wir selber in Auftrag gegeben haben, ab und beginnen erst anschließend mit den Bauarbeiten! Laut Aussagen von Landesrat Mussner und anderen gewichtigen Herren soll das aber nicht so sein, was bedeutet, dass man demnächst mit den Bauarbeiten beginnen wird, unabhängig davon, zu welchem Schluss die mit öffentlichen Geldern finanzierte Studie kommt. Das scheint doch Nonsense zu sein! Wenn man dem nicht zustimmt, dann liegt die Vermutung nahe, dass diese Studie wirklich nur ein wahlstrategisches Manöver war und dass das, was sie enthält, irrelevant ist.

Ich habe mir die Akten durchgeschaut, und es wimmelt nur so von negativen Stellungnahmen des Umweltausschusses Vinschgau, des Sozialausschusses Vinschgau, der SVP-Frauen des Vinschgaus usw. Deshalb würde ich mir erwarten, dass sich jene, die sich in der Öffentlichkeit gegen dieses Projekt aussprechen, auch heute dagegen aussprechen. Deshalb ersuche ich die entsprechenden Damen und Herren um ein konsequentes Abstimmungsverhalten.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Ich bin nicht der Meinung, dass der Beschlussantrag noch aktuell ist, denn in der Zwischenzeit hat sich wirklich viel getan.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Es wurde ja ein entsprechender Ersetzungsantrag eingebracht.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Ja, gut, aber ich muss Ihnen doch einige Sachen sagen, obwohl wir schon so oft darüber gesprochen haben. Mit der Genehmigung des Jahresprogramms hat die Landesregierung die alleinige Umsetzung des Bauloses II gefordert, wobei die Baulose I – Umfahrung Forst – und III – Umfahrung Partschins – gestrichen worden sind. Der Zuschlag der Arbeiten ist bereits erfolgt und der Baubeginn ist für den 2. November 2005 vorgesehen.

Das gegenständliche Bauprojekt sieht die Anpassung des Straßenabschnittes an die neuen Straßenbaurichtlinien vor, wobei die Fahrbahn nach wie vor zweispurig bleibt und eine 6-prozentige Durchschnittsneigung aufweisen wird. Für den Schwerverkehr bedeutet dies eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Ziel ist es, einen sicheren Verkehrsfluss zu ermöglichen. Wir sind nicht der Meinung, dass der Ausbau dieses Straßenabschnittes eine wesentliche Erhöhung des Schwerverkehrs mit sich bringen wird. Dasselbe gilt für den Transitverkehr, aber darüber haben wir schon voriges Jahr gesprochen. Die im Ersatzantrag vorgeschlagenen wesentlich billigeren Maßnahmen sind nicht ausreichend, da der Gefahrenpunkt Steinschlag und infolgedessen

auch die Sicherheit nicht berücksichtigt werden. Die höchste Sicherheit des Straßenabschnittes kann nur durch die geplanten Tunnelunterquerungen gewährleistet werden.

Was die Sicherheit anbelangt, kann ich mitteilen, dass wir in diesem Jahr 25 Projekte ausfindig gemacht haben, in die wir mit Priorität investieren werden. Das Straßenstück Forst – Töll fällt auch unter diese Projekte. Bei der Erstellung dieser Prioritätenliste wurde hauptsächlich an Hangrutschungen und Steinschlag gedacht, aber auch andere Faktoren wurden miteinbezogen, wie beispielsweise die Häufigkeit von Unfallmeldungen, die Häufigkeit von Schadenersatzmeldungen usw.

Frau Kollegin Kury, ein Aufschieben der Arbeiten kommt auch schon alleine aufgrund der Vertragsklausel nicht in Frage. Mit den Arbeiten wird am 2. November begonnen. Auf jeden Fall können wir die von Ihnen zitierte Studie nicht abwarten, die im Übrigen nicht wir, sondern die Gemeinden in Auftrag gegeben haben. Deshalb ersehe ich um Ablehnung dieses Beschlussantrages.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich hoffe, dass zumindest jene Abgeordnete, die sich in der Öffentlichkeit gegen dieses Projekt geäußert haben, für diesen Beschlussantrag stimmen. Sonst würde es bedeuten, dass diese Studie nicht ernst genommen wird. Normalerweise würde man die Ergebnisse dieser Studie abwarten und erst dann entscheiden. Landesrat Mussner, wenn Sie den Ersatzantrag mit dem ursprünglichen Text des Beschlussantrages vergleichen, so ist der Sinn des beschließenden Teiles ein völlig anderer. Wir erinnern daran, dass 5.000 Vinschgauer Unterschriften deponiert haben, was bedeutet, dass ein guter Teil der Bevölkerung des Vinschgaus gegen den Ausbau des Teilstückes Forst – Töll ist. Außerdem ist das Novum der im Frühjahr in Auftrag gegebenen Studie eingetreten. Deshalb schiene es mir das Normalste auf der Welt zu sein, die Ergebnisse der Studie abzuwarten, um dann seriös entscheiden zu können. Sonst werden öffentliche Gelder beim Fenster hinausgeschmissen!

MUSSNER (SVP): *(unterbricht)*

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Herr Landesrat, was würde bei Ihnen zu Hause geschehen, wenn Sie eine Studie in Auftrag geben, deren Ergebnis aber nicht abwarten, sondern trotzdem bauen würden? Da würden Sie Ihr Geld zum Fenster hinauswerfen! Nichts anderes geschieht hier. Deshalb denke ich, dass man das schon so sagen kann. Die Leute verstehen wirklich nicht, warum sich das Land selbst Konkurrenz machen will. Sie waren noch nicht hier, Herr Landesrat, als wir hier im Landtag gesagt haben, dass die Landesregierung schon sehen wird, dass die Vinschger Bahn angenommen wird. Die SVP hat gesagt: “Niemals, das glauben wir Euch nicht.” Und der Landeshauptmann ist ja selbst verwundert darüber, dass die Leute die Vinschger Bahn gerne benützen, ja sogar mehr benützen, als wir es uns in unseren kühnsten Träumen erwartet hätten. Dass die Landesregierung hergeht und sich

noch selber Konkurrenz macht, ist schon schwierig zu verstehen. Meiner Meinung nach sollte man die Studie abwarten und erst dann überlegen, was für den Vinschgau der beste Weg ist. Logischer kann man nicht vorgehen!

Abschließend ersuche ich noch darum, über den beschließenden Teil namentlich abzustimmen.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE:

GIORGIO HOLZMANN

VORSITZ DES VIZEPRÄSIDENTEN:

PRESIDENTE: Va bene.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident, ich ersuche um getrennte Abstimmung zwischen Prämissen und beschließendem Teil.

PRESIDENTE: Va bene. Votiamo prima sulle premesse: respinte con 2 voti favorevoli, 1 astensione e i restanti voti contrari.

Su richiesta della consigliera Kury e altri 2 consiglieri la parte impegnativa si vota per appello nominale.

Cominciamo con il numero 11:

HOLZMANN (AN): No.

KASSLATTER MUR (SVP): Nein.

KLOTZ (UFS): Ja.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ja.

LADURNER (SVP): Nein.

LAIMER (SVP): Nein.

LAMPRECHT (SVP): Nein.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ja.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ja.

MINNITI (AN): (assente)

MUNTER (SVP): Nein.

MUSSNER (SVP): Nein.

PAHL (SVP): Nein.

PARDELLER (SVP): Nein.

PÖDER (UFS): (Abwesend)

SAURER (SVP): Nein.

SEPPI (Unitalia – Movimento Iniziativa Sociale): (Assente)

STIRNER BRANTSCH (SVP): (Abwesend)

STOCKER (SVP): Nein.

THALER (SVP): Nein.

THALER ZELGER (SVP): Nein.

THEINER (SVP): Nein.

UNTERBERGER (SVP): Nein.

URZÌ (AN): No.

WIDMANN (SVP): Nein.

BAUMGARTNER (SVP): Nein.

BERGER (SVP): Nein.

BIANCOFIORE (Forza Italia): (Assente)

CIGOLLA (Il Centro – Margherita): (Assente)

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda):
Sì.

DENICOLÒ (SVP): Enthalten.

DURNWALDER (SVP): Nein.

FRICK (SVP): Nein.

GNECCHI (Pace e diritti – Insieme a sinistra – Frieden und Gerechtigkeit – Gemeinsam Links): No.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ja.

Comunico l'esito della votazione: 6 voti favorevoli, 22 voti contrari e 1 astensione. Pertanto è respinta anche la parte impegnativa della mozione.

Punto 23) dell'ordine del giorno: **“Mozione n. 185/04 del 12.8.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Holzmann e Minniti, riguardante ‘Scuola: libri di testo gratuiti’”**.

Punkt 23 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 185/04 vom 12.8.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Holzmann und Minniti, betreffend kostenlose Schulbücher”**.

Scuola: libri di testo gratuiti

Con l'introduzione da parte del Governo delle recenti riforme sulla scuola è stato elevato l'obbligo scolastico, o per meglio dire è stato assicurato il diritto-dovere all'istruzione o formazione per dodici anni o comunque sino al conseguimento di una qualifica entro il 18esimo anno di età.

L'applicazione delle norme dovrà essere accompagnata anche in Alto Adige da adeguate misure di sostegno messe in opera da parte della Provincia autonoma per garantire la più ampia assistenza scolastica.

Fra queste forme di aiuto c'è quella della fornitura gratuita e/o in comodato agli aventi diritto dei libri di testo.

Tutto ciò premesso,

**IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna**

la Giunta provinciale

a considerare l'opportunità di prevedere, fra le varie altre forme di assistenza scolastica che verranno individuate e introdotte, anche quella della fornitura gratuita e/o in comodato di libri di testo agli aventi diritto, secondo i parametri già oggi accolti per altre classi di istruzione.

Kostenlose Schulbücher

Zu den kürzlich von der italienischen Regierung eingeführten Bestimmungen zur Reform des Schulsystems gehört auch die Verlängerung der Schulpflicht, d. h. dass das Recht und gleichzeitig die Pflicht be-

steht, zwölf Jahre lang oder jedenfalls bis zur Erlangung einer Berufsbefähigung vor der Vollendung des 18. Lebensjahres, die Schule zu besuchen oder einer Ausbildung nachzugehen.

Die Umsetzung dieser Bestimmungen wird auch in Südtirol mit der Einführung seitens des Landes entsprechender Unterstützungsmaßnahmen einhergehen müssen, um eine umfassende Schulfürsorge zu ermöglichen.

Zu den Unterstützungsmaßnahmen gehört auch die kostenlose und/oder leihweise Überlassung der Schulbücher für alle Anspruchsberechtigten.

All dies vorausgeschickt,

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Südtiroler Landesregierung die Möglichkeit zu prüfen, unter den verschiedenen Leistungen im Bereich der Schulfürsorge auch die kostenlose und/oder leihweise Überlassung der Schulbücher für alle Anspruchsberechtigten vorzusehen, wobei die für andere Schulstufen bereits geltenden Kriterien Anwendung finden sollten.

La parola al consigliere Urzì per l'illustrazione della mozione.

URZÌ (AN): La mozione è chiara di per sé, credo non sia neanche necessario una vera e propria illustrazione, se non la necessità di sottolineare l'importanza di un provvedimento di questo tipo, laddove venisse accolto, per lo meno nei termini di impegno, da parte del Consiglio provinciale. E' l'occasione di parlare di questo importante tema che riguarda una parte di popolazione numerosa, quella scolastica, ma anche di riflesso l'economia familiare di un numero significativo di famiglie della nostra provincia. Vuole essere, questo documento, il pretesto per aprire una riflessione e sollecitare una conseguente azione da parte della Giunta provinciale nel senso da noi auspicato, cioè di considerare l'opportunità di prevedere fra le diverse altre forme di assistenza scolastica la fornitura o gratuita o in comodato di libri di testo a tutti coloro che ne abbiano diritto secondo dei parametri che oggi sono già stati accolti per determinate fasce di istruzione, ma che sarà necessario ampliare in considerazione delle novità legislative introdotte.

KLOTZ (UFS): Der Wunsch, dahingehend zu arbeiten, dass es wieder die Leihbücher-Initiative gibt, wird auch an uns immer wieder herangetragen. Es hat doch einmal eine solche Initiative gegeben, aber dann ist man wieder davon abgekommen. Wir wissen, dass sich viele Familien schwer tun, denn die Schulbücher sind auch teurer geworden. Natürlich steht die didaktische Freiheit in der Prioritätenliste sehr weit oben, aber vielleicht könnte man in den Schulen Wert darauf legen, dass die Lehrpersonen ihre Bücherwünsche nach den Bedürfnissen der Familien ausrichten. Viele Eltern beklagen sich, dass ein häufiger Bücherwechsel vorgenommen wird, wobei es für kinderreiche Familien wichtig wäre, dass die Bücher nicht nur für ein Jahr nützlich sind. Vielleicht könnte das Land eine Initiative starten, dass das Ausleihen der Bücher

wieder interessant und irgendwo auch gefördert wird. Diesen Wunsch hören wir in letzter Zeit immer öfter. Deshalb ist diese Initiative zu unterstützen. Ob es kostenlos sein kann, ist eine andere Frage, aber man muss auf jeden Fall tätig werden, das heißt, man muss die Lehrer darauf aufmerksam machen, dass nicht alle Familien jedes Jahr alle Schulbücher neu kaufen können. Die Schulen könnten sich ja Klassensätze anlegen, die dann an Schüler, die aus bedürftigeren Familien kommen, verliehen werden könnten. Wir wissen ja, dass die Kriterien der Wahrheit immer noch nicht ganz nahe kommen, denn hier gibt es immer noch große Diskrepanzen zwischen Besserstehenden und jenen, die wirklich nichts übrig haben.

SAURER (Landesrat für deutsche Schule, deutsche und ladinische Berufsbildung sowie Bildungsförderung – SVP): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Es wurde richtigerweise gesagt, dass die Jugendlichen aufgrund der Reform des Schulsystems verpflichtet bzw. berechtigt sind, bis zum 18. Lebensjahr eine Schule zu besuchen bzw. einer Ausbildung nachzugehen. Deshalb wird zurecht gefordert, dass die Leistungen im Bereich der Bildungsförderung bis zum 18. Lebensjahr ausgedehnt werden müssen.

Grundsätzlich muss man sagen, dass die Anhebung der Bildungspflicht nicht automatisch bedeutet, dass die Jugendlichen bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres automatisch Anrecht auf kostenlose Schulfürsorge und Dienstleistungen haben. Wenn man der Bildung eine bestimmte Priorität einräumen will, dann tut man gut daran, Bildungsförderungsmaßnahmen zu setzen. Im Bereich des Schülertransports ist das bereits geschehen. Der Schülertransport ist auf die Oberschüler und auf die Vollzeitberufsschüler ausgedehnt worden und zur Zeit überlegt man, den Schülertransport auch auf die Lehrlinge auszudehnen. Hier sind also schon wesentliche Fortschritte erzielt worden. Auch die Schulausspeisungen sind erweitert worden, wobei die Landesregierung einen 40-prozentigen Beitrag gewährt. Ein weiterer Punkt der Familienförderung sind die Angebote für Kinder und Jugendliche in der schulfreien Zeit, sei es im Sommer, als auch während des Jahres. Das gilt auch für die Ganztagschulen, wobei der Prozentsatz schon relativ hoch ist. Ein Drittel der Schüler besuchten die Ganztagschule, und deshalb ist man den Eltern hier weitgehend entgegengekommen. Zur Zeit werden Berechnungen gemacht, wie viel das Ganze kosten wird.

Ich muss darauf hinweisen, dass wir schon jetzt Schwierigkeiten haben, den Verpflichtungen, die wir mit dem Gesetz betreffend die Hochschulfürsorge übernommen haben, nachzukommen. Die Stipendien sollen ja nicht gekürzt werden, aber es wurden andere Maßnahmen vorgesehen, mit denen wir allerdings in Schwierigkeiten sind, weil der Haushalt nicht so stark steigt, dass jeder Wunsch erfüllt werden kann. Bevor weitere Maßnahmen gesetzt werden, müssen wir einen sogenannten Kassensturz machen, um herauszufinden, wie viel uns das Ganze kosten wird. Ich bin der Meinung, dass man ruhig in diese Richtung gehen sollte, aber heute kann ich diesbezüglich keine Verpflichtungen übernehmen. Wir werden versuchen, im Bereich der

Leihbücher etwas zu machen, aber angesichts der Diskussion, die in Zusammenhang mit dem Haushalt für das Jahr 2006 geführt wird, sehe ich mich nicht in der Lage, weitere Zusagen zu machen. Deshalb kommt dieser Beschlussantrag für eine positive Behandlung zu früh.

URZÌ (AN): Riconosco all'assessore Saurer la capacità di guardare negli occhi i problemi, quasi di sfidarli quando è necessario, comunque sfidare le circostanze per riuscire a risolverli. Riconosco all'assessore Saurer anche la trasparenza delle sue posizioni. In questo caso devo dire che le conclusioni a cui è arrivato e che ha affrontato dopo un complesso ragionamento svolto su tutta una serie di interventi di carattere assistenziale, che pure vengono prestati dalla Provincia in questo settore particolarmente significativo e delicato come quello scolastico, ebbene, la lunga premessa ha portato ad una conclusione che, se vogliamo, è amara ma ci pone di fronte al problema nella sua dimensione. Il problema è di soldi, assessore? E' corretto se traduco in questi termini tutto quello che Lei ha tentato di spiegare, tentando di rendere anche più sopportabile questa amara conclusione? Mancano i soldi per poter rafforzare un impegno della Provincia nel campo non dell'assistenza fine a sé stessa, ma di un'assistenza che dovrebbe essere riconosciuta ai giovani che affrontano un percorso di formazione che li consegnerà alla società, perché possano costruirla, rafforzarla in un prossimo futuro. Mancano i soldi per pensare ad interventi in uno dei campi più delicati della nostra società, che è quello dell'educazione della formazione. Questo è forse l'aspetto amaro che ha la necessità di essere sottolineato. Ed è forse questo l'aspetto che a maggior ragione è amaro, in considerazione dei grandi investimenti che la Provincia autonoma di Bolzano sopporta in tanti settori che non vogliamo in questa occasione ricordare, investimenti che talvolta vengono definiti con altra parola: sprechi, abuso delle risorse economiche disponibili da parte della Provincia in attività che potrebbero essere sicuramente considerate di secondo livello rispetto ad una sorta di gerarchia ideale delle priorità. In questa c'è quella legata alla formazione dei giovani. Riconoscere, in virtù di un passo in avanti che la nostra repubblica ha voluto imprimere alla società riconoscendo il diritto e il dovere allo studio, alla formazione dell'individuo, ampliando i termini di questo arco di impegno a cui i giovani sono chiamati, impegno temporale fino al diciottesimo anno di età. Tutto ciò non corrisponde in provincia di Bolzano per le considerazioni che pure sono state svolte, amare ma molto brucianti, ad un parallelo impegno in termini di sostegno a questo tipo di politica. Siccome noi invece al contrario riteniamo che c'è la necessità di investire in questo, ed è fra i primi investimenti che la nostra società è chiamata a sostenere e ad accogliere, riteniamo che rispetto a tante altre misure che non sono quelle citate da Lei, che sono altrettanto meritorie, importanti, significative, questo tipo di iniziativa avrebbe la necessità di essere considerata prima di altre, perché non si può ignorare come comunque l'oneroso impegno che viene richiesto al giovane per potersi dotare degli strumenti per poter seguire questo percorso di formazione, in certe fasce della popolazione, che hanno un diverso biso-

gno, ha la necessità di poter contare sulla mano amica che la Provincia sarebbe chiamata a tendere.

Voglio mantenere egualmente in piedi la mozione, perché lo stesso assessore ne ha riconosciuto la valenza positiva. Credo che questo impegno debba essere mantenuto e verificato all'interno dell'aula, nella speranza che si sia posta una bandierina, che da qui si possa ragionare in termini di concretezza per riuscire a dare una soluzione al problema che abbiamo proposto.

PRESIDENTE: Passiamo alla votazione: 8 voti favorevoli e i restanti voti contrari. Pertanto la mozione è respinta.

Punto 28) dell'ordine del giorno: **“Mozione n. 188/04 del 2.9.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Minniti e Holzmann, riguardante affitti vantaggiosi per studenti universitari”**.

Punkt 28 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 188/04 vom 2.9.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Minniti und Holzmann, betreffend günstige Mieten für Universitätsstudenten”**.

Affitti vantaggiosi per studenti universitari

Premesso che:

le città di Bolzano e Bressanone risultano essere tra le più care per quanto concerne il caro affitti e che tale situazione coinvolge anche gli studenti universitari, che con grande difficoltà riescono a trovare una sistemazione adeguata, non troppo onerosa;

che la penuria di alloggi e/o di studentati fa sì che agli studenti universitari vengano richiesti affitti troppo onerosi (anche 400/500 € a persona) gravando enormemente sul bilancio delle famiglie;

nella città di Milano per combattere il caro affitti, alcune associazioni di studenti, in collaborazione con il Politecnico, hanno attivato il progetto "PRENDI IN CASA UNO STUDENTE". Tale iniziativa prevede che in cambio di dare una mano per fare la spesa, qualche piccola commissione, i pensionati che vogliono aderire all'iniziativa, affittino agli studenti fuori sede una stanza nel loro appartamento, a un prezzo massimo di 200 €.

Ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna

la Giunta provinciale

a, in collaborazione con la Libera Università di Bolzano, i Comuni di Bolzano e Bressanone e le associazioni degli studenti, voler sostenere l'avvio dell'iniziativa "Prendi in casa uno studente" partecipando alla promozione di una adeguata campagna di informazione e promozione della stessa.

Günstige Mieten für Universitätsstudenten
Vorausgeschickt:

dass die Städte Bozen und Brixen bezüglich der Wohnungsmieten zu den teuersten zählen und dass davon auch die Universitätsstudenten betroffen sind, die daher nur schwer eine entsprechende nicht zu kostspielige Unterkunft finden;

dass der Wohnungs- bzw. Heimplätzenmangel dazu führt, dass zu hohe Mieten (bis zu 400/500 € pro Person) verlangt werden, was die Familien finanziell enorm belastet;

dass in Mailand in diesem Zusammenhang einige Studentenorganisationen in Zusammenarbeit mit dem Politecnico das Projekt "PRENDI IN CASA UNO STUDENTE" (nimm einen Studenten ins Haus) ins Leben gerufen haben. Diesem zufolge vermieten Rentner, die bei dieser Initiative mitmachen wollen, ein Zimmer in ihrer Wohnung um höchstens 200 € an Studenten, die ihrerseits als Gegenleistung für sie einkaufen oder kleine Kommissionen erledigen.

Dies vorausgeschickt,

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung,

in Zusammenarbeit mit der Freien Universität Bozen, den Gemeinden Bozen und Brixen und den Studentenorganisationen die Initiative "Nimm einen Studenten ins Haus" zu unterstützen und eine entsprechende Informationskampagne zu starten und publik zu machen.

La parola al consigliere Urzì per l'illustrazione della mozione.

URZÌ (AN): Si è preso atto di un problema che conosciamo, quindi non scopriamo sicuramente nulla di nuovo nel senso che non scopriamo il problema, cerchiamo però di proporre una soluzione nuova ed era la proposta che altrove è già stata tradotta in iniziativa e ha prodotto un ottimo risultato. L'abbiamo riassunta nella nostra mozione partendo dalla premessa che è nota, relativa al costo degli affitti nella città di Bolzano, che grava sui residenti, a maggior ragione sugli studenti ai quali è richiesto il sacrificio magari di condividere un alloggio molto piccolo per cifre che possono essere definite astronomiche. E' vero che si è fatto qualcosa in questi ultimi anni per tentare di proporre delle alternative, che significa luoghi di accoglienza per studenti, la possibilità di accedere a convitti realizzati in diversi punti delle città di Bolzano e Bressanone che sono sedi delle facoltà universitarie, ma credo che tutto ciò non riesce a soddisfare la richiesta. Allora l'iniziativa che altrove è stata definita "prendi in casa uno studente" prevede qualcosa di innovativo, che tenta di conciliare due interessi diversi, da una parte quello del giovane ad un reperimento sul mercato di una sistemazione dignitosa, centrale, soddisfacente rispetto ai propri bisogni di spostamento e di vita, e dall'altra parte una risposta ad una domanda sociale pesante che coinvolge i pensionati in senso generale, ma fra i pensionati coloro che vivono magari delle situazioni di maggiore difficoltà, persone di una certa età che abbiano la loro piena autonomia ma che vogliano creare delle diverse opportunità alla loro vita, accogliendo la sfida di accogliere in casa degli studenti ad un prezzo politico, noi abbiamo addirittura indicato una cifra di carattere simbolico che può essere sicuramente rivista, che convivano con

loro costruendo anche un clima di rapporti sociali che possano dare e da una parte alla famiglia ospitante, anche se mononucleare, all'anziano o alla coppia di anziani, un'opportunità di socializzazione, e dall'altra parte garantire la soddisfazione di una problematica che esiste di una forte richiesta di alloggi.

Chiediamo che la Provincia autonoma di Bolzano, in quanto patron della Libera università di Bolzano e Bressanone, possa attivarsi in una campagna di promozione di questo tipo di accoglienza, possa considerare questa possibilità come una alternativa rispetto a quella estremamente più onerosa e complessa che consiste nella creazione di studentati, nel finanziamento di grandi opere di ristrutturazione di immobili che costano molto di più. A proposito di risorse disponibili, ci riallacciamo al discorso precedente dei libri di testo che costano molto di più alle casse della Provincia e probabilmente rendono di meno dal punto di vista della ricaduta sociale positiva, come nel caso degli affitti più vantaggiosi per studenti universitari da parte di anziani. Alla Provincia riconosciamo una sorta di missione morale che riteniamo potrebbe accogliere e rilanciare positivamente.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Dieser Beschlussantrag ist durchaus unterstützenswert. Man muss sich natürlich fragen, inwieweit es die Zuständigkeit der Landesregierung sein kann, sich an vorderster Front in dieses Projekt hineinzuhängen. Wenn man die Autonomie der Universität und der Gemeinden respektieren will, so muss man sagen, dass in erster Linie sie dazu berufen sind, entsprechende Aktionen zu setzen. Auf jeden Fall ist dieser Beschlussantrag sinnvoll, und zwar aus mehreren Gründen. Zum einen wird häufig darüber geklagt, dass die Verbindung zwischen den jeweiligen Studienorten und den Studierenden relativ schlecht ausgeprägt ist, dass ein häufiger Studententourismus - "corri e fuggi" - vorherrscht, etwa im Fall von Brixen, wo die Studierenden jeden Tag um fünf Uhr den Zug besteigen, um möglichst billig ihren Heimatort anzusteuern. Das gilt auch für Bozen. In der letzten "FF" war ein Artikel über einen Studenten aus Vintl zu lesen, der jeden Tag nach Hause fährt, weil es eben relativ günstig ist. Das hängt sicher auch mit den relativ hohen Mieten in den Städten zusammen. Wenn man bedenkt, dass in Innsbruck die Wohnungsmieten doch etwas niedriger sind und auch die Heimplätze weniger kosten, so merkt man, dass wir zumindest in dieser Hinsicht Avantgarde-Niveau erreicht haben. Deshalb kann die Möglichkeit "Prendi in casa uno studente" durchaus Sinn machen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch sagen, dass man auf Deutsch nicht mehr von "Studenten", sondern von "Studierenden" spricht, um die Geschlechtsneutralität zu betonen, aber das ist nur ein kleiner Hinweis am Rande.

Im letzten Jahr wurde das Gesetz betreffend die Bildungsförderung verabschiedet, in dem der Bau von Studentenheimen bzw. Studierendenheimen vorgeschlagen wird. Dieser Bau wird das Problem sicher ein Stück weit entschärfen, aber es wäre sicher auch möglich, durch solche Incentive- und Good-Will-Aktionen die Bereitschaft der Bozner und Boznerinnen und der Brixner und Brixnerinnen, Studierende aufzu-

nehmen, zu erhöhen. Wenn dieser Beschlussantrag angenommen wird, so kann er auch die Dynamik von Frau Franceschini und Herrn Schmiedl anspornen, in dieser Hinsicht etwas zu unternehmen. Das wäre ein weiterer Beitrag zur Verzahnung zwischen Territorium und Universität, die in diesen Wochen besonders gepriesen wird.

SAURER (Landesrat für deutsche Schule, deutsche und ladinische Berufsbildung sowie Bildungsförderung – SVP): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Die Feststellung, dass die Mieten in Südtirol sehr hoch sind, wovon natürlich auch die Studenten betroffen sind, entspricht der Realität. Die im Beschlussantrag diesbezüglich enthaltenen Zahlen sind sicher realistisch.

Was die Studierenden anbelangt, so hat die Landesregierung in den letzten Jahren alle Anstrengungen unternommen, um den Wohnbedarf in etwa zu decken. Denken wir nur an das Rainerum, an das Elisabethinum, an St. Benedikt und an die Anmietung verschiedener anderer Heime. In Brixen wurde ein neues Studentenheim gebaut, welches der Universität zur Verfügung gestellt worden ist. Zur Zeit baut auch Kolping, und unter der Regie meiner Vorgängerin, Sabina Kasslatter Mur, ist noch "Die Sonne" angemietet worden. Es ist also schon viel auf den Weg gebracht worden. Ich bin schon der Meinung, dass eine Aktion dieser Art nützlich sein könnte, aber ich glaube, dass sich die Landesregierung in Zusammenhang mit der Universität anderen Aufgaben zuzuwenden hat. Diese Kampagne könnte von den Studentenorganisationen und von der Universität gestartet werden, und ich würde mich auch dafür einsetzen, dass hier etwas passiert. Die Landesregierung unterstützt die Studentenorganisationen und die Universität, und deshalb sollen diese das übernehmen. Ich bin gerne bereit, diesen Beschlussantrag zu übersenden, aber ich bin nicht der Meinung, dass es Aufgabe der Landesregierung ist, diese Kampagne zu starten. Wir werden weiterhin versuchen, unseren Teil zu machen, das heißt Wohnplätze und Wohnmöglichkeiten zu schaffen, aber andere Aktionen müssen von der Universität bzw. von den Studentenorganisationen ausgehen.

URZÌ (AN): Sarò veramente breve, da un lato per rispondere doverosamente al collega Heiss, dall'altra parte per due brevi annotazioni sulle considerazioni svolte dall'assessore Saurer. La prima risposta dovuta è quella sulle competenze. Alla Provincia spettano di diritto le competenze relative alla promozione della migliore organizzazione sul territorio delle proprie strutture, risorse e opportunità. Questo è il primo bisogno di ordine prima che politico, morale che la Provincia deve saper raccogliere.

Il secondo aspetto è forse più complesso e attiene la politica di contenimento delle spese. La Provincia autonoma di Bolzano, come giustamente l'assessore Saurer ha ricordato, è impegnata in una vasta azione di promozione delle diverse opportunità di alloggio ai giovani che frequentano l'università. Queste azioni che sono finanziate con diversi capitoli del bilancio provinciale, riguardano il sostegno alla ristrutturazione di immobili, alla ristrutturazione di convitti, sostegno alle attività ordinarie e straordi-

narie di queste strutture, e questo accade normalmente, ma tutto ciò ha un pesantissimo costo che è sopportato dalla Provincia in considerazione della finalità sociale generale che questo tipo di intervento ha come ricaduta sul territorio sotto tutti i punti di vista, che è non solo positiva ma che è la ricaduta che naturalmente l'azione della Provincia autonoma di Bolzano deve avere. Ma tutto ciò è un costo fisso per la Provincia autonoma di Bolzano, e che sarà destinato ad aumentare, cioè non andremo a diminuire l'impegno di spesa della Provincia su questo fronte ma ad aumentarlo, se vorremo seguire il trend della richiesta, che è un dato sicuramente positivo. La Libera università di Bolzano e Bressanone riesce ad essere attrattiva, e questo è un dato positivo di per sé. Ma tutto ciò ha un costo. Se questo costo rientra nella competenza della Provincia di Bolzano, essa ha la necessità di verificare tutte le strade alternative per riuscire ad alleggerire il costo della propria impresa sociale e politica, riuscendo nel contempo, e so che questo è un concetto che difficilmente riesce ad essere raccolto in provincia di Bolzano, a promuovere l'iniziativa privata che peraltro all'ente pubblico non costa nulla. Capisco che questo concetto di "privato" è fantascientifico in provincia di Bolzano. Sto scherzando chiaramente con il presidente Durnwalder, anche se tutto ciò nasconde un sottofondo di verità. Ecco dove rintracciamo la piena, consapevole competenza e autonomia della Provincia di Bolzano anche nel campo della promozione che certo spetta a soggetti terzi, ma rispetto alla quale la Provincia può fare molto con poche campagne. Quante ne sono state svolte sulla sicurezza stradale piuttosto che sulla limitazione del consumo di alcolici e droghe? Ebbene, la promozione di campagne con una forte ricaduta sociale è positiva e soprattutto anche la possibilità di ridurre l'impegno di spesa della provincia autonoma di Bolzano non rientra nelle competenze della Provincia? Certo che rientra. Ha necessità di raccogliere gli stimoli più innovativi e soprattutto anche di affidarsi ad esperienze che altrove hanno dimostrato di essere assolutamente valide.

Però ho notato dalle parole dell'assessore Saurer una lettura sostanzialmente positiva della proposta che abbiamo avviato, anche se poi le conclusioni approdano a soluzioni differenti rispetto alla nostra. Manteniamo ferma la nostra proposta, perché riteniamo che una piccola campagna di informazione rivolta a coloro che sono i diretti interessati, quindi partendo dalle associazioni studentesche per finire all'università stessa finanziata dalla Provincia autonoma di Bolzano, che potrebbe mettere a disposizione propri fondi, crediamo sia utile, necessaria anche in previsione della sempre maggior ristrettezza delle disponibilità economiche a cui ci siamo anche in precedenza, parlando di altri temi, riferiti.

PRESIDENTE: Passiamo alla votazione: 6 voti favorevoli, 4 astensioni e i restanti voti contrari. Pertanto la mozione è respinta.

Punto 29) dell'ordine del giorno: **“Mozione n. 189/04 del 2.9.2004, presentata dai consiglieri Urzì, Minniti e Holzmann, riguardante la tutela della stazione ferroviaria di Brunico”**.

Punkt 29 der Tagesordnung: **“Beschlussantrag Nr. 189/04 vom 2.9.2004, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Minniti und Holzmann, betreffend die Unterschutzstellung des Bahnhofs von Bruneck”**.

La tutela della stazione ferroviaria di Brunico

Il mancato riconoscimento del vincolo di tutela da parte della Giunta provinciale per il complesso della stazione ferroviaria di Brunico ha creato sconcerto nella popolazione. La struttura rappresenta un frammento importante dell'identità e della memoria storica della città ma anche dell'intera Val Pusteria.

In quel quadro si raccolgono immagini del passato recente e antico della comunità pusterese ma anche un vissuto che non può essere disperso.

Le decisioni assunte dalla Provincia sul futuro dell'area sacrificano il complesso della stazione sull'altare di interessi che invece non necessariamente hanno la necessità di entrare in conflitto con la cura della storia e della tradizione di una città.

Lo sviluppo annunciato, l'insediamento di nuove realtà che saranno da stimolo per lo sviluppo economico della zona, debbono potersi conciliare con la tutela del patrimonio culturale del territorio.

La salvaguardia di tutte le stazioni ferroviarie della linea pusterese con l'eccezione di quella del capoluogo mortifica la città e i suoi abitanti che sono gelosi custodi delle proprie memorie più care e fra queste c'è la stazione ferroviaria che, si afferma unanimemente, potrebbe essere inserita armonicamente in un contesto più ampio, evitando l'intervento delle ruspe che ferirebbe indelebilmente il cuore dei brunici.

Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna

la Giunta provinciale

a garantire l'inserimento armonico della facciata e delle pertinenze caratterizzanti il complesso della stazione ferroviaria FS di Brunico in qualunque progetto che dovesse interessare lo sviluppo dell'area.

Die Unterschutzstellung des Bahnhofs von Bruneck

Die nicht erfolgte Unterschutzstellung des Brunecker Bahnhofkomplexes durch die Landesregierung hat Bestürzung in der Bevölkerung ausgelöst. Diese Struktur ist wichtig für die Identität der Stadt und des gesamten Pustertals, sie erzählt ein Stück Geschichte.

Diese Mauern zeigen Spuren der näheren und älteren Vergangenheit der im Pustertal lebenden Gemeinschaft, die auch an Gesehenes und Erlebtes erinnern, das nicht vergessen werden darf.

Mit der Entscheidung der Landesregierung wird das Bahnhofsareal für Interessen geopfert, die eigentlich nicht unbedingt mit der Heimat- und der Geschichtspflege in Konflikt stehen müssen.

Die angekündigte Entwicklung, mit der Ansiedlung von Betrieben, die das Gebiet wirtschaftlich beleben sollen, und der Schutz des Kulturguts müssten sich doch miteinander vereinbaren lassen.

Die Unterschützstellung aller Bahnhöfe entlang der Pustertaler Linie bis auf den Brunecker Bahnhof demütigt die Stadt und ihre Bewohner, die liebevoll ihre Erinnerungen hüten, wobei der Bahnhof ja zu diesen Erinnerungsgegenständen zählt. Diesbezüglich wird einstimmig behauptet, dass der Bahnhof harmonisch in die neue Umgebung eingefügt und vor dem Abriss bewahrt werden könnte. Das wäre wohl ein nicht wieder gut zu machender Verlust für die Brunecker Bevölkerung. All dies vorausgeschickt,

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Südtiroler Landesregierung,

die harmonische Einfügung der Fassade und des Zubehörs des Brunecker Bahnhofkomplexes in allfällige Projekte für die zukünftige Entwicklung des Areals sicherzustellen.

La parola al consigliere Urzì per l'illustrazione della mozione.

URZÌ (AN): Il progetto di rivalorizzazione dell'area in cui si inserisce anche la stazione ferroviaria di Brunico è un progetto che è già ad uno stadio avanzato, però ha lasciato aperto un grande interrogativo sul quale è opportuno dare delle risposte in via definitiva. L'interrogativo è il seguente: questo progetto di valorizzazione dell'intero complesso dell'areale ferroviario di Brunico sarà compatibile con il mantenimento di per sé della struttura centrale ferroviaria, quindi del vecchio immobile della stazione ferroviaria di Brunico? A questo interrogativo nel tempo sono state date delle risposte che sono apparse ad alcuni contraddittorie. Il primo elemento che ha fatto sorgere l'interrogativo è stato dato dal mancato riconoscimento del vincolo di tutela da parte della Giunta provinciale per quel complesso della stazione ferroviaria. Mancando il vincolo di tutela, si è commentato da più parti, il rischio di un significativo stravolgimento dell'immagine e dell'insieme della stazione ferroviaria nell'ambito del processo di valorizzazione di quell'intera area è reale e avvertito come tale.

Ecco perché da questa premessa il nostro gruppo politico parte per proporre non un vincolo in senso formale e nei termini in cui la legge prevede vengano posti i vincoli, ma propone un impegno assunto presso la Provincia di Bolzano, presso la Giunta provinciale, affinché il complesso della stazione ferroviaria di Brunico, intendendo il blocco centrale e le immediate pertinenze che rappresentano un quadro unitario che rende riconoscibile il valore dell'immobile e anche la storia, intendendo per questo il complesso della stazione ferroviaria di Brunico, possa essere garantito come insieme nell'ambito del processo di riedificazione della zona e della realizzazione di nuovi centri servizi, affinché alla città sia riconosciuto il diritto di veder salvaguardato un tassello della propria storia.

Noi chiediamo che finalmente si riesca a dare una risposta alla domanda che da tempo è pendente e che riguarda la conservazione della struttura di per sé. Se voles-

simo essere precisi possiamo anche affermare che si tratta di un immobile che probabilmente di pregevole ha solamente il ruolo sociale che ha esercitato sul territorio da tanti anni, il rapporto di familiarità che hanno costruito diverse generazioni nel tempo. Di pregevole probabilmente non c'è l'aspetto urbanistico architettonico, come non esiste per tante altre stazioni, che pure però per esempio lungo la val Pusteria sono state tutte riconosciute come meritevoli di tutela. Ecco che allora è sorto il dubbio che il mancato riconoscimento di una tutela specifica per la stazione di Brunico potesse precedere la volontà di cancellarne la sua forma fisica e quindi anche il suo ruolo storico nell'ambito del tessuto urbano della città.

Chiediamo l'impegno che la stazione ferroviaria di Brunico sia conservata nella sua immagine, nel suo complesso, unitario a tutela di un rapporto che la comunità pretende di mantenere con la propria storia e la propria identità.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Die Bahnhöfe des Pustertales verdienen grundsätzlich mehr Aufmerksamkeit. Der Bahnhof von Bruneck steht ja nicht unter Schutz. Ich nutze die Gelegenheit, auf die Zustände des Bahnhofes von Toblach hinzuweisen, der sehr wohl unter Schutz stünde, wo man aber offensichtlich Fenster ausbrechen, jede Menge Parabol-Antennen anbringen und sogar Leute unterbringen kann, die mit dem Bahnhof überhaupt nichts zu tun haben. Wenn man nachfragt, dann kann niemand eine Antwort geben, da niemand zuständig ist. Ich habe in diesem Zusammenhang erst letzte Woche zwei Anfragen an die Landesregierung gestellt, da weder die Gemeinde, noch jemand von der Bahn darüber Auskunft geben kann.

Ich weiß nicht, was mit dem Bahnhof von Bruneck geschehen soll bzw. inwieweit eine harmonische Einbindung der Fassade und des Zubehörs des Brunecker Bahnhofkomplexes in allfällige Projekte für die künftigen Areale sichergestellt werden soll. Meint man damit das Mobilitätszentrum? Ich bin mir nicht ganz sicher, in welchem Zusammenhang man das erörtern soll. Wie gesagt, um eine Bewertung vornehmen zu können, muss man wissen, was ist in Bruneck geplant ist.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Wir würden das krasser formulieren, denn ich bin fest davon überzeugt, dass der Brunecker Bahnhof zu erhalten ist, und zwar als Teil des Gesamtensembles der Pustertaler Bahnhöfe. Vor zehn Jahren haben wir uns massiv für die Erhaltung der Vinschgauer Bahnhöfe eingesetzt, und ich muss sagen, dass wir dabei auf wenig Gegenliebe gestoßen sind. Wenn ich daran denke, wie glücklich die Leute sind, wenn sie mit dem Vinschger Zug nach Mals fahren und die herausgeputzten, zum Großteil original erhaltenen Bahnhöfe bewundern können, dann sollte uns das auch für die Pusterer Bahnlinie zu denken geben. Der Zentralbahnhof in Bruneck sollte wirklich unter Schutz gestellt werden. Deshalb habe ich mit der Formulierung "die harmonische Einfügung der Fassade und des Zubehörs in allfällige Projekte" so meine Probleme. Ich wäre gegen eine Erhaltung der Fassade, denn das spiegelt das alte Leben nicht wider. Der Bahnhof und nicht die Fas-

sade muss erhalten werden, denn er ist Teil des Gesamtensembles! Heute kann man das nicht richtig nachempfinden, denn die Bahnhöfe im Pustertal befinden sich wirklich in einem vergammelten Zustand. Aber stellen wir sie uns einmal so wie auf der Vinschger Linie, herausgeputzt und gepflegt, vor, dann könnten sie wirklich eine große Bereicherung darstellen.

KLOTZ (UFS): Aus den Prämissen könnte man ableiten, dass dieses Gebäude abgerissen werden soll. Deshalb möchte ich fragen, wie die Pläne aussehen bzw. ob man bereits jetzt sagen kann, was mit dem Bahnhof von Bruneck geschehen soll. Natürlich hängt die Erhaltung und Pflege dieser Gebäude insgesamt auch davon ab, welche Bedeutung die Bahnlinie haben wird. So, wie die Bahnhofsgebäude ausschauen, so ist die Linie momentan konzipiert. Der vom Landtag vor einem Jahr gefasste Beschluss ist nicht umgesetzt worden. Wir haben damals beschlossen, alles zu tun, damit die Pusterer Bahn attraktiver wird. Von den Leuten aus dem Pustertal hört man, dass es ständig schlechter wird. Der Kollege Leitner hat den Bahnhof von Toblach zitiert und von den anderen Bahnhöfen sieht man teilweise nichts mehr. Die Bahnhöfe von Aicha und andere werden überwuchert, und deshalb frage ich mich, was eine Unterschutzstellung nutzt, wenn man die Gebäude dem Zahn der Zeit überlässt. Dann wird sich das mit dem Schutz eines Tages erübrigen. Wie gesagt, der Zustand der Bahnhöfe hängt sicher auch davon ab, wie man die Bahnlinie insgesamt konzipieren will. Will man die Eisenbahn durch das Pustertal sterben lassen oder will man sie beleben? Will man dafür sorgen, dass sie ein modernes und attraktives Verkehrsmittel wird? Es muss alles getan werden, um die Situation zu verbessern. Substanz, die saniert werden kann, sollte man sanieren. Vor allen Dingen aber sollte man sie wieder attraktiv machen.

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrter Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Ich möchte mit dem beginnen, was die Kollegin Klotz gesagt hat. Es geht nicht nur darum, Bahnhöfe unter Schutz zu stellen, sondern es geht darum, sie als Teil der gesamten Verkehrspolitik des Pustertales zu sehen. Frau Kollegin Kury, wir haben uns bemüht, die Vinschgauer Bahnlinie auszubauen und, ohne dass wir dazu verpflichtet gewesen wären, die alten traditionellen Bahnhöfe in ihrer ursprünglichen netten und schönen Form zu erhalten. Dies war auch ein Grund dafür, warum wir versucht haben, den Großteil der Bahnhöfe in Südtirol von RFI zu übernehmen, um sie den heutigen Erfordernissen anzupassen. Das hat nichts damit zu tun, ob eine Parabol-Antenne angebracht ist oder ob Personen untergebracht werden. Es geht um die Struktur selber. Es braucht Strukturen, die funktionell sind und die Aufgaben erfüllen können, die sie schon immer erfüllt haben. Wir wollen mehr Züge und andere Fahrpläne, damit die Leute die Bahn gerne benützen. Deshalb haben wir die 24 Bahnhöfe übernommen. Wir sind zur Zeit dabei, die Strukturen gemeinsam mit den Gemeinden herzurichten, auszubauen und den heutigen Erfordernissen anzupas-

sen. Das Land hat 60 Bahnhöfe unter Schutz gestellt. Der Bahnhof von Bruneck wurde nicht unter Schutz gestellt, da er nicht die Voraussetzungen erfüllt, um denkmalgeschützt zu sein. Das bedeutet aber nicht, dass er abgebrochen werden soll. Die Gemeinde Bruneck hat bereits entsprechende Vorschläge gemacht, und zwar in dem Sinn, dass die heutige Struktur in das neue Konzept eingebaut werden soll. Wir werden nicht nur die Fassade erhalten, sondern wir werden versuchen, den Bahnhof so herzurichten, dass er einladend ist und die heutigen Aufgaben eines Bahnhofes erfüllt. Wir sagen Nein zu einer Unterschutzstellung, aber wir werden versuchen, die Struktur in das gesamte Programm einzubauen, das in Bruneck vorgesehen ist. Es geht jetzt darum, den richtigen Projektanten zu finden. Dann werden wir das eine mit dem anderen koppeln können. So, wie wir im Vinschgau versucht haben, eine gute Lösung zu finden, so werden wir auch im Pustertal, mit oder ohne Denkmalschutz, versuchen, das Alte mit dem Neuen sinnvoll zu verbinden.

VORSITZ DER PRÄSIDENTIN:

Dr. VERONIKA STIRNER BRANTSCH

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE:

PRÄSIDENTIN: Herr Abgeordneter Urzì, Sie haben das Wort für die Republik.

URZÌ (AN): Interpreto le parole del presidente Durnwalder come un'approvazione della mozione e quindi un invito a votare favorevolmente, perché ha detto quello che era esattamente nei nostri auspici da tempo, da prima che lui dicesse quello che ha detto. Lo dico con soddisfazione, nel senso che è stato anche un dibattito che si è articolato sulla stampa, attraverso l'opinione pubblica di Brunico, attraverso la mobilitazione dei partiti politici, fra questi il primo il nostro, a garantire la presa di coscienza di questo problema. Il presidente Durnwalder è scivolato via velocemente su un aspetto, quali siano le ragioni per cui la stazione di Brunico non rispondesse ai requisiti minimi necessari per poter essere posta sotto tutela, al contrario di tutte le altre. In effetti non esiste un motivo per cui la stazione di Brunico potesse essere ritenuta a suo tempo meno meritevole di altre di un'apposita tutela urbanistica, artistica, perché è in sintonia nella tradizione di tutte le altre stazioni della linea ferroviaria del Brennero. E' un tassello originale dell'epoca della realizzazione della linea ferroviaria, di quella struttura, e quindi non c'è un motivo particolare per distinguerla rispetto alle altre. Perché però a suo tempo il vincolo non è stato posto? Così rispondo anche alla collega Klotz e altri che hanno sollevato la questione, perché semplicemente il progetto iniziale, per lo meno nelle volontà inesprese e talvolta anche fatte intendere dal comune di Brunico qualche anno fa e anche della Provincia, era quello di intervenire radicalmente su quel complesso. Significa stravolgerne il suo contesto in termini di immagine, di razionale distribuzione dei volumi, così come li conosciamo oggi. Non si era

posto il vincolo, perché semplicemente si sapeva che avrebbero dovuto intervenire le ruspe, perché non si riteneva compatibile la presenza della stazione ferroviaria di Brunico con i progetti che riguardavano l'areale ferroviario. Poi evidentemente qualcosa è cambiato, la mobilitazione di cui abbiamo parlato, gli interventi sulla stampa locale, i cittadini che hanno fatto la pressione Alleanza Nazionale è stato il primo partito che si è attivato su questo, abbiamo sollevato iniziative in sede locale e provinciale, c'è stata questa mozione, oggi il presidente Durnwalder candidamente sostiene che avevamo ragione, che quello che sosteniamo va condiviso, sostenuto, e dice sostanzialmente che non si parla di intervento teso a cambiare, modificare l'impianto del complesso ferroviario, che non si parla di stravolgimento né della facciata né dell'insieme della stazione. Noi a scanso di equivoci nella parte impegnativa della mozione riteniamo di essere stati sufficientemente chiari, quando parliamo di garantire l'inserimento armonico della facciata. Poi non finisce la frase, c'è una "e" di congiunzione "e delle pertinenze caratterizzanti il complesso della stazione ferroviaria di Brunico in qualunque progetto". Significa considerare che c'è un insieme. Questo è riconoscibile nella sua dimensione sul territorio, è riconoscibile nella sua dimensione estetica, questo intero blocco, dalla facciata che è il biglietto da visita del complesso rispetto a coloro che si avvicinano alle pertinenze, significa anche le banchine piuttosto che altri corpi di fabbrica che completano l'immobile di per sé nella sua funzionalità originaria. Ebbene tutto questo insieme ha la necessità di essere salvaguardato, mantenuto per la memoria dei posteri, restituendogli una funzionalità che ha la necessità di essere rivitalizzata, certo senza mettere in discussione quell'ampio progetto di rivalutazione dell'intero sedime ferroviario delle pertinenze, che è allo studio delle amministrazioni, che sosteniamo e che sicuramente contribuirà a dare un valore aggiunto alla città di Brunico.

In questo senso, interpretando le parole del presidente completamente coincidenti con le nostre impostazioni e la volontà di impegno da parte del Consiglio, esprimiamo soddisfazione sperando che il voto sia conseguente rispetto a quello che abbiamo ascoltato.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Beschlussantrag ab: mit 8 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung und dem Rest Nein-Stimmen abgelehnt.

Der nächste Punkt auf der Tagesordnung ist der Landesgesetzentwurf Nr. 13/04, eingebracht von den Abgeordneten Urzì, Holzmann und Minniti.

Herr Abgeordneter Urzì, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

URZÌ (AN): Sull'ordine dei lavori. In considerazione del fatto che abbiamo svolto una serie di punti all'ordine del giorno di cui ero primo firmatario, chiedo se è possibile rinviare altri punti a domani.

PRÄSIDENTIN: Herr Abgeordneter Urzì, die nächsten Tagesordnungspunkte wurden alle von Ihnen eingebracht. Deshalb würde ich vorschlagen, dass wir noch den Begleitbericht zu Landesgesetzentwurf Nr. 13/04 verlesen. Anschließend wird die Sitzung dann vorzeitig geschlossen, weil das Kollegium der Fraktionsvorsitzenden zusammenkommt.

Punkt 33 der Tagesordnung: *Landesgesetzentwurf Nr. 13/04: “Änderungen zum Landesgesetzentwurf vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, ‘Regelung des Verwaltungsverfahrens und des Rechtes auf Zugang zu den Verwaltungsunterlagen’”.*

Punto 33) dell’ordine del giorno: *Disegno di legge provinciale n. 13/04: “Modifiche alla legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17 ‘Disciplina del procedimento amministrativo e del diritto di accesso ai documenti amministrativi’”.*

URZÌ (AN): *Hanno destato ampio scalpore, e numerose perplessità, le deliberazioni della Giunta provinciale 1362 e 1363 del 30-4-2001 con le quali, per la concessione di borse di studio a studenti frequentanti università, scuole superiori o istituzioni ad esse equiparate in provincia di Bolzano o fuori di essa, viene richiesta la presentazione da parte dei candidati di una copia fotostatica della dichiarazione dei redditi e di una copia della dichiarazione dell’imposta comunale sugli immobili (Ici).*

L’obbligo imposto ai candidati contrasta con la generale organizzazione del procedimento amministrativo secondo le innovative riforme degli ultimi anni, in ambito nazionale. In particolare con le disposizioni assunte dalla Giunta provinciale vengono cancellate tutte le misure intraprese per lo snellimento della procedura amministrativa e l’introduzione della cosiddetta autocertificazione.

La Provincia autonoma di Bolzano ha inserito una deroga a tali principi con l’articolo 3 della L.P. 19-2-2001, n. 4 che ha introdotto limiti al principio generale dell’autocertificazione, che appaiono in contrasto con il quadro normativo nazionale nell’ambito del quale, e solo in questo, la Provincia può esercitare la propria competenza legislativa.

In particolare appaiono lesi in maniera manifesta i principi sanciti dal D.P.R. 28-12-2000, n. 445 e dal D.Lgs. 28-12-2000, n. 443.

L’articolo 3 della L.P. 19-2-2001, n. 4, modifica l’articolo 5 della L.P. 22-10-1993, n. 17 prevedendo la possibilità, con semplice atto amministrativo della Giunta provinciale, di richiedere ai cittadini documenti già in possesso alla pubblica amministrazione, ledendo così il diritto, che si riteneva acquisito, dell’autocertificazione a responsabilità del dichiarante.

Si afferma infatti all’articolo 5 della citata legge provinciale 17/93, come modificato dalla L.P. 4/01, che "sono in ogni caso disposti idonei controlli a campione sulla veridicità delle dichiarazioni. Qualora dai predetti controlli risulti un tasso di incidenza particolarmente alto di dichiarazioni non veritiere, è richiesta, anche per un periodo limitato, la normale documentazione per i settori nei quali si è registrata l’incidenza predetta".

La arbitraria cancellazione di un diritto che si riteneva acquisito, ossia quello all'autocertificazione, offende in primo luogo i cittadini onesti, obbligandoli a esibire documentazione che in ogni altra parte d'Italia non è più richiesta, in secondo luogo ripristina un clima da inquisizione che non risponde ai requisiti di snellezza e efficienza della macchina amministrativa provinciale.

Le ragioni delle limitazioni imposte con la legge provinciale 4/01 e recepite dalle deliberazioni della Giunta provinciale sopra richiamate, sono note: l'effettiva alta incidenza di dichiarazioni mendaci da parte dei richiedenti borse di studio.

La legge, quella nazionale e quella provinciale, anche senza ricorrere all'abolizione dell'autocertificazione, permettono comunque, e i casi sono espressamente previsti, adeguate misure repressive.

E ciò attraverso la comunicazione fra uffici diversi della pubblica amministrazione di dati e informazioni, al fine di verifiche incrociate sulla veridicità degli stessi, senza la necessità di richiedere ai cittadini stessi documentazione già consegnata.

In ultima istanza subentra l'autorità giudiziaria alla quale è demandato il compito di perseguire eventuali reati e abusi.

La Provincia per non svolgere in maniera adeguata, in linea con i principi nazionali dettati dalle riforme della pubblica amministrazione, il proprio compito di verifica ha deciso in altre parole di porre sotto "inchiesta" preventiva tutti i richiedenti borse di studio.

Da qui la richiesta di ricondurre l'azione amministrativa della Provincia autonoma di Bolzano ai principi ispiratori delle riforme nazionali cancellando ogni forma di ritorno al passato, garantendo al contempo, eventualmente, l'affinamento delle procedure per il controllo sulla veridicità delle dichiarazioni che deve essere tutta interna all'amministrazione pubblica.

Tutto ciò anche in considerazione del dettato dell'articolo 74 del D.P.R. 28-12-2000, n. 445, che prevede espressamente la violazione dei doveri d'ufficio per la mancata accettazione da parte del dipendente della pubblica amministrazione di dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atti di notorietà che contrasta con il richiamato comma 7 dell'articolo 5 della L.P. 22-10-1993, n. 17 e successive modificazioni.

Die Beschlüsse der Landesregierung Nr. 1362 und 1363 vom 30.04.2001 haben Aufsehen und Verwunderung hervorgerufen. Die Beschlüsse sehen vor, dass für die Gewährung einer Studienbeihilfe die gesuchstellenden Studenten, die Universitäten, Fachhochschulen oder diesen gleichgestellte Einrichtungen innerhalb oder außerhalb Südtirols besuchen, eine Fotokopie der Steuererklärung und eine Fotokopie der Erklärung über die Gemeindesteuer auf Immobilien (I.C.I.) beilegen müssen.

Diese den Gesuchstellern auferlegte Pflicht steht im Widerspruch zur allgemeinen Handhabung der Verwaltungsabläufe, die im Laufe der letzten Jahre auf gesamtstaatlicher Ebene grundlegend geändert wurden. Durch die von der Landesregierung erlassenen Bestimmungen werden all jene Maßnahmen zunichte gemacht, die eine Beschleunigung der Verwaltungsabläufe und die Einführung der sogenannten Selbstbescheinigung ermöglicht hatten.

In Abweichung zu obgenannten Grundsätzen hat die Autonome Provinz Bozen mit Artikel 3 des Landesgesetzes vom 19.02.2001, Nr. 4 dem allgemeinen Prinzip der Selbstbescheinigung Grenzen gesetzt, die in Widerspruch zur gesamtstaatlichen Gesetzgebung stehen, im Rahmen der das Land seine Gesetzgebungsbefugnis ausüben muss. Insbesondere werden die im D.P.R vom 28.12.2000, Nr. 445 und im Legislativdekret vom 28.12.2000, Nr. 443 festgelegten Grundsätze eindeutig verletzt.

Artikel 3 des Landesgesetzes vom 19.02.2001, Nr. 4 ändert Art. 5 des Landesgesetzes vom 22.10.1993, Nr. 17 ab und sieht vor, dass mit einfachem Verwaltungsakt der Landesregierung die Möglichkeit eingeführt werden kann, von den Bürgern Dokumente zu verlangen, die schon im Besitz der öffentlichen Verwaltung sind, wodurch das für erworben erachtete Recht der Selbstbescheinigung unter Eigenverantwortung des Erklärenden verletzt wird.

In Artikel 5 des obgenannten Landesgesetzes Nr. 17/93, abgeändert durch das Landesgesetz 4/01, wird festgelegt, dass "geeignete Stichprobenkontrollen über den Wahrheitsgehalt der Erklärungen veranlasst werden. In jenen Bereichen, in denen durch die Stichproben ein besonders hoher Prozentsatz an Falscherklärungen erhoben wird, werden - auch für beschränkte Zeitabschnitte - die üblichen Unterlagen verlangt".

Die willkürliche Streichung eines als erworben erachteten Rechtes und zwar des Rechtes der Selbstbescheinigung stellt in erster Linie einen Affront für die ehrlichen Bürger dar, wobei letztere gezwungen werden, eine Dokumentation vorzulegen, die in keinem anderen Ort Italiens noch verlangt wird, und führt wieder zu einem Klima der Inquisition, das nicht den Bedürfnissen der Effizienz und Schnelligkeit des Verwaltungsapparates des Landes entspricht.

Die Gründe, die zu den im Landesgesetz Nr. 4/01 enthaltenen Restriktionen und zu deren Übernahme in den oben angeführten Beschlüssen der Landesregierung geführt haben, sind bekannt: Es gab eine hohe Anzahl an Falscherklärungen bei den Stipendiumsgesuchen.

Die gesamtstaatliche wie auch die Landesgesetzgebung ermöglichen es jedoch - ohne Abschaffung der Selbstbescheinigung - entsprechende Strafmaßnahmen für die ausdrücklich vorgesehenen Fälle zu ergreifen.

Dies erfolgt durch Daten- und Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Ämtern der öffentlichen Verwaltung, wodurch Kreuzkontrollen über die Stichhaltigkeit der Angaben gemacht werden, sodass vom Bürger selbst keine Dokumente, die schon abgegeben wurden, noch einmal verlangt werden müssen.

In letzter Instanz greift dann die Staatsanwaltschaft ein, die die Aufgabe hat eventuelle Straftaten und Missbräuche zu verfolgen.

Das Land hat praktisch beschlossen, alle Gesuchsteller eines Stipendiums im voraus einer "Ermittlung" zu unterziehen, um seine eigene Kontrolltätigkeit nicht auf angemessene Weise entsprechend den gesamtstaatlichen Bestimmungen über die Reform der öffentlichen Verwaltung ausüben zu müssen.

Daher wird die Forderung gestellt, die Verwaltungstätigkeit der Autonomen Provinz Bozen wieder den Grundsätzen der gesamtstaatlichen

Reform anzugleichen. Man sollte nicht auf Verfahren, die in der Vergangenheit ihre Gültigkeit hatten, zurückgreifen, sondern sollte eventuell die Kontrollmechanismen innerhalb der Verwaltung hinsichtlich des Wahrheitsgehaltes der Selbstbescheinigungen verbessern. All dies hat auch unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel 74 des D.P.R. vom 28.12.2000, Nr. 445 zu erfolgen. Obgenannte Bestimmungen sehen ausdrücklich die Verletzung der Amtspflicht vor, sollte der öffentliche Angestellte die Selbstbescheinigung oder die Selbsterklärung nicht annehmen, da dies im Widerspruch zu Absatz 7 von Artikel 5 des Landesgesetzes vom 22.10.1993, Nr. 17 in geltender Fassung steht.

PRÄSIDENTIN: Die Sitzung ist geschlossen.

ORE 17.53 UHR

SITZUNG 66. SEDUTA

11.10.2005

Sono intervenuti i seguenti consiglieri:
Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:

BAUMGARTNER (49)
CIGOLLA (12, 41)
DURNWALDER (20, 21, 23, 26, 31, 33, 80)
FRICK (16, 56)
HEISS (28, 29, 30, 48, 74)
KLOTZ (12, 13, 21, 22, 23, 55, 69, 80)
KURY (6, 7, 8, 19, 20, 36, 37, 41, 44, 63, 65, 79)
LAIMER (28)
LEITNER (17, 19, 24, 25, 30, 31, 47, 51, 54, 57, 66, 79)
MAIR (13, 15, 26)
MUSSNER (8, 50, 64)
PÖDER (10, 11, 15, 16, 17, 18, 27, 31, 32, 33, 48, 56)
SAURER (70, 75)
THEINER (10, 24, 36, 67)
URZÌ (34, 39, 42, 43, 69, 71, 73, 75, 78, 81, 82)
WIDMANN (7, 9, 14, 17, 27, 30)