



Resoconto integrale

della seduta n. 189 del 30 settembre 2008

Wortprotokoll

der 189. Sitzung vom 30. September 2008

XIII. Legislatura
XIII. Legislatur
2004 - 2008



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

SEDUTA 189. SITZUNG

30.9.2008

INDICE

Interrogazioni su temi di attualità.	
..... pag. 6	
Mozione n. 477/07 del 12.7.2007, presentata dai consiglieri Baumgartner, Munter e Thaler Zelger, riguardante il traffico di transito e progetto "Nuova linea del Brennero".	
..... pag. 20	
Mozione n. 478/07 del 12.7.2007, presentata dai consiglieri Baumgartner, Munter e Thaler Zelger, riguardante riduzione del rumore causato dal traffico ferroviario.	
..... pag. 31	
Mozione n. 484/07 del 13.7.2007, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante "Il rumore fa ammalare" – La legge sulla tutela dell'inquinamento acustico deve essere rinnovata con urgenza".	
..... pag. 40	

INHALTSVERZEICHNIS

Aktuelle Fragestunde.	
..... Seite 6	
Beschlussantrag Nr. 477/07 vom 12.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Baumgartner, Munter und Thaler Zelger, betreffend Transitverkehr und Projekt "Neue Brennerbahn". . . .	
..... Seite 20	
Beschlussantrag Nr. 478/08 vom 12.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Baumgartner, Munter und Thaler Zelger, betreffend Verminderung des Zug- und Schienenlärms.	
..... Seite 31	
Beschlussantrag Nr. 484/07 vom 13.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend "Lärm macht krank" – Lärmschutzgesetz dringend erneuerungsbedürftig.	
..... Seite 40	

Mozione n. 490/07 del 13.7.2007, presentata dai consiglieri Heiss, Dello Sbarba e Kury, riguardante turismo sciistico – nessun nuovo accorpamento di zone sciistiche. pag. 45

Mozione n. 492/07 del 13.7.2007, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante riduzione del numero dei componenti dei consigli di amministrazione in società a partecipazione pubblica e definizione dell'entità massima dei compensi: la Provincia deve assolutamente recepire nella legislazione provinciale e applicare le limitazioni previste dalla legge finanziaria statale. pag. 54

Beschlussantrag Nr. 490/07 vom 13.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Kury, betreffend Skitourismus – keine neuen Zusammenschlüsse von Skigebieten. Seite 45

Beschlussantrag Nr. 492/08 vom 13.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Reduzierung der Verwaltungsräte in Gesellschaften mit Beteiligung der öffentlichen Hand und Festsetzung des Höchstausmaßes der Vergütung: Land muss endlich die Beschränkungen des staatlichen Finanzgesetzes in Landesgesetzgebung übernehmen und anwenden. Seite 54

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Dott. RICCARDO DELLO SBARBA

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

ORE 10.06 UHR

(Appello nominale - Namensaufruf)

PRESIDENTE: La seduta è aperta.

Prego dare lettura del processo verbale dell'ultima seduta.

LADURNER (Sekretärin - SVP): *(Legge il processo verbale – verliest das Sitzungsprotokoll)*

PRESIDENTE: Ci sono osservazioni al verbale? Nessuna. Il verbale è approvato.

Le comunicazioni della Presidenza, coma da accordi presi con i capigruppo, vengono date per lette e vengono allegate al verbale.

Per la seduta odierna si è giustificato il consigliere Munter.

Prima di passare alla trattazione dell'ordine del giorno do lettura delle interrogazioni alle quali i membri competenti della Giunta provinciale non hanno fornito risposta scritta entro il termine previsto di 60 giorni.

Interrogazione n. 5819/08 (Urzi/Saurer):

Risultano esistere forme di sovvenzione e di sostegno allo studio messe a disposizione dalla Provincia autonoma di Bolzano o in via diretta dalla Libera Università di Bolzano (il cui maggiore finanziatore risulta comunque ancora la Provincia di Bolzano) e che sono indirizzate a studenti in particolari condizioni.

Risulta esistere la messa a disposizione di studenti stranieri, fra il resto, di tutor linguistici sia per l'apprendimento delle lingue di insegnamento dell'Università che per il recupero in quelle materie nelle quali sia dimostrata una maggiore deficienza.

Risultano erogate anche borse di studio e il sostegno per il vitto e l'alloggio.

Tutto ciò premesso,

SI INTERROGA

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA PROVINCIALE
E/O L'ASSESSORE COMPETENTE

per sapere:

quali forme di sostegno allo studio per quanti frequentino la Libera Università di Bolzano siano erogate rispettivamente dalla Provincia e dalla Libera Università di Bolzano ed in quale misura siano state erogate (numero di studenti beneficiari, loro cittadinanza, ammontare o qualificazione del sostegno) e, nello specifico:

quali siano i criteri di assegnazione delle forme di sostegno di cui al punto 1. e se le stesse siano riservate solo agli studenti stranieri o siano determinate in base al reddito dichiarato;
se sia prevista l'assegnazione di un tutor per gli studenti con particolari deficienze di apprendimento, secondo quali condizioni, per quale durata, e quali siano i criteri di assegnazione;
quanti risultino gli assegnatari dei sostegni di cui al punto 3. evidenziando il dato relativo alla cittadinanza dei beneficiari;
se risultino erogate forme di sussidio per il vitto e l'alloggio, o borse di studio, secondo quali criteri siano assegnati questi benefit, e quanti risultino gli assegnatari, evidenziando il dato relativo alla cittadinanza dei beneficiari.

Interrogazione n. 5883/08 (Leitner/Theiner):

Bisher konnten Personen (Invaliden), die in der geschützten Werksatt in St. Georgen bei Bruneck tätig sind, das Mittagessen unentgeltlich einnehmen. Es hat den Anschein, dass sie künftig dafür bezahlen müssen. Man spricht von 3 Euro pro Mahlzeit, was bei einem Taschengeld von rund 200 Euro stark ins Gewicht fällt. Ein solcher Schritt bedeutet, dass sie wiederum auf das Geld der Eltern zurückgreifen müssen. Es entsteht der Eindruck, dass sich die öffentliche Hand einen Teil der Gelder, die sie in Vorwahlzeiten werbewirksam an die Bürger verteilt, durch die Hintertür von den Schwächsten zurückholt.

*An die Landesregierung werden folgende Fragen gestellt:
Stimmt es, dass in der geschützten Werkstätte in St. Georgen künftig für das Mittagessen ein Betrag eingehoben wird?
Wenn ja, wie viel und ab wann?
Gilt dies für alle geschützten Werkstätten des Landes?
Wie viele geschützte Werkstätten gibt es derzeit in Südtirol, wo befinden sie sich und wie viele Personen werden jeweils darin betreut bzw. wie viele arbeiten dort?
Wie hoch ist derzeit das Taschengeld?
Ist eine Abgabe angesichts dieses Betrages sozial verträglich?*

Interrogazione n. 5888/08 (Minniti/Theiner):

Da una serie di controlli effettuati lo scorso anno sulla qualità chimica fisica dell'acqua delle piscine pubbliche od a uso pubblico sono risultate irregolari. Inoltre, un caso su tre dei campioni prelevati ha dato esiti non conformi sul fronte delle analisi microbiologiche. E' il preoccupante dato che emerge dalla relazione annuale della sanità pubblica.

CIO' PREMESSO

SI INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA PROVINCIALE
E L'ASSESSORE COMPETENTE

per sapere:

quante le piscine pubbliche che risultavano irregolari e dove esse siano ubicate;
quante le piscine ad uso pubblico irregolari e dove siano ubicate;
quali i provvedimenti intrapresi dalla Provincia;
quali i reali e possibili danni che tali acque potrebbero recare alla salute dei bagnanti;
se quest'anno siano stati effettuati ulteriori controlli, quali i risultati e come intenderà procedere la Provincia.

Interrogazione n. 5905/08 (Minniti/Laimer):

Recentemente la Giunta provinciale è tornata nel "mirino" della Corte dei Conti per quello che riguarda l'energia elettrica. In base allo statuto di autonomia i produttori sono tenuti a versare una quota alla Provincia, sotto forma di energia gratuita o del rimborso equivalente in denaro, come risarcimento per lo sfruttamento delle risorse naturali dell'Alto Adige. Secondo i giudici della Corte dei Conti, la Provincia avrebbe fissato un prezzo troppo basso come base di calcolo per il rimborso, rinunciando anche agli arretrati, cosa che determinerebbe un danno complessivo da 30 milioni di euro per l'ente pubblico. La notizia dell'avvio dell'indagine è arrivata proprio mentre la giunta aveva deciso di affidare ad un esperto l'incarico di elaborare un nuovo sistema di calcolo per il rimborso.

CIO' PREMESSO

**SI INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA PROVINCIALE
E L'ASSESSORE COMPETENTE**

per sapere:

quale sia l'attuale calcolo predisposto dalla Provincia;
come si intenda elaborare un nuovo calcolo, rispettando quanto richiesto dalla Corte dei Conti;
quale il motivo per cui sarebbe stato fissato un prezzo troppo basso come base di calcolo per il rimborso di cui in premessa, determinando di fatto un danno alle casse pubbliche di 30 milioni di euro.

Interrogazione n. 5908/08 (Leitner/Mussner):

In früheren Jahren wurde immer wieder der Umstand kritisiert, dass Südtiroler Firmen bei öffentlichen Ausschreibungen meist das Nachsehen hatten. Im Jahre 1999 verzeichnete das Land insgesamt 163 Ausschreibungen, wovon 99 an einheimische Firmen und 64 an auswärtige gingen. Das Auftragsvolumen für die Südtiroler Firmen betrug allerdings nur knapp 76 Milliarden Lire, jenes für auswärtige hingegen über 420 Milliarden Lire.

Im Jahre 2000 erhielten von insgesamt 196 Ausschreibungen 130 Firmen aus Südtirol und 66 von auswärts den Zuschlag. Dabei fiel für die Südtiroler Firmen ein Auftragsvolumen von 146 Milliarden Lire und für die auswärtigen eines von 382 Milliarden Lire an.

In diesem Zusammenhang wird die Landesregierung um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

*Wie viele der in den Jahren 2002 bis 2007 in Südtirol durchgeführten öffentlichen Arbeiten gingen an Firmen aus Südtirol und wie viele an Firmen von auswärts (aufgeteilt auf die einzelnen Jahre)?
Welches Auftragsvolumen bezieht sich auf Südtiroler Firmen und welches auf auswärtige (aufgeteilt auf die Jahre 2002 bis 2007)?*

Chiedo agli interrogati di fornire risposta entro i prossimi 8 giorni.

Comunico ancora che la seduta di oggi terminerà alle ore 18.00 per consentire ai gruppi consiliari di consultarsi in merito all'imminente prosecuzione in questa sessione dell'esame del disegno di legge provinciale n. 162/08.

Passiamo ora alla trattazione dell'ordine del giorno.

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

Punkt 1 der Tagesordnung: "**Aktuelle Fragestunde**".

La consigliera Klotz ha chiesto la parola sull'ordine dei lavori, ne ha facoltà.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Herr Präsident, ich ersuche Sie, erheben zu lassen, wer von den Landesräten hier ist. Wir haben gehört, dass sich Frau Landesrätin Kasslatter Mur entschuldigt hat. Es handelt sich um die letzte "Aktuelle Fragestunde" in dieser Legislatur, und diejenigen, die Anfragen eingebracht haben, wollen diese auch beantwortet wissen. Wir nehmen unsere Pflicht als Landtagsabgeordnete ernst. Deshalb ersuche ich Sie, Herr Präsident, den Landesräten zu sagen, dass sie in diesen letzten Tagen auch noch ihre Pflicht zu erfüllen haben. Auch sie sind in erster Linie gewählte Abgeordnete, und es geht einfach nicht an, dass die Regierungsbank leer ist. Es ist eine Zumutung, dass wir hier vor einer leeren Regierungsbank sitzen und Sie die Zeit damit verplempern müssen herauszufinden, wer eventuell eine dieser Anfragen beantworten könnte!

PRESIDENTE: Noi abbiamo provveduto a chiamare gli assessori. Gli assessori Saurer e Cigolla sono qui fuori e stanno per entrare. Qui ci sono gli assessori Theiner e Mussner. L'assessore Laimer si è giustificato per tutta la mattina, gli altri li stiamo chiamando.

L'interrogazione n. 1/10/08 non può essere trattata a causa dell'assenza giustificata dell'assessore Laimer.

Passiamo all'**interrogazione n. 2/10/08** del 9.9.2008, presentata dalla consigliera Klotz, riguardante reparto di oculistica presso l'ospedale di Bolzano: niente tedesco. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Ein Bürger berichtet, dass er in der Augenabteilung des Bozner Krankenhauses letztthin bei verschiedenen Visiten mit drei verschiedenen Ärzten zu tun hatte, von denen keiner ein einziges Wort Deutsch sprach. Jeder der 3 Ärzte empfing ihn mit demselben Standardsatz: "niente tedesco". Es war auch keine Übersetzung zur Verfügung.

1. Welche Ärzte (bitte Namen) versehen in der genannten Abteilung des Bozner Krankenhauses in welcher Funktion und seit wann Dienst?
2. Wer von diesen hat den Zweisprachigkeitsnachweis, wie wurden die anderen eingestellt?
3. Was werden Politik und Verwaltung gegen diese eklatante Diskriminierung der Südtiroler Patienten unternehmen?

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! An der Abteilung für Augenheilkunde am KH Bozen arbeiten derzeit 15 Ärzte und Ärztinnen, 2 davon mit einem freiberuflichen Werkvertrag. Seit dem Abgang von Frau Primar Martinelli ist die Primarstelle vakant, die Vertretung hat bis zur Ernennung des Nachfolgers Herr Dr. Gius übernommen. Die Zusammensetzung des Ärzteteams nach Sprachgruppe ergibt ein ausgewogenes Verhältnis. Im Regelfall ist man an genannter Abteilung, trotz des hohen Arbeitsaufkommens, speziell im ambulanten Bereich, um die gleichzeitige Anwesenheit zweisprachiger Ärzte und Ärztinnen mit Werkvertrag bemüht, um Patienten den Gebrauch der eigenen Muttersprache zu gewährleisten. Ausnahmefälle, die sich sporadisch ergeben können, sind auf Schwierigkeiten in der Tagesorganisation (z. B. durch Abteilungstätigkeit und vertiefende Diagnostik an der Abteilung, chirurgische Tätigkeit im OP-Saal, Dringlichkeiten in der Ersten Hilfe bzw. in der Abteilung, usw.) zurückzuführen. Folgende Ärzte sind an der Abteilung für Augenheilkunde mit Stand 1.9.2008 beschäftigt und alle sind im Besitz des Zweisprachigkeitsnachweises „A“: Bernardi Paolo seit 1986, Bertelli Enrico seit 1994, Coser Stefano seit 1999, Del Vecchio Carlo seit 1972, Dell'Antonio Clara seit 1984, Egger Verena seit 2005, Gius Enzo seit 1986, Hippel Barbara seit 2000, Pagliani Francesca seit 2002, Pernter Helga seit 2003, Rogger Veronika seit 2006, Spinelli Patrizia seit 2000 und Zuliani Ivana seit 1999. Mit Werkvertrag angestellt sind Frisina Rino und Peruzzini Lucia. Fachspezifische Fähigkeiten, soziale Kompetenz, sowie sprachliche Kenntnisse bilden in der Person behandelnder Ärzte ein untrennbares Ganzes und können sich in der Realität auch nicht immer die Waage halten. Die Gesundheit des Patienten steht an erster Stelle. Dem steht das konsequente Bemühen um ein reibungsloses und kommunikatives Verhältnis zwischen Ärzten und Patienten um nichts nach. Frau Kollegin Klotz, Sie wissen, dass wir alle bemüht sind, dass die Ärzte auch wirklich die zweite Sprache verwenden. Es ist so, wie ich es aufgezählt habe, dass von 15 Ärzten 13 Ärzte im Besitze des Zweisprachigkeitsnachweises „A“ sind, dass sie die zweite Sprache beherrschen und auch verwenden müssen. 2 Ärzte, die mit Werkvertrag eingestellt sind, ha-

ben noch keinen Zweisprachigkeitsnachweis. Alle anderen müssten auf alle Fälle in beiden Landessprachen die Patienten auch behandeln können.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT- Freies Bündnis für Tirol): Herr Landesrat, das kann nicht sein! Dann sind einige darunter, die den Zweisprachigkeitsnachweis haben, aber nicht deutsch sprechen. Dieser Patient ist mehr als glaubwürdig, er hat mir bestätigt, dass drei verschiedene Visiten bei drei verschiedenen Ärzten

THEINER (SVP): *(unterbricht)*

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Ich hoffe, er hat sich die Namen aufgeschrieben, denn manche Patienten denken nicht daran, wenn sie beim Arzt sind, sich als erstes den Namen aufzuschreiben. Sie haben in erster Linie ein Anliegen, ein Leiden und wollen geheilt werden. Ich hoffe deshalb, dass sich dieser Patient die Namen gemerkt hat. Aber wenn nicht, Herr Landesrat, dann muss ich wirklich darauf hinweisen, dass Sie hier nach dem Rechten sehen sollten. Ich kann verstehen, wenn Sie sagen, viele tägliche Aufgaben, Operationsaal, vertiefte Diagnostik, usw., aber das allererste ist, dass ein Arzt bei den Visiten den Patienten ernst nimmt und dazu gehört in erster Linie, dass er seine Muttersprache gebraucht. Wenn einmal ausnahmsweise einer von diesen mit Werkvertrag angestellten Ärzten die Visite durchführt, muss für eine geeignete Übersetzung gesorgt werden. Es geht einfach nicht an, dass wir jetzt, 20 Jahre nach Inkrafttreten des entsprechenden Sprachdekretes, immer noch solche Diskriminierungen zu ertragen haben. Herr Landesrat, Sie müssen hier diese Klagen ernst nehmen! Wenn wir auf dieses Recht verzichten, dann verlieren wir es. Es geht nicht, dass die Patienten darum kämpfen müssen. Es ist selbstverständlich, dass nicht der Bürger zweisprachig sein muss, sondern die Ärzte und die Beamten müssen es.

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Ich kann Ihnen versichern, von 15 angestellten Ärzten sind nur 2 mit Werkverträge angestellt, alle anderen sind im Besitz des Zweisprachigkeitsnachweises „A“. Wenn schon, dann müssen wir hier Namen nennen, ansonsten erübrigt sich alles.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Danke für den Einschub, aber es erübrigt sich nicht. Es ist der Sache nachzugehen, wer von den Inhabern der Zweisprachigkeitsprüfung „A“ nicht die Sprache gebraucht.

PRESIDENTE: La trattazione dell'interrogazione n. 3/10/08 è brevemente sospesa in attesa dell'arrivo del Presidente della provincia Durnwalder. L'interrogazione n. 4/10/08 non può essere trattata perché il membro competente della Giunta, l'assessore Laimer, è assente giustificato.

Passiamo all'**interrogazione n. 5/10/08** del 18.9.2008, presentata dalla consigliera Klotz, riguardante personale presso il reparto dialisi dell'ospedale di Merano. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Letzt-hin gibt es Klagen über die Personalbesetzung in der Dialysestation des Meraner Krankenhauses und auch darüber, dass das Recht auf Gebrauch der deutschen Muttersprache nicht gewährleistet ist. Die Stockschwester sei Italienerin, die nicht Deutsch könne, und die Albanerin, welche dort aushilft, spreche auch nur italienisch und habe nicht die Ausbildung, welche mitteleuropäischem Standard entspreche. Eine weitere Hilfskraft aus Deutschland bringe auch nicht optimale Kenntnisse mit.

1. Wer von den Diensttuenden in genannter Abteilung hat den Zweisprachigkeitsnachweis und in welchem Arbeitsverhältnis stehen die einzelnen Personen?
2. Gäbe es ausgebildete einheimische Bewerberinnen bzw. Bewerber, die wegen fehlenden Zweisprachigkeitsnachweises nicht eingestellt werden?

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Also, wir haben auch hier die entsprechenden Erkundigungen beim Gesundheitsbezirk Meran eingeholt, und es wird uns wie folgt berichtet: In der Dialysestation am Krankenhaus Meran arbeiten 14 Krankenpfleger, Koordinatoren eingerechnet, die 10,75 Stellen vollzeitlich besetzen. 2 der Mitarbeiterinnen sind im Wartestand und wurden durch Ersatzanstellungen kompensiert. 2,75 Stellen werden mit Werkverträgen von freiberuflichen Krankenpflegern besetzt. Somit haben von den 12 Mitarbeiterinnen 9 die erforderliche Zweisprachigkeitsbescheinigung, von denen 1 Mitarbeiterin deutscher Sprachgruppenzugehörigkeit ist und eine weitere im Wartestand ist. Falsch ist laut Informationen des Gesundheitsbezirks Meran, dass die Stockschwester, die Pflegekoordinatorin, kein Deutsch könne. Richtig ist, dass die drei Bediensteten mit Werkverträgen limitierte Deutschkenntnisse aufweisen. Falsch ist, dass die Ausbildung der albanischen Mitarbeiterin nicht dem mitteleuropäischen Standard entspricht. Alle Krankenpflegerinnen der Dialyse sind regulär im Berufsverband der Krankenpfleger eingetragen und besitzen somit die entsprechende Gleichwertigkeitsbescheinigung des Gesundheitsministeriums. Eine Hilfskraft aus Deutschland gibt es in der Dialyse nicht, vermutlich wird hier auf eine erfahrende bundesdeutsche Krankenpflegerin Bezug genommen, die jedoch bereits im November 2007 auf eigenem Wunsch in den Sprengel Passeier versetzt wurde. Alle Mitarbeiterinnen wurden gemäß offiziellem Einführungsprotokoll der Pflegedienstleitung in den Dienst eingewiesen und in der Probezeit positiv bewertet. Grundsätzlich kann sich jeder Leistungsempfänger in seiner Muttersprache ausdrücken. Gerade in der Dialyse, wo an jedem Tag alle KrankenpflegerInnen im gleichen Ambiente sind, werden diese, je nach Patient, individuell eingesetzt, um den kommunikativen Bedürfnissen der Patienten gerecht zu werden. Es ist laut Gesundheitsbezirk Meran nicht bekannt, dass einheimische Krankenpflegerinnen wegen

des fehlenden Zweisprachigkeitsnachweises nicht eingestellt wurden. Wenn nämlich jemand nicht den Zweisprachigkeitsnachweis aufweist, hat er die Möglichkeit, mit Werkvertrag aufgenommen zu werden.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol):

Danke für die Antwort, Herr Landesrat. Auch hier ersuche ich Sie, diese Meldungen ernst zu nehmen, denn es handelt sich nicht um irgendwelche Flegel, die mir solche Klagen bringen, sondern es handelt sich um ernst zu nehmende, glaubwürdige Personen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass immer die lügen, die uns solche Missstände oder Klagen vorbringen und dass immer Ihre Antworten die 100%ige Wahrheit enthalten! Ich ersuche Sie deshalb, Herr Landesrat, Ihren Leute im Gesundheitssprengel Meran aufzutragen, auch selber nachzuprüfen. Sie wissen, dass Patienten, die auf die Leute, die sie in der Dialysestation an die Schläuche hängen, usw., angewiesen sind und nicht alle den Mut haben, ihr Recht einzufordern. Es muss aber eine Selbstverständlichkeit sein. Sie sagen, auf jeden einzelnen Dialysepatienten wird individuell eingegangen, das heißt, wenn man weiß, dass jemand deutscher Muttersprache ist, dann wird eben Pflegepersonal da sein, das deutsch kann. Das scheint aber nicht der Fall zu sein, sonst hätten mir diese Leute nicht die Klage gebracht. Ich frage auch genau nach. Ich glaube nicht immer alles, was Leute vorbringen, denn auch da wird manchmal nicht die ganze Wahrheit gesagt, aber hier, Herr Landesrat, habe ich wirklich keinen Grund daran zu zweifeln, was die Leute vorgebracht haben. Ich kann nur noch einmal auffordern, dieses Recht ernst zu nehmen und aufzutragen, dass es umgesetzt und selbstverständlich durchgesetzt wird. Es muss nicht der einzelne Patient das Recht einfordern, sondern es muss wirklich gewährleistet sein.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 6/10/08 del 19.9.2008, presentata dalla consigliera Klotz, riguardante il distretto sanitario di Merano – attestato di bilinguismo. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Wer von folgenden Verantwortungsträgerinnen im Gesundheitsbezirk Meran hat den Zweisprachigkeitsnachweis welcher Kategorie:

- Primarärztin Dr. Dal Negro?
- Pflegedienstleiterin Nadia Cervo?
- Koordinatorin Barbara Fontana?
- Koordinatorin Paola Cappelletti?
- Beraterin Laura Pozzi?

In welcher Sprache werden die Arbeits- und Teambesprechungen im sog. Territorium bzw. in den einzelnen Sprengeln des Gesundheitsbezirkes abgewickelt, in

welcher Sprache die Protokolle und schriftlichen Mitteilungen an die Angestellten verfasst?

Ist gesichert, dass die Angestellten deutscher Muttersprache in jeder Situation, schriftlich wie mündlich, ihre Muttersprache gebrauchen können und nicht diskriminiert werden?

THEINER (Landesrat für Gesundheit und Sozialwesen – SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Primarärztin Dr. Dal Negro ist im Besitz des Zweisprachigkeitsnachweises „A“. Pflegedienstleiterin Frau Cervo Nadia ist im Besitz des Zweisprachigkeitsnachweises „B“. Frau Fontana Barbara, Frau Cappelletti Paola und Frau Pozzi Laura besitzen den Zweisprachigkeitsnachweis „C“ sowie den „internen Nachweis B“ gemäß Art. 12 der Anlage 2 zum Kollektivvertrag vom 28.08.2001. Da die Teilnehmer an den verschiedenen Sitzungen immer beiden Sprachgruppen angehören, werden die Arbeits- und Teambesprechungen in beiden Sprachen abgehalten. Auch alle Sitzungsprotokolle werden zweisprachig verfasst. In einem normalen Arbeitsverhältnis wird jede/r MitarbeiterIn immer in ihrer/seiner Professionalität respektiert und das gegenseitige sprachliche Verständnis wird garantiert.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Ich höre da aus meiner Nähe, das glaubt Ihnen keine/r. Herr Landesrat, das können Sie selber wohl auch nicht glauben, dass alle Protokolle, alle schriftlichen Mitteilungen an die Angestellten auch in deutscher Sprache verfasst werden! Ich ersuche Sie nur, sich selber persönlich davon zu vergewissern. Das gibt es nicht, dass die Person, die mir diese Klage vorträgt, nicht die Wahrheit spricht. Denn es handelt sich um eine Person, die darüber Auskunft geben kann, und das ist nicht eine erfundene oder aus der Luft gegriffene Mutmaßung. Also, Herr Landesrat, ich ersuche Sie noch einmal, sich selber nicht so billig abspeisen zu lassen. Das, was sie hier gesagt haben, das ist einfach nicht wahr! Ich werde meine Gewähnsfrau bitten, den Nachweis anzutreten.

PRESIDENTE: La trattazione dell'interrogazione n. 7/10/08 è momentaneamente sospesa in attesa dell'arrivo dell'assessore Widmann. La trattazione delle interrogazioni n. 8/10/08 e n. 9/10/08 è momentaneamente sospesa in attesa dell'arrivo dell'assessore Frick.

Passiamo pertanto all'**interrogazione n. 10/10/08** del 24.9.2008, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante manifesti elettorali – mancata autorizzazione della Ripartizione provinciale natura e paesaggio. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Laut geltendem Landschaftsschutzgesetz braucht es für Werbeplakate und Hinweisschilder jeglicher Art außerhalb der geschlossenen Ortschaften, ausgenommen die Straßenzeichen“ eine Ermächtigung durch den Direktor der Landesabteilung Natur und Landschaft. Laut Presseangaben sind zur Zeit ungefähr 50 Riesenplakate - sogenannte „Big Prints“ - entlang der Straßen aufgehängt, ohne die dafür vorgeschriebene Genehmigung zu haben. Auch der zuständige Direktor der Landesabteilung Natur und Landschaft bestätigte, dass die Werbeflächen illegal errichtet worden sind.

Daher richten wir folgende Fragen an die Südtiroler Landesregierung:

1. Was hat die Landesregierung unternommen, um das widerrechtliche Plakatieren entlang der Straßen zu unterbinden?
2. Wie viele Verwaltungsstrafen und in welcher Höhe wurden ausgestellt, um den Gesetzesverstoß zu ahnden?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kollegen und Kolleginnen! Ich glaube, was diese Anfrage anbelangt, dass man überhaupt nicht von fehlender Ermächtigung sprechen kann. Sie ist einfach nicht notwendig. Man kann nicht von illegaler Einrichtung oder von widerrechtlicher Plakatierung reden, weil der Straßendienst die Anbringung der Werbeplakate, sogenannter „Big Prints“ - und es waren insgesamt ca. 20 - gemäß Artikel 51, Absatz 10, der Straßenverkehrsordnung genehmigt hat. Dieser Artikel regelt das provisorische Anbringen von Werbetransparenten für Veranstaltungen. Bis jetzt wurde es auch immer so gemacht, wenn es darum gegangen ist, Vereine für eine kurze Zeit zu ermächtigen, ihre Veranstaltungen anzukündigen. Diesbezüglich haben wir vonseiten von Herrn Dr. Dellagiacomina nie etwas gehört. Die Abteilung Straßendienst hat die Wahlkampagne als Veranstaltung und nicht als Produkt angesehen. Alle Ansuchen bezüglich Anbringung von mobilen und provisorischen Werbeplakaten für Veranstaltungen werden seit Jahren auf diese Weise genehmigt, ohne dass jemals ein Einwand seitens der Abteilung Natur und Landschaft gekommen wäre. Es handelt sich um eine schnelle Vorgangsweise, da die Veranstaltungen meist von kurzer Dauer sind und auch kurzfristig angekündigt werden. Mit dem 25. September, das war gerade vor 4 Tagen, mussten alle Plakate laut Wahlgesetz entfernt werden, und das wurde auch gemacht. Alle jene, die wir autorisiert hatten, sind am 25. September auch entfernt worden. Es wurden vonseiten der Abteilung Straßendienst keine Maßnahmen zur Unterbindung der Plakatierung entlang der Straßen unternommen, da es sich um keine widerrechtliche Anbringung handelt. Somit war es auch nicht notwendig, eine Verwaltungsstrafe auszustellen.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Jetzt verstehe ich, warum Landesrat Laimer nicht da ist. Er hätte sich heute wahrscheinlich nicht getraut, Landesrat Mussner, seinem Abteilungsdirektor so brutal in den Rücken zu fallen, wie Sie es an seiner Stelle getan haben. Es gibt eine ganz klare Aussage von Abteilungsdirektor Dellagiacomà, dass hier das Landschaftsschutzgesetz sträflich missachtet wurde. Herr Landesrat Mussner, ich empfinde es tatsächlich als zynisch, zu sagen, dass „Big Prints“, also riesige Plakate für Wahlwerbung, namentlich der Südtiroler Volkspartei, ein Hinweis auf eine Veranstaltung wären. Dann werden wir in Zukunft landauf, landab neben den Bushaltestellen, an denen uns der Landeshauptmann lange Zeit entgegengelacht hat, - gut beleuchtet, während der Fahrplan im Dunkeln war - ganz Südtirol tapeziert haben. Im Widerspruch zum Landschaftsschutzgesetz und offensichtlich jetzt auch noch mit Deckung vonseiten der Südtiroler Landesregierung werden nicht einmal Strafen ausgestellt! Landesrat Mussner, ich frage jetzt Sie, halten Sie das tatsächlich für eine gute Maßnahme, jene Partei, die in Südtirol die Gesetze macht, von der Regelung auszunehmen? Glauben sie nicht, dass auch sie die Gesetze respektieren muss? Halten Sie das tatsächlich für eine vertrauensbildende Maßnahme, dass die Volkspartei die Gesetze im Landtag macht oder auch nicht – siehe Wohnbaugesetz – und anschließend sagt, das gilt für alle Menschen auf der Welt, nur nicht für uns selbst. Ein größeres Armutszeugnis könnte sich die Volkspartei diesbezüglich nicht geben. Landesrat Mussner, da geht es um Glaubwürdigkeit! Glauben Sie, es ist glaubwürdig, wenn längs der Pustertaler Straße riesige Plakate im Widerspruch zum Landschaftsschutzgesetz für die Volkspartei werben und auch für eine andere Partei. Glauben Sie tatsächlich, dass, wenn es eine andere Partei getan hätte, nicht im nächsten Augenblick entsprechende Maßnahmen getroffen worden wären? Ich bin der Meinung, dass andere Parteien, die noch ein bisschen Seriosität in sich haben, an solche Maßnahmen gar nicht gedacht haben. Also, ich denke die Volkspartei leistet einen tatkräftigen Beitrag zum generellen Vertrauensschwund in die Politik.

PRESIDENTE: Passiamo all'**interrogazione n. 3/10/08** dell'11.9.2008, presentata dalla consigliera Mair, riguardante l'occupazione di un alloggio di servizio nel comune di Cornedo (Prato Isarco). Prego di dare lettura dell'interrogazione.

MAIR (Die Freiheitlichen): In der Gemeinde Karneid (Fraktion Blumau – Mittelschule) besetzt ein ehemaliger Gemeindebediensteter eine Dienstwohnung, obwohl er mittlerweile einem anderen Beruf nachgeht und nicht mehr bei der Gemeinde bedienstet ist.

Aus diesem Grund ergehen an die Landesregierung folgende Fragen:

1. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage besetzt die betreffende Person eine Dienstwohnung, obwohl er längst aus dem Gemeindedienst ausgeschieden ist?
2. Auf wen lautet der Mietvertrag?
3. Wie viel beträgt die monatliche Miete?

4. Wie viele Personen scheinen derzeit in der Rangordnung der Wohnungssuchenden in der Gemeinde Karneid auf?
5. Wie viele Dienstwohnungen besitzt die Gemeinde Karneid?

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrter Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Zur Beantwortung dieser Anfrage Folgendes: Herr Michael Consolaro, ehemaliger Gemeindepolizist der Gemeinde Karneid, welcher am 14.6.2007 aus dem Dienst ausgeschieden ist, hat einen gültigen Mietvertrag, welcher am 1.10.2008 ausläuft. Die Gemeindeverwaltung hat bei seinem Dienstaustritt entschieden, den Mietvertrag nicht vorzeitig aufzulösen, da der Polizist die Hausmeisterarbeiten vertragsmäßig erledigt und seine Lebensgefährtin Schulwartin und Reinigungskraft in der Mittelschule ist.

Zu Frage Nr. 3. Die monatliche Miete beträgt 75,74 Euro, wobei die Vergütung für die Hausmeisterdienste bereits abgezogen ist. Es wird der sogenannte gerechte Mietzins angewandt, der vom Mieterschutz Südtirol für die Gemeinde berechnet und jährlich der Inflation angeglichen wird.

Zu Frage Nr. 4. Derzeit sind in der Rangordnung des Institutes acht Personen eingetragen.

Zu Frage Nr. 5. Die Gemeinde Karneid verfügt über sechs Wohnungen im Schul- bzw. Kindergartengebäude, welche an Bedienstete vergeben worden sind, die gleichzeitig auch Aufsichts- und Hausmeisterdienste erledigen.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ich bedanke mich für die Beantwortung dieser Anfrage. Ich werde auf die Niederschrift des Wortprotokolls warten, damit ich es den Nachbarn, die diese Anfrage beantwortet wissen wollten, geben kann. Sie werden sich sicher freuen, dass der Mietvertrag ausläuft.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 7/10/08 del 22.9.2008, presentata dal consigliere Leitner, riguardante il punto logistico Lichtenberg. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Die Fraktion Morter (Gemeinde Latsch) und die Gemeinde Martell gehören zum Straßenbauhof Lichtenberg. Infolge der Pensionierung eines Straßenarbeiters in Martell, wo 4 Bedienstete zugeteilt sind, gibt es wegen einer wenig transparenten Neuanstellung Unzufriedenheit und Unverständnis.

Anstatt einen Wettbewerb auszuschreiben, wo sich für die Stelle in Martell alle beteiligen hätten können, wurde dort ein Straßenarbeiter eingestellt, der erst seit kurzer Zeit im Dienst steht und bisher in Morter zugeteilt war.

An die Landesregierung werden folgende Fragen gerichtet:

1. Warum wurde für die frei gewordene Stelle in Martell kein Wettbewerb ausgeschrieben?

2. Nach welchen Kriterien wurde die vierte Stelle in Martell besetzt und warum gibt es für Martell plötzlich sogar eine fünfte Stelle?
3. Ist in der Probezeit eine Versetzung überhaupt möglich?
4. Auf welche Art werden die beiden freien Stellen in Morter besetzt?
5. Wurden die sich im Dienst befindlichen Straßenarbeiter im Vorfeld dieser Rochade informiert?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Kollege Leitner, wenn Sie von Transparenz sprechen, so muss ich Ihnen sagen, dass es transparenter wohl nicht geht! Wenn Sie sich erkundigt hätten, dann hätten Sie erfahren, wie solche Ausschreibungs- bzw. Versetzungsverfahren gehandhabt werden. Bevor freie Stellen für Straßenwärter durch ein Auswahlverfahren, das ja auch einen gewissen Aufwand mit sich bringt, ausgeschrieben werden, werden die Ansuchen um Versetzung in andere Gemeinden – die sogenannte Versetzungsrangordnung – berücksichtigt. Wenn die Versetzungsrangordnung ganz klar ergibt, dass Straßenwärter in eine andere Gemeinde überwechseln möchten, dann ist das auch zu berücksichtigen.

Laut Auskunft des Straßendienstes Vinschgau waren für die Zone 7 – Martell - immer schon fünf Stellen vorgesehen. Eine wurde am 31. Juli durch die Pensionierung eines Straßenwärters frei. Herr Hubert Stricker, wohnhaft in Martell, hat für die befristete Aufnahme in den Landesdienst als Straßenwärter für die Zone 5 – Latsch/Morter – und für die Zone 7 – Martell – angesucht. Beim letzten Auswahlverfahren hat Herr Stricker die ausgeschriebene Stelle für die Zone 5 – Latsch/Morter – gewonnen und somit seinen Dienst in dieser Zone angetreten. Er hat dann einen Antrag um Versetzung gestellt und ist dann versetzt worden. Es wurde also nicht extra noch einmal ein Auswahlverfahren gemacht. Die durch die Versetzung des Herrn Stricker frei gewordene Stelle wird demnächst mit dem nächsten Geeigneten in der Rangordnung des Auswahlverfahrens nachbesetzt. Eine weitere Stelle in diesem Raum wurde im Zuge des Stabilitätspaktes abgebaut. Laut unseren Informationen hat der Straßendienst Vinschgau die Vorarbeiter der entsprechenden Zonen sehr wohl benachrichtigt.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Landesrat! Ich nehme diese Antwort zur Kenntnis. Die Frage, ob in der Probezeit eine Versetzung möglich ist, haben Sie nicht beantwortet.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 11/10/08 del 24.9.2008, presentata dalla consigliera Klotz, riguardante autobus Malles-Silandro senza passeggeri. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Schüler beklagen die Tatsache, dass der Autobus mit Abfahrt 7 Uhr 15 ab Mals Richtung Schlanders leer fährt, wobei gerade dieser Autobus wichtig wäre, damit die Schüler aus Mals, Prad, Tschengels usw. vor 8 Uhr in den Schulen in Schlanders sein könnten. Der Autobus, den sie benützen, fährt um 7 Uhr 30, das bedeutet, dass sie häufig zu spät kommen, da unterwegs auch noch andere Haltestellen sind. Es besteht auch der Wunsch, dass die Schüler in Tschengls zusteigen können.

Warum muss der Bus um 7 Uhr 15 ab Mals leer fahren?

Wird sich der zuständige Landesrat bemühen, den Schülern entgegen zu kommen?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Natürlich werden wir uns bemühen, den Schülerinnen und Schülern entgegenzukommen. Vor fünf, sechs Jahren noch hat es jedes Jahr zu Schulbeginn Dutzende Proteste gegen die nicht gut organisierten Schülertransporte gegeben. Seit einigen Jahren sind diese Probleme aber ausgeblieben. Es ist so, dass die doppelte Anzahl an Schülerinnen und Schülern mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule fährt. Wir haben also schon sehr viel erreicht. Trotzdem ist es so, dass der eine und andere Dienst zu Schulbeginn nicht perfekt funktioniert, und zwar aufgrund verschiedenster Ursachen. Es kann natürlich nie genau gesagt werden, wie viele Schülerinnen und Schüler diesen Dienst dann auch in Anspruch nehmen werden. Manchmal kommt es auch zu Überfüllungen, und wenn Kapazitätsgrenzen bestehen, dann schieben wir eine sogenannte Bis-Fahrt ein. Wir haben etwa 15 solche Fälle gehabt. Acht haben wir mittlerweile gelöst und in dieser Woche werden wir weitere drei, vier lösen.

Ein weiteres Problem ist, wenn Schulen kurzfristig aufgrund interner Bestimmungen die Schulpläne abändern. Wenn eine Schule in einer Gemeinde wie Kaltern plötzlich ihren Schulplan ändert, dann bricht das gesamte System zusammen. Man kann nicht für eine Schule Sonderdienste einführen, denn das wäre auch finanziell nicht tragbar.

Zum genannten Fall: Die Fahrzeit zwischen Mals und Schlanders beträgt 41 Minuten. Ein Bus mit Abfahrt in Mals um 7.15 wäre demnach um 7.56 Uhr in Schlanders. Der Unterricht an den Oberschulen in Schlanders beginnt jedoch schon um 7.45 Uhr. Um 7.30 Uhr fährt kein Bus. In Kürze werden wir die Fahrzeit von Mals nach Schlanders so umändern, dass auch für die Schüler aus Tschengls die Möglichkeit besteht, rechtzeitig zum Unterricht an die Oberschulen in Schlanders zu gelangen.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Herr Landesrat, ich bedanke mich für die vielen positiven Meldungen. Das ist alles in Ordnung, aber auf meine erste Frage haben Sie nicht geantwortet. Warum muss der Bus um 7.15 Uhr ab Mals leer fahren? Sie haben gesagt, dass um 7.30 Uhr kein Bus fahre.

Vielleicht habe ich mich um einige Minuten vertan. Wenn man den Bus um 7.10 Uhr losschicken würde, dann wäre ein Teil dieser Probleme gelöst. Ich verstehe schon, wenn Sie sagen, dass Sie keine Rücksicht darauf nehmen können, wenn Schulen während der ersten Wochen ihren Schulkalender ändern. Aber eine Leerfahrt anzuordnen, und zwar zur besten Zeit am Morgen, ist nicht tragbar! Sie versprechen, dass die Fahrpläne in Kürze geändert werden, damit auch die Schüler aus Tschengls abgeholt werden können, und das ist lobenswert. Bitte überlegen Sie sich aber auch, warum diese Leerfahrt am frühen Morgen angeordnet wird.

PRESIDENTE: Passiamo all'interrogazione n. 12/10/08 del 24.9.2008, preentata dalla consigliera Klotz, riguardante l'allargamento del sottopasso ferroviario e di via Piani di Bolzano. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Das von der Gemeinde Bozen abgesegnete Projekt sehe für die Bahnunterführung nur 5, 87 m- Breite vor; es bräuchte angeblich mindestens 6, 50m, damit Autobusse, Müllwagen, LKWs im Gegenverkehr durchkommen. Die Höhe beträgt laut Bauplan 4, 07m; normale LKWs sind 4m hoch, für Lastwagen u. dergl. ist eine Höhe von 4, 50 m nötig.

Der Bozner-Boden-Weg wird auf 7 m verbreitert, aber Ein- und Ausfahrt zur neuen Tiefgarage bei der Rittner Seilbahn- Talstation seien nicht verkehrsgerecht geplant, es fehlten die zwecks Sicherheit nötigen Einfädelspuren. Verkehrsstau sei die Folge. Eine weitere Gefahrenquelle stelle der fast unverändert bleibende Kreuzungsbereich Rittnerstr.- Brennerstr.- Bozner- Boden- Weg. Auch da seien keine Einfädelspuren vorgesehen, weiterer Verkehrsstau sei so vorprogrammiert.

Es handelt sich um eine wichtige Verkehrsader (Kampiller Brücke-Schlachthofstraße, Bozner- Boden- Weg), hat das Land mitzuentcheiden bzw. wird es sich einschalten, um schwere Fehler zu verhindern?

Wie viel kostet das gesamte Vorhaben, wie viel die Erweiterung der Bahnunterführung?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Kultur und ladinische Schule sowie Bauten – SVP): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Wie bereits in der Anfrage erwähnt, handelt es sich um ein Projekt der Gemeinde Bozen. Ich möchte darauf hinweisen, dass Bauvorhaben in innerörtlichen Bereichen grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeindeverwaltung fallen. Falls die Gemeinden die Landesverwaltung um eine Unterstützung oder eine Beratung ersuchen, stehen die zuständigen Techniker natürlich gerne zur Verfügung. Was die technischen Lösungen für die in der Anfrage genannten Ein- und Ausfahrten sowie den Kreuzungsbereich anbelangt, hat die Landesverwaltung in keiner Weise mitentschieden. Ich möchte jedoch bemerken, dass der Gemeinde Bozen in Anbetracht der gesamten verbesserungswürdigen Verkehrssituation der Stadt Bozen bereits schriftlich vorgeschlagen wurde, in Zusammen-

arbeit mit der Landesverwaltung einen Ideenwettbewerb für die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt auszuschreiben. Verkehr ist schließlich ein übergemeindliches Problem.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Herr Landesrat, Sie haben gesagt, dass die Landesregierung in keiner Weise mitentschieden habe. Wir lesen heute in den Zeitungen, dass die Fußgängerunterführung geöffnet wird. Sie haben auch gesagt, dass das Land der Gemeinde Bozen vorgeschlagen habe, gemeinsam mit dem Land ein Gesamtkonzept für diesen Bereich auszuarbeiten. Daraus lässt sich ableiten, dass die Gemeinde Bozen nicht darauf reagiert hat.

MUSSNER (SVP): *(unterbricht)*

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Es ist nichts Konkretes passiert. Das bedeutet also, dass die Gemeinde Bozen diesen Plan so durchziehen wird, wie sie ihn genehmigt hat. Ich habe diese Berechnungen und Projektvorlagen von einem technisch versierten Menschen erhalten, der sich selber mit Tiefbau und Straßenbauten beschäftigt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Gemeinde Bozen dieses Konzept allein finanzieren wird. Deshalb wird es die Gemeinde Bozen auch allein zu verantworten haben, wenn es zu Verkehrsstaus und möglicherweise auch zu Unfällen kommt. Es muss der Bevölkerung zur Kenntnis gebracht werden, dass die Gemeinde Bozen drauf und dran ist, ein Großprojekt durchzuziehen, das nicht den Sicherheitsvorkehrungen entspricht.

PRESIDENTE: Passiamo all'**interrogazione n. 14/10/08** del 25.9.2008, presentato dal consigliere Leitner, riguardante il progetto Novale. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Das Projekt Ried erhitzt im Raum Bruneck seit geraumer Zeit die Gemüter. Besitzer der Grundstücke, über welche die Skipiste bzw. die Aufstiegsanlage errichtet werden soll, wollen die benötigten Grundstücke nicht veräußern und auch Anrainer sprechen sich dagegen aus.

Dazu werden an die Landesregierung folgende Fragen gerichtet.

1. Kann das Land Südtirol die betroffenen Grundstücksbesitzer enteignen?
2. Wenn ja, auf welche Gesetzesgrundlage stützt sich eine derartige Enteignung?
3. Handelt es sich beim Bau der Liftanlagen bzw. der Skipiste um öffentliches Interesse?

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Beim Projekt Ried werden immer zwei Sachen vermischt. Einmal geht es um die neue Pustertaler Bahn, die mit 14. Dezember dieses Jahres umgesetzt werden wird. Wir haben verschiedenste Bahnhöfe gerichtet und versuchen, den unteren Teil des Pustertales im Halbstundentakt mit modernen Zügen abzufahren. Im nächsten Jahr soll auch das obere Pustertal im Halbstundentakt bedient werden, und dazu braucht es sinnvollerweise neue Bahnhöfe. Den Bahnhof in Olang haben wir schon gebaut, und er wird in etwa einem Monat fertiggestellt sein. In diesem Rahmen werden wir auch die Bahnhöfe Ried und Percha bauen, weil Bruneck nachweislich mehr Ein- und Auspendelbewegungen hat als Meran. Deshalb braucht es rund um Bruneck auch entsprechende Haltestellen.

Die Liftanlage Ried ist ein zweites Projekt, das die Betreibergesellschaft des Kronplatzes vorantreiben will. Man wird sehen, ob dieser Lift gebaut wird oder nicht. Auf jeden Fall hat das Land Südtirol noch nie Gründe für eine Skipiste enteignet. Die Grundlage dafür ist das Landesgesetz Nr. 10 vom 15.4.1991. Skipisten müssen in den Skipistenplan aufgenommen werden, der in nächster Zeit erstellt werden wird.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich habe mich in meiner Anfrage ausdrücklich auf die Aufstiegsanlage bezogen. Ein Grundbesitzer ist an mich herangetreten und hat gesagt, dass es einen Lokalausweis gegeben habe, an dem auch der Landeshauptmann teilgenommen habe, der gesagt habe, dass es natürlich keine Enteignungen geben werde. Bei Versammlungen hat es dann aber geheißen, dass doch enteignet werden könnte, und deshalb ist es kein Wunder, dass die Leute verunsichert sind. Für mich ist die Sache ganz einfach: Wenn ein Besitzer eines Grundstückes nicht durchfahren lässt, dann wird diese Aufstiegsanlage nicht gebaut. Am letzten Wochenende hat es in Reischach eine selbstverwaltete Volksbefragung gegeben, und wir kennen das Ergebnis. Ein großer Teil der Bevölkerung hat am Referendum teilgenommen, und die Mehrheit hat sich gegen das Projekt Ried ausgesprochen. Das ist ein politisches Signal! Ich wehre mich dagegen, dass man Menschen so im Ungewissen lässt. Nachdem die Gemeinde Olang ein negatives Gutachten zum Bau dieser Anlage abgegeben hat und ein Teil der Piste auf Olinger Gemeindegebiet verlaufen würde, müsste, wenn schon, ein total neues Projekt aufgelegt werden. Diese Neuigkeit sollte man vielleicht auch erwähnen.

PRESIDENTE: L'interrogazione n. 15/10/08 non può essere trattata perché l'assessore Berger non è presente. Non ci sono ulteriori interrogazioni su temi di attualità, perciò l'esame di questo punto all'ordine del girono è concluso. Alle interrogazioni non trattati verrà fornita risposta scritta entro i prossimi 5 giorni.

Proseguiamo con la trattazione dell'ordine del giorno, il primo della quale che possiamo trattare è il punto n. 44.

Punto 44) dell'ordine del giorno: "Mozione n. 477/07 del 12.7.2007, presentata dai consiglieri Baumgartner, Munter e Thaler Zelger, riguardante il traffico di transito e progetto 'Nuova linea del Brennero'".

Punkt 44 der Tagesordnung: "Beschlussantrag Nr. 477/07 vom 12.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Baumgartner, Munter und Thaler Zelger, betreffend Transitverkehr und Projekt 'Neue Brennerbahn'".

Traffico di transito e progetto "Nuova linea del Brennero"

Il traffico attraverso le Alpi cresce costantemente. Il trasporto merci sulla strada subisce un forte incremento anno per anno. Un trend nella direzione opposta non è prevedibile dato che l'Unione Europea si è ampliata a 27 Stati con la conseguente apertura dei relativi mercati. Il sud della Germania e l'Italia del nord fanno parte delle aree economicamente più forti dell'Europa e sono già da tempi storici in stretto collegamento, soprattutto per quanto riguarda l'interscambio di merci.

Il traffico di transito, in prima linea il traffico pesante sull'autostrada, sulla strada statale e sulla linea ferroviaria del Brennero è sempre più gravoso per la popolazione delle strette valli dell'Alto Adige. Il trasporto merci ha un forte impatto negativo anche sul clima. Ne risentono sia l'uomo che l'ambiente.

Per contrastare queste tendenze e per sviluppare un modello per il futuro ci vogliono delle alternative, e lo spostamento del trasporto merci su rotaia è una risposta concreta. La costruzione della nuova linea ferroviaria e del tunnel di base del Brennero è ritenuta un passo positivo nella direzione giusta.

Questo progetto deve però essere realizzato in stretta collaborazione con le amministrazioni pubbliche e con le cittadine e i cittadini. Deve essere progettato e realizzato con cura. È indispensabile che le tratte di accesso siano finanziate e realizzate contemporaneamente al tunnel di base. L'attuale modello di finanziamento trasversale tramite l'autostrada del Brennero va salutato con favore e occorre prodigarsi affinché sia potenziato ed esteso nel tempo.

La realizzazione della "Nuova linea del Brennero" e del tunnel di base, più le tratte di accesso, non significa che la politica abbia assolto i propri compiti e posto le basi per il futuro, anzi i politici del Tirolo storico sono chiamati non solo ad arrestare la crescita dei carichi ambientali per il presente e il futuro ma anche a ridurli il più possibile.

Per tali ragioni,

tutti i responsabili a livello provinciale, statale ed europeo sono sollecitati

a fare il possibile affinché tutti i protocolli della Convenzione delle Alpi entrino in vigore quanto prima; tutte le opere edili devono essere realizzate nel rispetto del paesaggio, della risorsa "acqua" e dello spazio; va messo un freno alla realizzazione di nuove arterie di comunicazione nell'area alpina;

ad adoperarsi assieme ai parlamentari a Roma e a Bruxelles affinché i pedaggi per i mezzi pesanti siano aumentati allo scopo soprattutto di porre freno al traffico di deviazione;

a intervenire presso l'Unione Europea assieme al Trentino e al Land Tirolo affinché siano vietati ovvero non più sostenuti i trasporti insensati eppure tutt'ora incentivati;

ad adoperarsi in tutti i modi affinché sia migliorata la cooperazione tra le ferrovie tedesche, austriache e italiane;

a continuare e promuovere con coerenza il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia, a migliorare il materiale rotabile e a verificare regolarmente che i trasporti di merci siano conformi alle norme ambientali e/o di sicurezza;

a realizzare ulteriori barriere fonoassorbenti lungo la linea ferroviaria esistente e l'autostrada del Brennero e ad adottare ulteriori misure antirumore;

a impegnarsi affinché in tutto il territorio della Provincia di Bolzano non sia realizzata la terza corsia dell'autostrada del Brennero;

a intervenire affinché tutte le tratte di accesso in Alto Adige siano progettate, approvate e realizzate contemporaneamente al tunnel di base del Brennero e le tratte di accesso nella Bassa Atesina siano sotterranee;

a realizzare quanto prima un punto informativo neutrale sulla "Nuova linea del Brennero" affinché tutte le cittadine e i cittadini possano rivolgersi a un interlocutore trasparente.

Per soddisfare tali richieste ed altre ancora è necessario redigere un piano cadenzato che preveda, tra l'altro, la realizzazione delle seguenti misure a breve, medio e lungo termine.

A partire dall'1/11/2008 in Italia/Alto Adige – e più precisamente tra il Brennero e Bolzano – il pedaggio deve essere aumentato del 25% e da Bolzano a Salorno ovvero Ala del 15% sulla base della Eurovignetta. Inoltre nel tratto da Kufstein a Salorno ovvero Ala deve essere introdotto un divieto di circolazione per i mezzi pesanti delle classi da euro 0 a euro 2.

A partire dall'1/11/2010 i treni regionali tra il Brennero e Salorno dovranno avere un cadenzamento di 30 minuti, tutte le merci pericolose nel tratto Monaco-Verona dovranno essere trasferite dalla strada alla rotaia e nel tratto Kufstein-Salorno ovvero Ala dovrà essere introdotto un divieto di circolazione per i mezzi pesanti della classe euro 3.

La costruzione del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso deve procedere speditamente ed essere ultimata entro il 2020/22; a partire dall'entrata in servizio della "Nuova linea del Brennero" occorre adottare i provvedimenti giuridici necessari affinché i trasporti pesanti siano trasferiti, fino all'esaurimento della capacità della "Nuova linea del Brennero", sulla linea ferroviaria sotterranea al fine di tutelare l'ambiente e il clima.

Transitverkehr und Projekt "Neue Brennerbahn"

Der die Alpen querende Transitverkehr wächst unaufhörlich. Der Warentransport auf der Straße verzeichnet Jahr für Jahr bedeutende Zuwachsraten. Ein Umkehrtrend ist angesichts der auf 27 Staaten angewachsenen Europäischen Union und der Öffnung der Märkte nicht

in Sicht. Der süddeutsche und der oberitalienische Raum zählen zu den wirtschaftlich stärksten Gebieten Europas überhaupt und stehen schon seit jeher in enger Verbindung, vor allem auch was den Warenaustausch anbelangt.

Der Transitverkehr, vornehmlich der Schwerverkehr auf der Brenner-Autobahn, auf der Brenner-Staatsstraße sowie auf der heutigen Brenner-Bahn, wird für die Bevölkerung in den engen Tälern Südtirols zu einer immer größeren Belastungsprobe. Durch die hohe Umweltbelastung des Warentransportes wird auch das Klima nachhaltig negativ beeinflusst. Mensch und Umwelt nehmen Schaden.

Um der Entwicklung gegenzusteuern und ein zukunftstaugliches Modell entwickeln zu können, bedarf es daher Alternativen. Die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene ist eine konkrete Antwort. Der Bau einer neuen Bahnlinie und des Brennerbasistunnels wird als ein positiver und richtiger Schritt angesehen.

Dieses Projekt muss aber in ganz enger Absprache mit den betroffenen Gemeindeverwaltungen und mit den Bürgerinnen und Bürgern verwirklicht werden. Es muss mit Sorgfalt geplant und umgesetzt werden. Es ist unerlässlich, dass die Zulaufstrecken gleichzeitig mit dem Basistunnel finanziert und realisiert werden müssen. Das bisherige Modell der Querfinanzierung durch die Brenner-Autobahn ist zu begrüßen und es muss daran gearbeitet werden, dass es zeitlich und vom Umfang her weiter ausgebaut werden kann.

Der Bau der "Neuen Brennerbahn" und des Brennerbasistunnels samt Zulaufstrecken bedeutet nicht, dass die Politik somit ihre Aufgaben erfüllt und die Weichen für die Zukunft gestellt hat. Im Gegenteil. Die Politik im gesamten Alten Tirol ist gefordert, um die Belastung in der Gegenwart und in den kommenden Jahren nicht nur nicht weiter ansteigen zu lassen, sondern möglichst zu reduzieren.

Aus diesem Grunde

sind alle betroffenen Entscheidungsträger auf Landesebene, auf gesamtstaatlicher- und europäischer Ebene, aufgefordert, weiterhin

alle Anstrengungen und Schritte zu unternehmen, um sämtliche Protokolle der Alpenschutzkonvention ehestens in Kraft zu setzen. Sämtliche Baumassnahmen müssen schonend hinsichtlich der Landschaft, des Naturgutes Wasser und des Raumes abgewickelt werden. Dem Bau neuer Verkehrsadern im Alpenraum wird dadurch ein Riegel vorgeschoben;

sich gemeinsam mit den Parlamentariern in Rom und Brüssel mit Nachdruck dafür zu verwenden, die Mautgebühren für den Lkw-Verkehr zu erhöhen, um dadurch vor allem dem Umwegverkehr Einhalt zu gebieten;

sich gegenüber der Europäischen Union gemeinsam mit dem Trentino und dem Bundesland Tirol zu verwenden, dass sinnlose, aber nach wie vor geförderte Transporte untersagt bzw. auf keinen Fall gefördert werden dürfen;

alle Bemühungen zu unternehmen, um eine wesentlich bessere Abstimmung der Eisenbahnbetriebe in Deutschland, Österreich und Italien zu erreichen;

die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene konsequent weiterzuführen und zu fördern, das Rollmaterial zu verbessern sowie die Warentransporte gegenüber den Umwelt- und/oder Sicherheitsnormen regelmäßig zu überprüfen, entlang der bestehenden Bahnstrecke und Brenner-Autobahn weitere Lärmschutzbauten zu errichten und zusätzliche den Lärm dämmende Maßnahmen zu treffen;

sich dafür einzusetzen, damit auf der Brenner-Autobahn in ganz Südtirol keine dritte Spur errichtet wird;

darauf hin zu wirken, damit sämtliche Zulaufstrecken in Südtirol zeitgleich mit dem Brenner Basistunnel projektiert, genehmigt und errichtet werden und dass die Zulaufstrecken im Unterland unterirdisch verlaufen;

umgehend eine neutrale Informationsstelle für die "Neue Brennerbahn" zu errichten, damit alle Bürger/Innen eine transparente Anlaufstelle zur Verfügung haben.

Zur Umsetzung dieser und weiterer Forderungen ist es notwendig, einen Stufenplan zu erstellen, der vorsieht, dass unter anderem folgende kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen verwirklicht werden:

ab 1.11.2008 soll in Italien/Südtirol – spezifisch von Brenner bis Bozen – die Maut um 25 Prozent und von Bozen bis Salurn bzw. bis Ala die Maut um 15 Prozent auf der Grundlage der Eurovignette erhöht werden. Zusätzlich soll auf der Strecke von Kufstein bis Salurn bzw. bis Ala ein Fahrverbot für Lkw der Klassen Euro 0 bis 2 erlassen werden;

ab 1.11.2010 soll die Regionalbahn zwischen Brenner und Salurn im Halb-Stunden-Takt ausgebaut, alle gefährlichen Güter im Abschnitt von München und Verona von der Straße auf die Schiene verlagert und ein Fahrverbot auf der Strecke von Kufstein bis Salurn bzw. bis Ala für Lkw der Klasse Euro 3 erlassen werden;

der Bau des BBT samt Zulaufstrecken muss zügig vorangetrieben und bis 2020/2022 realisiert werden und ab Inbetriebnahme der "Neuen Brennerbahn" sind alle rechtlichen Maßnahmen zu treffen, um die Lkws bis zur Erschöpfung der Kapazität der "Neuen Brennerbahn" zwingend auf die unterirdische Schiene zu verlagern, um so den Lebensraum und das Klima zu schützen.

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

BAUMGARTNER (SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Dieser Beschlussantrag ist eine Art Standortbestimmung in Bezug auf den Verkehr in Südtirol bzw. die Transitstrecke zwischen Brenner und Salurn. Er beinhaltet ein Gesamtkonzept, wie man mit dieser Problematik umgehen sollte. Nachdem es sich um einen Bereich handelt, der sowohl von lokaler, als auch von internationaler Bedeutung ist, ist es natürlich eine sehr komplexe Angelegenheit. Auch der Beschlussantrag ist sehr komplex, wobei ich jetzt nicht auf die einzelnen Punkte eingehen möchte, denn sie sind sehr detailliert beschrieben. Ich möchte lediglich noch einmal ein paar programmatische Dinge in Erinnerung rufen.

Das Eisacktal, das Wipptal und das Unterland sind Teil einer Transitstrecke, die gleichzeitig auch für den lokalen Verkehr genutzt wird. Deshalb macht das die ganze Geschichte doch sehr problematisch. Auf der einen Seite geht es also darum, die richtigen verkehrspolitischen Maßnahmen zu treffen, auf der anderen Seite wissen wir, dass vor allem der Transitverkehr eine große Belastung für die anrainende Bevölkerung darstellt. Im Beschlussantrag sind ein paar wichtige Maßnahmen aufgezählt, von denen ich einige herauspicken möchte, darunter beispielsweise die Alpenschutzkonvention. Aufgrund der Alpenschutzkonvention werden neue Transitstrecken über die Alpen verhindert, und deshalb ist sie für uns sehr wichtig. Dazu zählt natürlich auch die Errichtung einer dritten Autobahnspur, die wir massiv ablehnen.

Eine weitere wichtige Maßnahme, die langfristiger Natur ist, ist die Errichtung des Brennerbasistunnels mit den entsprechenden Zulaufstrecken. Die Bevölkerung des Eisacktales und Unterlandes kann nur geschützt werden, wenn der Transitverkehr von der Straße auf die Schiene gebracht wird.

Im Beschlussantrag sind auch noch einige andere wichtige Maßnahmen aufgezählt, die in einem internationalen Zusammenhang stehen, wie beispielsweise eine Erhöhung der Maut, die Einführung der Euro-Vignette usw. Natürlich müssen auch Maßnahmen gesetzt werden, die kurzfristig greifen, wobei wir uns aber immer im Klaren darüber sein müssen, dass es grundsätzlich eine Modernisierung der Bahn braucht. Das gilt sowohl für den Streckenverlauf als auch für das Rollmaterial. Es braucht ein umfangreiches und allumfassendes Konzept, um diese Problematik lösen zu können.

PASQUALI (Forza Italia): Collega Baumgartner, la mozione da Lei proposta mi pare contraddittoria, nel senso che sicuramente sono d'accordo sulla realizzazione del tunnel del Brennero che si rende assolutamente necessario per far sì che ci sia una possibilità che almeno le merci viaggino su ferrovia anziché sugli autotreni che impestano l'autostrada del Brennero. Siamo tutti d'accordo anche sulle misure che devono essere prese perché il tunnel del Brennero venga realizzato nel minor tempo possibile, però la stessa mozione parla di ultimazione del tunnel nel 2020-2022. Ci aspettano praticamente 14 anni prima che venga realizzata questa grande opera, e nel frattempo cosa si fa? Non abbiamo strumenti giuridici per eliminare la circolazione del traffico, non possiamo dire che passano tot macchine sull'autostrada e le altre spariscono, perché prendono la strada provinciale e il traffico aumenta in ogni caso. Va bene tutto quello che si farà per la realizzazione del tunnel, ma non capisco nel frattempo cosa si fa. Non capisco perché intanto non si possa realizzare la terza corsia dell'autostrada del Brennero e perché per esempio si sia sempre pronunciato un "niet" sulla realizzazione dell'Alemagna che potrebbe deviare una parte del traffico su quell'autostrada che passa, per un brevissimo tratto, nel territorio altoatesino, da Carbonin fino a San Candido.

Va bene prendere delle iniziative per il tunnel del Brennero, ma non dimentichiamo che dobbiamo, per almeno i prossimi 14 anni, risolvere il problema della circolazione, e non credo che aumentare il pedaggio possa portare ad una diminuzione del traffico, perché, comunque se non viene percorsa l'autostrada, si prendono altre strade e il traffico aumenta comunque e sempre nel territorio provinciale. Ci sono degli aspetti positivi e altri aspetti che sono contraddittori, per cui mi asterrò.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Der Beschlussantrag der Kollegen Baumgartner, Munter und Thaler Zelger beinhaltet zwei Schwerpunkte: zum einen ein Paket an verkehrsmindernden Maßnahmen und zum anderen die Thematik des Brennerbasistunnels und der Realisierung der Zulaufstrecken.

Wie sieht es mit den Punkten aus, die verkehrsmindernd wirken sollen? Das sind die ersten neun Punkte. Es sollen Anstrengungen unternommen werden, um sämtliche Protokolle der Alpenschutzkonvention ehestens in Kraft zu setzen. Das Verkehrsprotokoll der Alpenschutzkonvention liegt in Rom seit Jahren zur Verabschiedung auf und wird von der rechten Regierung mit Sicherheit nicht verabschiedet. Wir können beruhigt sein, dass hier nichts vorangehen wird! Des Weiteren sollen die Mautgebühren für den Lkw-Verkehr erhöht werden, und dazu bräuchte es den Einsatz der Parlamentarier in Rom und Brüssel. Davon hat man in letzter Zeit aber relativ wenig gemerkt. Außerdem solle man sich gemeinsam mit dem Trentino und dem Bundesland Tirol gegen den sinnlosen Güterverkehr wenden. Auch da ist kein Einvernehmen zu bemerken. Das sektorale Fahrverbot Nordtirols wird in Südtirol heftig und massiv abgelehnt, die vom Dreier-Landtag diesbezüglich gefassten Beschlüsse sind reine Makulatur. Auch eine bessere Abstimmung der Eisenbahnbetriebe ist ein frommer Wunsch, wenn man daran denkt, dass die Mehrstrom-Loks am Brenner nach wie vor nicht zirkulieren. Wenn man eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene verlangt, dann muss ich sagen, dass die Rola zwischen Brenner und Wörgl sehr gute Wachstumsziffern verzeichnet, während es südlich des Brenners sehr mickrig aussieht. Auch die Lärmschutzbauten entlang der Bahnstrecke und der Brennerautobahn sind ein sehr stockendes Vorhaben. Die dritte Autobahnspur im Unterland schleicht sich langsam nach vorne. In Bezug auf die Frage der gemeinsamen Planung von Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken ist eine weite Kluft entstanden und die neutrale Informationsstelle für die neue Brennerbahn dient vor allem der Beruhigung der Anrainer. Die wesentlichen Elemente werden verheimlicht, darunter auch jenes, dass man mit dem Erkundungsstollen sehr schleppend vorankommt und noch nicht einmal einen Kilometer erreicht hat. Insgesamt sind diese Punkte durchaus erwähnens- und hervorhebenswert, aber von deren Realisierung, lieber Kollege Baumgartner, sind wir noch weit entfernt. Hier gilt es, einen sehr viel stärkeren Ansatz anzubringen. In Sachen Brennerbasistunnel sind unsere Meinungen natürlich völlig konträr. Wir glauben weder an die Realisierungszeiten noch an die Finanzierungsmöglichkeiten. Wir schlagen als konkretes Projekt die Alpentransitbörse vor, die dazu beitragen soll, den

Verkehr entlang der Strecke zu vermindern. Wir erkennen einen Teil des Beschlussantrages als gute Intention an, aber der Rest ist erhebliche Blauäugigkeit.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Herr Präsident, ich möchte gleich um eine Abstimmung nach getrennten Teilen ersuchen, denn hier ist es sehr viel zusammengemixt worden, was meiner Meinung nach nicht zusammengehört und worüber nicht in einem einzigen Aufwasch abzustimmen ist.

Es ist nicht nur eine Belastungsprobe, sondern eine Belastung, Kollege Baumgartner. *"Die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene ist eine konkrete Antwort. Der Bau einer neuen Bahnlinie und des Brennerbasistunnels wird als positiver und richtiger Schritt gesehen."* Dem stimme ich nicht zu. Wir wissen inzwischen über den Stand der Dinge Bescheid. Gerade was den Bau des Brennerbasistunnels anbelangt, sollte man die Zustimmung solange nicht geben, bis nicht klargestellt ist, dass die jetzt bereits möglichen Maßnahmen ergriffen werden.

Nun zu den einzelnen Punkten. Punkt 1 kann man durchaus die Zustimmung geben, denn dass sämtliche Protokolle der Alpenkonvention durchgeführt werden sollen, ist schon richtig. Auch Punkt 2 – Erhöhung der Mautgebühren für Lkw's – kann man zustimmen. Dasselbe gilt für die Punkte 3 und 4. In Punkt 5 steht: *"... die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene konsequent weiterzuführen und zu fördern, das Rollmaterial zu verbessern sowie die Warentransporte gegenüber den Umwelt- und Sicherheitsnormen regelmäßig zu überprüfen."* Hier ist schon der erste Stolperstein, denn wenn es um die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene geht, dann muss man auch sagen, dass die Voraussetzungen dafür fehlen. Wir alle wissen, dass die Rola nicht funktioniert, weil sie zu teuer ist. Es muss also schnellstens dafür gesorgt werden, dass der Containerverkehr funktioniert. Bis heute funktioniert das nicht, weil die Strukturen dafür fehlen. Dass die Rola zu teuer ist, hat uns vor kurzem auch Fritz Gurgisser bestätigt, der diesbezüglich sicher den besten Überblick hat. Punkt 6 und Punkt 7 kann ich auch zustimmen, Punkt 8 aber nicht, denn solange die Voraussetzungen fehlen, können wir dem Brennerbasistunnel nicht zustimmen. In der Schweiz ist die Sache ganz anders angegangen worden. Dort hat man zuerst projiziert, dann hat man die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen und dann hat man eine Volksbefragung durchgeführt. In Südtirol geht man das ganz falsch an. Von einer Volksabstimmung ist keine Rede, auch die gesetzlichen Voraussetzungen fehlen. Es gibt nur das Projekt, und man baut drauf los! Der Nutzen des Brennerbasistunnels ist bis heute nicht gesichert. Es ist nicht klar, ob der Warenverkehr eines Tages wirklich durch den Tunnel gehen wird. Fritz Gurgisser hat uns gesagt, dass bis heute nirgendwo verpflichtet geschrieben stünde, dass auch nur eine einzige Ware durch den Brennerbasistunnel gefahren wird. Deshalb stimmen die Voraussetzungen nicht.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Dieser Beschlussantrag zielt darauf ab, uns ein Ja zum Brennerbasistunnel abzurufen und gleichzeitig den Leuten zu sagen, dass man das Problem mit kleinen Maßnahmen ein bisschen abmildern könnte. Ich will jetzt nicht auf die einzelnen Punkte eingehen, denn dafür fehlt die Zeit. Man war in den letzten Jahren nicht imstande, Maßnahmen zu setzen. Solange man die Dinge im Kleinen nicht lösen kann, kann man von der Bevölkerung nicht erwarten, dass sie einem großen Projekt zustimmt, das die Lebensumstände der Menschen in diesem Lande nachhaltig beeinträchtigen wird. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch daran erinnern, dass bei den Probebohrungen jenseits des Brenners herausgekommen ist, dass der Fennbach 40 Prozent seiner Schüttmenge verlieren wird. Da liegt ein Gutachten vor, und was machen die politisch Verantwortlichen? Sie tauschen einfach den Gutachter aus! So macht man Politik, und da sollen die Leute noch glauben, dass das ehrlich ist? Was die Kosten anbelangt, so ist schon wieder eine Milliarde dazugekommen. Wir sprechen nicht mehr von einer Untergrenze von sechs Milliarden, sondern von sieben Milliarden. Wir wissen, wie sich die Kosten für die Unterinntal-Bahn verteuert haben. Wenn der Brennerbasistunnel im Zuge seines Baus auch solche Teuerungsraten erfahren wird, dann Gnade uns Gott! Wer das zahlt, weiß sowieso noch niemand. Die Kosten sind nicht im Geringsten abschätzbar, und auch die Finanzierung ist nicht im Geringsten gesichert! Meiner Meinung nach ist das ein Ablenkungsmanöver. Man möchte den Menschen noch kurz vor den Landtagswahlen sagen, dass man alles tun werde, um die negativen Auswüchse des Verkehrs abzumildern bzw. zu vermeiden.

Nachdem die Kollegin Klotz beantragt hat, über die Punkte des beschließenden Teiles einzeln abzustimmen, werden auch wir unser Stimmverhalten punktuell ausrichten. Natürlich kann man einigen Dingen zustimmen, aber für mich ist der Beschlussantrag an und für sich ein Ablenkungsmanöver von der großen Problematik des Brennerbasistunnels.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Eigentlich hat schon mein Kollege Heiss die Grundposition der Grünen zu diesem Alibi-Antrag dargelegt. Ich möchte mich auf drei Punkte beziehen. Der Punkt, der vorsieht, dass alle Anstrengungen unternommen werden sollen, um die Alpenschutzkonvention in Kraft zu setzen, ist wunderbar. Ich frage mich nur, warum unsere beiden Beschlussanträge, die zum Inhalt hatten, die Alpenschutzkonvention bzw. das Verkehrsprotokoll in Südtirol umzusetzen, auf Antrag der SVP abgelehnt worden sind. Hier ist ein eindeutiger Widerspruch im Verhalten der SVP festzustellen.

Zu Punkt 4 der Prämissen, der vorsieht, die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene konsequent weiterzuführen. Da scheint der SVP etwas entgangen zu sein, denn es findet eher eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße statt. Das ist das Ergebnis der Verkehrspolitik, und zwar auch der Südtiroler Verkehrspolitik! Schauen Sie sich einmal die Statistiken der letzten zehn Jahre an

und Sie werden sehen, dass es eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße gibt!

Am wichtigsten ist für mich der Punkt 7: "... *sich dafür einzusetzen, damit auf der Brennerautobahn in ganz Südtirol keine dritte Spur errichtet wird.*" Ich erinnere daran, dass wir das schon x-mal beschlossen haben, aber die dafür zuständigen Personen im Verwaltungsrat der Brennerautobahn-AG haben diesem Gebot immer wieder widersprochen. Vor 14 Tagen haben wir vom Präsidenten des Regionalrates, Franz Pahl, die Berichte der Verwaltungsräte bekommen, die im Auftrag der Region tätig sind, darunter auch jenen der Verwaltungsräte, die im Auftrag der Region im Verwaltungsrat der Brennerautobahn-AG sitzen. Ich habe mir diesen Bericht durchgelesen und habe folgendes Zitat gefunden. Der Bericht ist von Verwaltungsrat Puecher, Mengoni und Brunelli unterschrieben. "*Die weiteren im Jahre 2007 durchgeführten Investitionen betreffen die Anpassung der Notspur auf einer geplanten Strecke von 128 Kilometern. Letztgenannte erfolgt durch die Beseitigung des begrünten Mittelstreifens. Dadurch wird nicht nur die Sicherheit erhöht, sondern auch die Möglichkeit geschaffen, in Situationen von außerordentlichem Verkehrsaufkommen einen besseren Verkehrsfluss zu schaffen. Um genannten Situationen gerecht zu werden, ist die Installation von Überwachungs- und Hinweissystemen vorgesehen, welche die Benützung der Notspuren als Fahrspur ermöglicht.*" Deshalb, Kollege Baumgartner, ist klar, was Du mit Deinen frommen Wünschen bezweckst!

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrter Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Wir alle sind der Meinung, dass es den Brennerbasistunnel braucht. Diesbezüglich gibt es wohl kaum einen Zweifel. Wir sind der Meinung, dass wir auf jeden Fall dafür Sorge tragen müssen, dass der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird, und zwar nicht auf die heutige Schiene. Natürlich wollen wir die heutige Schiene so gut wie möglich ausnützen, aber die heutige Schiene sollte vor allem für den Personenverkehr dienen. Sollten noch Kapazitäten vorhanden sein, dann werden wir auch Waren transportieren, und zwar mit modernem und zweitgemäßem Rollmaterial. Diesbezüglich hat die Region gemeinsam mit den Provinzen Trient und Bozen, aber auch mit Verona, Innsbruck und München entsprechende Maßnahmen ergriffen und zeitgemäßes Material angekauft, damit der Lärm entsprechend reduziert werden kann. Wenn wir heute mehr als 50 Prozent des Warentransportes über den Brenner mit zeitgemäßen Mitteln durchführen können, so ist dies auch eine Maßnahme im Interesse des Umweltschutzes. Außerdem sind wir der Meinung, dass der Brennerbasistunnel so schnell wie möglich gebaut werden muss. Auch der Teil zwischen Waidbruck und Franzensfeste muss gemeinsam mit dem Brennerbasistunnel gebaut werden. Heute Nachmittag um 17.00 Uhr findet eine Aussprache zwischen den Landeshauptleuten aller betroffenen Länder und EU-Kommissar Van Miert statt. Dabei wird man auch über die Finanzierung und die letzte Projektierung sprechen. Natürlich muss auch der Bau der Zulaufstrecken sofort in Angriff genommen

werden. Was das Unterland anbelangt, ist die Projektierung bereits im Gange. Wir werden versuchen, alles zu tun, damit auch im Unterland die Zulaufstrecken im Tunnel verlaufen, denn auch dort wäre ein Warentransport auf der freien Linie unzumutbar. Natürlich müssen wir auch in die bestehende Eisenbahnlinie investieren. Wir haben heuer 40 Millionen Euro für den Lokalverkehr auf der Eisenbahnlinie bereitgestellt. Wir haben auch versucht, die Bahnhöfe vom Staat zu übernehmen und sie der heutigen Zeit anzupassen. Was die Geleise für den Lokalverkehr anbelangt, wurden die Kreuzungen entsprechend modernisiert. Vor allem aber haben wir auch versucht, den Halbstunden-Takt in ganz Südtirol einzuführen. Es wurde also nicht nur geredet, sondern es wurden auch konkrete Schritte gesetzt. Die Bevölkerung des Eisacktales hat immer gesagt, dass sie den Brennerbasistunnel wolle, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sich die Verkehrssituation verbessert und man nicht nur in den Brennerbasistunnel investiert, sondern auch in die Modernisierung der bestehenden Eisenbahnlinie. Natürlich müssen wir auch heute schon dafür sorgen, dass der Brennerbasistunnel auch benutzt wird. Deshalb ist man in Brüssel und Rom in Verhandlung über die Tarifgestaltung, damit es morgen überall dieselben Tarife gibt. Es soll so weit kommen, dass die kürzeste Strecke gewählt wird und gewisse Waren nur mehr auf der Schiene transportiert werden. Wenn wir die Alternative haben, dann wird jeder bestrebt sein, diese Maßnahmen zu unterstützen. Es ist auch im Interesse der Wirtschaft, wenn die kürzeste Strecke gewählt wird und überall dieselben Tarife gelten. Wir werden in diese Richtung gehen. In der Zwischenzeit soll eine Erhöhung der Maut auf der Brennerautobahn vorgenommen werden, damit auch jetzt schon eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene möglich ist. Mit diesem Beschlussantrag können wir einiges erreichen und deshalb werden wir ihn auch unterstützen.

BAUMGARTNER (SVP): Der Beschlussantrag trägt das Datum vom 12. Juli 2007, er ist also schon seit über einem Jahr auf der Tagesordnung des Südtiroler Landtages. Deshalb ist die Behauptung, dass er eine reine Wahlkampfgeschichte wäre, schon eine Zumutung. Abgesehen kennen alle die Verkehrspolitik der Südtiroler Volkspartei. Man weiß, welche Ziele die Südtiroler Volkspartei in Sachen Verkehrspolitik verfolgt. Der Beschlussantrag ist nichts anderes als eine Bestätigung der Verkehrspolitik Südtirols. Wenn die Kollegin Kury sagt, dass die Beschlussanträge, die von der SVP-Fraktion eingebracht werden, Alibi-Beschlussanträge seien, dann, liebe Kollegin Kury, gehen wir nicht korrekt miteinander um. Ich würde mir niemals anmaßen, einen Beschlussantrag Ihrer Fraktion als Alibi-Beschlussantrag zu bezeichnen. Ich nehme das, was Sie an politischen Ideen vortragen, schon ernst!

Die Verkehrspolitik des Landes wird nicht nur von der SVP gutgeheißen, sondern auch von anderen Fraktionen. Diesen Eindruck habe ich zumindest. Es geht in erster Linie um die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene. Wenn man das ernst nehmen will, dann muss man auch die logischen Konsequenzen ziehen. Man kann nicht einerseits eine dritte Autobahnspur und einen Ausbau der

Alemagna-Autobahn verlangen und andererseits sagen, dass man den Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen möchte. Das funktioniert nicht, Kollege Pasquali! Wenn man den Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen will, dann muss man auch dafür sorgen, dass die heutige Schiene modernisiert wird. Eines muss uns auch klar sein: Diese ganze Problematik ist in einem internationalen Kontext zu sehen. Wir sind nur ein kleiner Teil in Europa, und deshalb sind wir auch auf eine internationale Verkehrspolitik angewiesen. Wir müssen also alles tun, um unsere verkehrspolitischen Ziele umzusetzen. Dazu gehört die Modernisierung der heutigen Schiene. Dass es uns gelungen ist, zu erreichen, dass dieses Projekt auf europäischer Ebene prioritär behandelt wird, ist eine politische Meisterleistung. Dass bei uns und nicht in Messina, Spanien oder wo auch immer investiert wird, ... Es wird wohl niemand glauben, dass es nicht auch dort Geld für Verkehrsinfrastrukturen bräuchte. Ich verstehe also nicht, warum das immer kritisiert wird. Wir machen diese Dinge, um die Bevölkerung zu entlasten, und wenn wir uns mit diesen Maßnahmen zu viel Zeit lassen, dann werden diese Gelder eben irgendwo anders investiert. Deshalb ersuche ich, auch im Interesse der betroffenen Bevölkerung, um Zustimmung zu diesem Beschlussantrag.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich ersuche um eine getrennte Abstimmung, und zwar zunächst über den letzten Satz des Absatzes 3 und die ersten drei Sätze des Absatzes 4 der Prämissen.

PASQUALI (Forza Italia): Non ho capito bene, ogni punto viene votato separatamente?

PRESIDENTE: Sì, adesso vi spiego meglio. I punti sono 12, però ci sono le premesse in cui c'è una parte che va votata separatamente.

Metto in votazione le premesse tranne l'ultimo periodo del comma 3 e i primi tre periodi del comma 4: approvate con 4 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione la parte delle premesse esclusa dalla precedente votazione: approvata con 6 voti contrari, 2 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 1 della parte impegnativa: approvato con 1 astensione e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 2 della parte impegnativa: approvato con 3 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 3 della parte impegnativa: approvato con 1 astensione e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 4 della parte impegnativa: approvato con 1 astensione e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 5 della parte impegnativa: approvato con 2 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 6 della parte impegnativa: approvato con 1 astensione e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 7 della parte impegnativa: approvato con 2 voti contrari e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 8 della parte impegnativa: approvato con 3 voti contrari, 4 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 9 della parte impegnativa: approvato con 8 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione l'introduzione alla seconda parte e punto 1 della stessa: approvati con 2 voti contrari, 5 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 2 della seconda parte: approvato con 1 astensione e i restanti voti favorevoli.

Metto in votazione il punto n. 3 della seconda parte: approvato con 8 voti contrari, 2 astensioni e i restanti voti favorevoli. L'intero contenuto della mozione è stato approvato.

Punto 45) dell'ordine del giorno: "Mozione n. 478/07 del 12.7.2007, presentata dai consiglieri Baumgartner, Munter e Thaler Zelger, riguardante riduzione del rumore causato dal traffico ferroviario".

Punkt 45 der Tagesordnung: "Beschlussantrag Nr. 478/08 vom 12.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Baumgartner, Munter und Thaler Zelger, betreffend Verminderung des Zug- und Schienenlärms".

Riduzione del rumore causato dal traffico ferroviario

Le vie di transito dell'Alto Adige presentano un elevato grado di inquinamento non solo a causa delle emissioni degli automezzi pesanti; anche il rumore causato da treni e traffico pesante pregiudica notevolmente la qualità di vita di chi vive lungo tali arterie.

Se per i gas di scarico e l'inquinamento acustico dovuto agli automezzi pesanti esistono già valori soglia, norme industriali e divieti, ciò non vale per il traffico ferroviario. Soprattutto nelle vallate strette le misure antirumore tradizionali, come p.e. le barriere antirumore, non bastano da sole a ridurre l'inquinamento acustico, perché non sono pienamente efficaci.

Ciò nonostante il trasporto di persone e merci su rotaia rimane il mezzo di trasporto più ecologico, che in Provincia di Bolzano viene già adesso sostenuto in maniera considerevole e in futuro dovrà esserlo ancora di più. Per tale motivo occorre puntare su treni meno rumorosi, poiché se il treno produce meno gas di scarico, tale vantaggio non va annullato da un maggiore inquinamento acustico.

Per i treni la fonte di rumore maggiore è dovuta al rumore di rotolamento generato durante il transito di un treno dalle oscillazioni delle ruote e delle rotaie. Tuttavia, localmente ci sono anche altre sorgenti di rumore imputabili al traffico ferroviario, ossia il cigolio causato dalle

frenature, lo stridore nei pressi delle curve e i rumori dovuti alle manovre.

Gran parte del materiale rotabile esistente è obsoleto e non più al passo coi tempi: rotaie speciali, freni, sistemi di trazione, sospensioni, cuscinetti, fissaggio delle ruote, unità di comando, motrici e di frenatura, possono – a seconda di come sono combinati – generare un rumore infernale o accettabile. Il nuovo materiale rotabile è già adesso di gran lunga più silenzioso di quello obsoleto, che tuttavia è ancora largamente in uso.

Pertanto i treni vecchi e rumorosi vanno sostituiti a medio termine con treni più silenziosi.

Per raggiungere tale obiettivo si può ricorrere a varie misure: tra incentivi, divieti, ma anche investimenti da parte di società infrastrutturali e ferroviarie. È evidente che, trattandosi di un problema con una dimensione transfrontaliera e quindi europea, esso va risolto in ultima analisi a questo livello. Anche i valori massimi per gli automezzi pesanti introdotti a livello comunitario sia per i gas di scarico che per l'inquinamento acustico sono stati in parte inaspriti a livello provinciale (vedi i divieti di circolazione per gli euro 1 e 2 lungo l'autostrada del Brennero). Si potrebbe quindi adottare un modello simile anche per la ferrovia.

Pure le rotaie possono contribuire all'abbattimento del rumore. Pertanto l'utilizzo di rotaie meno rumorose dovrebbe diventare la norma.

Vanno introdotte quindi, mediante un'ordinanza, nuove norme e nuovi valori soglia per le emissioni sonore generate dal traffico ferroviario nonché per vettori su rotaia, tenendo conto delle attuali conoscenze scientifiche.

Come incentivo si potrebbero introdurre su determinate tratte per un periodo di transizione pedaggi che variano a seconda del livello di rumore prodotto, in modo che chi produce più rumore, paga di più. Tali maggiori entrate potrebbero essere usate per finanziare misure anti-rumore passive.

In tal senso,

*IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
invita*

la Giunta provinciale ad attivarsi a livello statale e comunitario affinché:

si investa nel settore della ricerca e dello sviluppo di vettori su rotaia meno rumorosi ovvero si creino sistemi di incentivazione volti ad abbattere il rumore alla sorgente, vale a dire il rumore legato alle rotaie e al materiale rotabile, e si sfruttino tutte le possibilità esistenti a livello scientifico e industriale per contenere il rumore;

si introducano norme più restrittive per la progettazione e la costruzione di infrastrutture, che vanno realizzate a condizione che si tenga conto del rumore da esse generato e dei piani antirumore predisposti a tale scopo;

si tolga dalla circolazione dal 1° gennaio 2012 tutti i treni ovvero le carrozze che superano i valori soglia previsti dalle norme di cui all'articolo 5 del D.P.R. 18-11-1998, n. 459 per tutelare coloro che abitano lungo le arterie viarie.

Verminderung des Zug- und Schienenlärms

Die Südtiroler Transitrouten sind nicht nur durch die Emissionen der LKWs belastet, sondern auch der Lärm, der durch Zug und LKWs entsteht, führt zu einer massiven Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anrainer.

Während es für Schall- und Abgasemissionen bei LKWs bereits Grenzwerte, Industrienormen und entsprechende Verbote gibt, ist der Zugbereich noch nicht entsprechend abgedeckt. Eine Verminderung des Lärmproblems durch gängige Lärmschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Lärmschutzwände ist besonders in engen Tälern keineswegs ausreichend weil nicht wirkungsvoll.

Trotzdem ist der Personen- und Gütertransport auf den Zügen das umweltfreundlichste Transportmittel, welches in Südtirol bereits jetzt massiv gefördert wird, und in Zukunft noch mehr gefördert werden wird. Daher muss auch für lärmarme Züge gesorgt werden. Der Bonus, den der Zug aufgrund der niederen Schadstoffe hat, darf nicht durch mehr Lärm kompensiert werden.

Die Hauptlärmquelle bei Zügen stellt das Rollgeräusch bei der Durchfahrt eines Zuges dar, das durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht wird. Örtlich begrenzt treten durch den Bahnbetrieb aber auch andere Lärmarten auf wie z.B. Bremsquietschen, Kurvenkreischen und Rangierlärm.

Ein großer Teil des vorhandenen Rollmaterials ist überaltert und nicht zukunftsgerichtet ausgelegt: spezielle Fahrbahnen, Bremsen, Antriebsstrang, Federung, Lagerung, Aufhängung, Radfixierung, Steuerungs-, Antriebs- und Bremseinheiten spielen zusammen, und können je nach Zusammensetzung sehr laut, oder erträglich leise sein. Bereits jetzt ist das neue Rollmaterial bedeutend leiser, als das veraltete, das vielfach noch verwendet wird.

Die alten lauten Züge müssen daher durch leisere mittelfristig ersetzt werden.

Dies kann über mehrere Systeme erfolgen: über Förderungen, über Verbote, aber auch über Investitionen seitens der Infrastrukturgesellschaften und der Bahngesellschaften. Es scheint klar, dass dieses Problem eine grenzüberschreitende und somit europäische Dimension hat, und auf dieser Ebene letztendlich gelöst werden muss. Auch die Emissionsobergrenzen für LKWs wurden auf EU-Ebene, sowohl was Schadstoffemissionen betrifft, als auch was Lärmemissionen betrifft, geschaffen, aber teilweise dann auf Landesebene verschärft (siehe EURO 1 und 2 Verbote auf der Brennerautobahn). Ein ähnliches Modell wäre auch für die Bahn denkbar.

Auch die Schienen selbst können zur Lärmverminderung beitragen. Lärmarme Schienen müssen Standard werden.

Auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse sollten daher schnellstmöglich neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmemissionen im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung geschaffen werden.

Als Anreiz könnten für eine Übergangsphase lärmabhängige Transportpreise eingeführt werden, so dass wer mehr Lärm produziert, mehr Nutzungsentgelt bezahlen muss. Mit diesen Mehreinnahmen können dann passive Lärmschutzmaßnahmen finanziert werden.

In diesem Sinne

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf, sich auf staatlicher und EU-Ebene einzusetzen für:

Die Unterstützung von Investitionen in Forschung und Entwicklung von lärmarmen Zugsystemen bzw. die Förderung von Anreizsystemen für die Lärminderung an der Quelle, also an Schiene und Rollmaterial, sowie die Nutzung aller wissenschaftlichen und industriellen Möglichkeiten für die Lärmreduzierung;

restriktive Regelungen bei Planung und Bau von Infrastrukturen, welche nur unter dem Gesichtspunkt der Lärmentwicklung und der entsprechenden Lärmschutzprogramme verwirklicht werden dürfen;

die aus dem Betriebsnahme jener Züge bzw. Waggone ab dem 1.1.2012, welche nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzen für die Anrainer laut D.P.R. Nr. 459 vom 18.11.1998, Art. 5, entsprechen.

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

BAUMGARTNER (SVP): Sehr verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Auch dieses Thema ist nicht nur von lokaler, sondern auch von internationaler Dimension. Bei den Gesprächen, die wir mit den Verantwortlichen der Bahn geführt haben, ist herausgekommen, dass es in einem V-Tal, wie es das Eisacktal ist, beinahe unmöglich ist, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen. Anders wäre es natürlich bei einer Einhausung, aber das ist aus umwelt- und landschaftsschützerischen Gründen nicht möglich. Die effizienteste Maßnahme ist sicher jene, die den Lärm an der Quelle bekämpft. Wir haben auch festgestellt, dass das Rollmaterial veraltet ist. Das Rollmaterial kommt aus ganz Europa, also nicht nur aus Italien. Wenn ein veralteter Waggon von Polen bis nach Palermo fährt, dann fährt dieser natürlich wieder auf derselben Strecke zurück. Man kann das Thema also nur auf internationaler Ebene angehen und muss es insgesamt in Zusammenhang mit der Modernisierung der Bahn sehen. Der Beschlussantrag zielt darauf ab, in die Forschung und Entwicklung von lärmarmen Zugsystemen zu investieren. Wir schlagen vor, dass die alten Zugsysteme innerhalb 1. Jänner 2012 aus dem Verkehr gezogen sein sollten. Das ist das große Ziel, und natürlich wissen wir, dass es da noch viel Arbeit und auch Unterstützung von allen Seiten braucht. Deshalb ersuche ich um Zustimmung zu diesem Beschlussantrag.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich möchte dem Kollegen Baumgartner wirklich gerne zubilligen, dass er sich mit vielen Anrainern auseinandergesetzt hat. Sein Heimatort Klausen ist ja besonders von Lärmentwicklung betroffen.

Nun, die Möglichkeiten, hier gesetzlich einzugreifen, sind bereits jetzt gegeben. So hätte RFI bis zum 30. Juli 2007 das Lärmkataster erstellen sollen, auf dessen

Grundlage entsprechende Sanierungsmaßnahmen realisiert werden können. Das ist bisher nicht geschehen! Die Autobahn hat dies sehr wohl getan und auch das Land selber ist tätig geworden, aber RFI hat gar nichts getan.

Ein zweiter Schritt wäre auch jener, Lärmschutzbauten zu errichten, die auch funktionieren. Ich halte sehr viel von Deinem Vorschlag, Kollege Baumgartner, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen und lärmarme Garnituren verkehren zu lassen. Dein Wort in Gottes Ohr, aber bis RFI oder CARGO in der Lage sein wird, die ganzen Zuggarnituren auszutauschen, werden wir vorher wahrscheinlich noch den Brennerbasistunnel erleben! Was aber sehr wohl möglich ist, ist die Errichtung von Lärmschutzbauten, die funktionieren. Folgendes Beispiel: Am Brenner gibt es eine Problemstelle in Sachen Bahnlärm. RFI hat ein Projekt erstellt, um den Bahnlärm einzudämmen, aber dieses hat nicht funktioniert. Daraufhin ist der Bürgermeister der Gemeinde Brenner, also Dein Parteikollege Egartner, zur ÖBB gegangen, die sehr wohl in der Lage war, ein Projekt zu erstellen, das den Lärm entsprechend eindämmt. Es wäre wichtig, in dieser Hinsicht tätig zu werden, denn mit den Lärmschutzwänden würde man es schaffen, auch in unseren V-Tälern entsprechende Dämmungen zu erreichen. Das sehr viel ärmere Bundesland Tirol ist in dieser Hinsicht wirklich wegweisend und hat es geschafft, 50 Kilometer Bahnstrecke entsprechend zu dämmen. Man bräuchte nur einmal ins Zillertal zu gehen, um zu sehen, dass die Lärmschutzwände dort funktionieren. In Sachen lärmarme Zugsysteme gibt es in der Schweiz die sogenannten LEILA-Drehgestelle, die eine enorme Lärminderung herbeiführen. Natürlich wären Einhausungen optimal, aber auch mit einer guten Planung könnte man wesentlich weiterkommen. Zwar betrachten wir den Beschlussantrag wohlwollend, aber gleichzeitig konstatieren wir auch eine gewisse Wirkungslosigkeit.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich bin froh, dass Landesrat Laimer hier ist, der ja auch für den Bereich Lärmschutz zuständig ist. Nachdem wir schon des Öfteren darüber diskutiert haben, ist er über die letzten Entwicklungen sicher auch bestens informiert. Landesrat Laimer, können Sie mir zustimmen, wenn ich sage, dass das, was der Kollege Baumgartner einleitend sagt, nicht unbedingt aktuell ist? Kollege Baumgartner, ich weiß nicht, wie oft ich in den letzten 15 Jahren über Lärmschutz gesprochen und die Novellierung des Lärmschutzgesetzes in Südtirol verlangt habe. Das letzte Mal haben wir darauf hingewiesen, dass es eine EU-Richtlinie mit dem Titel "Umgebungslärm" gibt, die genaue Vorschriften vorsieht. Auf europäischer Ebene gibt es also schon Normen. Wo also liegt das Problem, Kollege Baumgartner? Das Problem ist, dass wir diese Normen in Südtirol nicht rezipiert haben. Inzwischen gibt es für die Autobahn das Lärmkataster, während die Eisenbahn weiterhin säumig ist. Allerdings sind wir nicht imstande gewesen, eine rechtliche Grundlage zu schaffen, die das staatliche Rahmengesetz und die europäischen Richtlinien rezipiert. Deshalb ist die Bezeichnung "Alibi-Antrag" fast ein bisschen zu höflich. Es ist eine Zumutung, dass man uns so einen Beschlussantrag vorlegt, nachdem man

unsere diesbezüglichen Beschlussanträge immer wieder abgelehnt hat. Kollege Baumgartner, die Luftwerte werden seit dem 1. Tag der Messung regelmäßig um Beträchtliches überschritten. Die Lärmwerte werden erst seit kurzer Zeit gemessen, und auch diese werden in der Nacht regelmäßig überschritten. Die EU hat Grenzwerte für die Luft vorgeschrieben, aber wir scheren uns einen feuchten Kehricht darum! Wenn Du also verlangst, dass auch die Werte für den Lärm verschärft werden sollten, so muss ich Dir sagen, dass wir sie zuerst einmal einhalten sollten! So zu tun, als ob wir im Bereich Luft und Lärm auch nur irgendetwas zu bieten hätten, ist schon größenwahnsinnig! Wenn der Kollege Baumgartner weiters verlangt, sich auf europäischer Ebene für lärmarme Züge einzusetzen, dann muss ich ihm sagen, dass unser Abgeordneter im Europa-Parlament das seit 4 ½ Jahren tut. Von Eurem Abgeordneten höre ich diesbezüglich wenig bis nichts! Deshalb ist dieser Beschlussantrag eigentlich eine Provokation!

PASQUALI (Forza Italia): Anzitutto dobbiamo ammettere che le Ferrovie dello Stato italiano non sono più al passo con i tempi, perché la maggior parte dei materiali di cui sono fatti i treni sono obsoleti e ciò vale anche per la meccanica che con il corso del tempo si consuma.

Qualche mese fa ho avuto occasione di viaggiare in Spagna con i treni delle ferrovie. Ebbene, la Spagna che 20 anni fa era una nazione di secondo piano che non aveva lo stato di sviluppo dell'Italia ci ha superato in tutto e per tutto, i treni spagnoli sono veloci, silenziosi, moderni e sicuramente superiori allo standard dei treni italiani. È un momento difficile per l'economia italiana oltre che mondiale, ma credo che l'Italia debba assolutamente investire nel settore ferroviario, perché le ferrovie possono consentire di togliere molti automezzi dalla circolazione e dal traffico quotidiano, ma non solo, il progresso moderno ha portato anche ad una velocizzazione dei treni che potrebbero anche far risparmiare tempo.

Sicuramente la Provincia dovrà agire sullo Stato italiano per convincerlo ad investire nel settore ferroviario. Ci devono essere anche delle garanzie per chi ha la sfortuna di trovarsi sul percorso ferroviario che subisce l'inquinamento da rumore. Anche qui ci vogliono sempre più misure fonoassorbenti, quindi bisogna investire anche in questo campo per evitare che i cittadini subiscano danni molto spesso irreversibili.

Ben venga questa mozione se ha la capacità di influire effettivamente su quelle che saranno le iniziative che dovranno essere prese a livello statale e anche a livello comunitario.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Dieser Beschlussantrag enthält meines Erachtens eine ganze Reihe von Ungereimtheiten und Widersprüchen. Ich glaube nicht, dass es eine Unterstützung von Investitionen in Forschung und Entwicklung lärmarmen Zugsysteme braucht. Man müsste sich in erster Linie dafür einsetzen, dass lärmarme Zugsysteme eingesetzt werden. Ihr habt ja die

Kontakte zu RFI! Wie oft habe ich Anfragen und Beschlussanträge eingebracht, die Lärmschutz-Maßnahmen in Bezug auf den Abschnitt Bozner Boden/Rentsch betreffen. Diesbezüglich hat bereits Landesrat Di Puppò immer versucht, alles von der Hand zu wischen. Soweit ich weiß, ist nur wenig geschehen. Landesrat Widmann, sagen Sie uns, was beispielsweise auf der Strecke Bozner Boden/Rentsch geschehen ist. Da gibt es immer noch viele Klagen. Auf der anderen Seite wollt Ihr, dass man das Projekt Brennerbasistunnel vorantreibt, wobei die gesetzliche Regelung noch nicht geklärt ist. In den Prämissen steht, dass ein großer Teil des vorhandenen Rollmaterials überaltert sei. Solange man nicht imstande ist, den Containerverkehr zu sichern, braucht man sich nicht mit dem Rollmaterial nicht beschäftigen. Natürlich müssen auch moderne Züge eingesetzt werden, aber wir wissen ja, wie das mit RFI ist. Sie hat ja nicht das Geld. Sie muss ja an allen Ecken und Enden sparen. Deshalb, Herr Landesrat, sagen Sie uns bitte, welche Zusagen Sie haben. Ich mache mein Abstimmungsverhalten von der Antwort des zuständigen Landesrates abhängig.

LAIMER (Landesrat für Raumordnung, Natur und Landschaft, Umwelt, Wasser und Energie - SVP): Ich möchte darauf hinweisen, dass sowohl von mir als auch von Landesrat Widmann eine Antwort gegeben wird. Ich beziehe mich auf den generellen Teil des Beschlussantrages, der die Zuständigkeiten betrifft. Eine EU-Bestimmung sieht vor, dass der jeweilige Eigentümer der Infrastruktur dafür verantwortlich ist, die entsprechenden Maßnahmen zu setzen, um die Grenzwerte bezüglich des Lärms einzuhalten. Konkret heißt das, dass für die Autobahn die Brennerautobahn-AG, für die Landesstraßen das Land und für die Eisenbahn RFI zuständig ist. Die jeweiligen Eigentümer müssen einen Lärmkataster erstellen, der die Grundlage für die zweite Maßnahme ist, nämlich für den Maßnahmenkatalog. In der dritten Phase geht es dann um das zeitlich determinierte Einsatzprogramm. Für die Landesstraßen wurden der Lärmkataster und der Maßnahmenkatalog erstellt und das Einsatzprogramm formuliert. Für die Autobahn ist der Lärmkataster erstellt und das Maßnahmenpaket vorgestellt worden. Was die Eisenbahn betrifft, so wurde noch kein Lärmkataster erstellt. Allerdings haben wir, obwohl RFI dafür zuständig wäre, einen Lärmkataster erstellt und Messungen durchgeführt. Bereits vor einigen Jahren haben wir eine Vereinbarung mit der Eisenbahn für die Errichtung von Lärmschutzwänden getroffen. Es war unsere Aufgabe, die Punkte festzulegen, die Projekte zu entwerfen und der Eisenbahn genehmigungsfähig zu übergeben. Das ist schon vor Jahren erfolgt. Derzeit werden einige dieser Punkte umgesetzt, wobei es sich insgesamt um 8 Kilometer Lärmschutzwände handelt.

Herr Baumgartner, im beschließenden Teil des Beschlussantrages sagen Sie zu Recht, dass man den Lärm am effektivsten dort bekämpft, wo er entsteht. Es braucht also lärmarme Zugsysteme und Rollmaterial. Insofern ist da anzusetzen. Es wird auch weiterhin unser Bemühen sein, auf diesen Bereich einzuwirken. Ich weise darauf hin, dass das D.P.R Nr. 459 aus dem Jahr 1998 vorsieht, dass im Bereich der

Lärmemissionen Grenzwerte zu gelten haben, allerdings nur für die neuen Fahrzeuge. Es gibt dann weiters eine EU-Bestimmung aus dem Jahr 2006, die in dieselbe Richtung zielt, nämlich, dass lärmarme Betriebssysteme aktiviert werden müssen, wobei diese Maßnahmen aber nur bei Umrüstungen usw. eingehalten werden müssen. Wir werden aber auch weiterhin versuchen, unser Möglichstes zu tun. Nähere Details wird nun noch der Kollege Widmann vorbringen.

WIDMANN (Landesrat für Personal, Tourismus, Verkehr und Transportwesen - SVP): Verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! In Bezug auf die Schienentrasse im Eisacktal ist zu sagen, dass die Lärmbelastung dort mit Abstand am größten ist. Allerdings stimmt es nicht, dass noch nichts getan worden wäre, um diesem Umstand Abhilfe zu schaffen. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass man im Bereich der Vinschger Bahn sogenannte Y-Schweller, die den Lärm wirklich vermindern, benutzt hat. Außerdem ist ganz innovatives Schienenmaterial zum Einsatz gekommen. Alle, die schon einmal die Vinschger Bahn benutzt haben, wissen, dass dort das lärmärmste Material zum Einsatz gekommen ist, das es momentan am Markt gibt. Es stimmt, dass die Hauptquelle für den Lärm das Zugmaterial ist. Deshalb haben wir jetzt weitere 8 Zuggarnituren angekauft, die den Personenverkehr auf der Schiene in Südtirol leiser gestalten sollen. Wir bräuchten 21 Zuggarnituren, um in ganz Südtirol einen Halbstundentakt anbieten zu können. Es fehlen uns also noch einige Wagons. Ein weiteres Novum ist, dass wir mit Trenitalia neue Verträge ausgehandelt haben. Bis jetzt war es immer so, dass das römische Ministerium Trenitalia bezahlt hat, um in Südtirol gewisse Zugkilometer zu fahren. Wir haben das Ganze umgedreht, indem wir uns das Geld vom Verkehrsministerium vorschießen lassen. Wir haben einen Vorvertrag mit Trenitalia unterschrieben, der in den nächsten Wochen dann definitiv unterschrieben werden wird. Es wird dann so sein, dass wir der Auftraggeber sind und wir Trenitalia vorschreiben können, welches Zugmaterial wann und nach welchen Kriterien eingesetzt werden soll. Wir zahlen 12,8 Euro pro Zugkilometer und einen Euro als Bonus für die Modernisierung des Rollmaterials, für Pünktlichkeit und für Sauberkeit. Natürlich darf man sich keine Wunder erwarten. Die Frau Kollegin Klotz hat gesagt, dass die Bilanzen von Trenitalia relativ marode sind und sie also kein finanzielles Selbsterneuerungspotential habe. Deshalb tragen wir mit diesem Vertrag indirekt dazu bei, dass in Südtirol modernes Rollmaterial verkehrt. Wie gesagt, ab 14. Dezember verkehren im Pustertal 8 neue Zuggarnituren. Außerdem wurde ein bilateraler Vertrag zwischen Österreich, Nord-/Osttirol und Südtirol abgeschlossen, aufgrund dessen wir in den nächsten zwei Jahren vier weitere neue Zuggarnituren erwarten können. Gemeinsam mit den 8 Zuggarnituren der Vinschger Bahn ist es möglich, den regionalen Zugverkehr zu 70 bis 80 Prozent mit modernstem Rollmaterial abzudecken.

Mir ist auch wichtig zu sagen, dass wir versuchen, gemeinsam mit RTC – das ist eine Schienentransportgesellschaft, an der auch die Brennerautobahn-AG An-

teile hält - darauf einzuwirken, dass das Rollmaterial möglichst nach Lärmkriterien ausgesucht wird und eventuell auch technische Anpassungen durchgeführt werden, damit zumindest die Waggon, die nicht CARGO-Trenitalia gehören, lärmtechnisch angepasst werden. Es läuft also sehr viel. Ich unterstütze den Beschlussantrag voll und ganz, denn es soll auch weiterhin alles getan werden, damit die internationalen und nationalen Korridor- und Verkehrszüge lärmreduzierend ausgestattet werden.

BAUMGARTNER (SVP): Die Stellungnahmen von Landesrat Laimer und Landesrat Widmann beweisen, dass man etwas tun kann, wenn man will. Das, was in der Kompetenz Landes Südtirol steht, wird auch getan. Besonders wichtig ist, dass 50 Prozent des Containerverkehrs, der auf der Brennerlinie verläuft, von RTC abgewickelt wird. Diese Gesellschaft gehört der Brennerautobahn, und deshalb können wir hier auch etwas tun. Was den internationalen Verkehr anbelangt, ist die Sache natürlich problematischer. Es ist auch zu sagen, dass nicht nur RFI alleine dafür verantwortlich ist, denn das ist ein europäisches Problem. Deshalb ist es wichtig, dass dieser Beschlussantrag genehmigt wird, denn er hilft uns, die politischen Forderungen zu erweitern.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich ersuche um eine getrennte Abstimmung zwischen Prämissen und dem beschließendem Teil des Beschlussantrages. Außerdem soll auch über die drei Punkte des beschließenden Teiles separat abgestimmt werden.

PRESIDENTE: Va bene.

Allora votiamo prima sulle premesse: approvate con 6 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Votiamo sul punto 1 della parte impegnativa: approvato all'unanimità.

Votiamo sul punto 2 della parte impegnativa: approvato con 3 voti contrari, 4 astensioni e i restanti voti favorevoli.

Votiamo sul punto 3 della parte impegnativa: approvato con 4 astensioni e i restanti voti favorevoli. Pertanto la mozione è stata approvata nel suo complesso.

La seduta è sospesa fino alle ore 15.00.

ORE 12.53 UHR

ORE 15.07 UHR

(Appello nominale – Namensaufruf)

PRESIDENTE: La seduta riprende.

Proseguiamo nell'esame dell'ordine del giorno.

Punto 46) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 484/07 del 13.7.2007, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante 'Il rumore fa ammalare' – La legge sulla tutela dell'inquinamento acustico deve essere rinnovata con urgenza"**.

Punkt 46 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 484/07 vom 13.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend 'Lärm macht krank' – Lärmschutzgesetz dringend erneuerungsbedürftig"**.

"Il rumore fa ammalare" –

La legge sulla tutela dall'inquinamento acustico deve essere rinnovata con urgenza

Il fattore di rischio rappresentato dall'inquinamento acustico, per la verità un pericolo che sarebbe facile eliminare, registra un "silenzioso" aumento in ogni ambito della nostra vita; ciò avviene perché la pericolosità spesso non viene riconosciuta e i danni uditivi talvolta vengono relegati a fenomeni causati dall'invecchiamento.

Pertanto è importante arginare il fenomeno dell'inquinamento acustico, che sta assumendo proporzioni sempre maggiori e ha ripercussioni anche sul benessere psichico della persona, adottando misure idonee.

Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

sollecita

la Giunta provinciale a presentare al Consiglio nel più breve tempo possibile e comunque entro l'anno in corso, un disegno di legge che disciplini in modo organico la materia della tutela dall'inquinamento acustico.

"Lärm macht krank" – Lärmschutzgesetz dringend erneuerungsbedürftig

Der Risikofaktor Lärmbelastung - eine leicht zu unterbindende Gefahr - nimmt in allen Lebensbereichen „stillschweigend" zu, weil die Erkenntnis der Gefährlichkeit häufig noch nicht wahrgenommen und Hörschäden gerne als Phänomen des Alters abgetan werden.

Deshalb ist es wichtig, der um sich greifenden akustischen Umweltverschmutzung, die sich auch auf das psychische Wohlbefinden des Menschen auswirkt, mit umfassenden Maßnahmen Einhalt zu gebieten.

Dies vorausgeschickt,

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf, dem Landtag ehestens, aber spätestens innerhalb des Jahres, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Materie des Lärmschutzes organisch regelt.

La parola alla consigliera Kury per l'illustrazione della mozione.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Herr Präsident! Wir haben schon heute Vormittag über die Lärmproblematik diskutiert. Die SVP hat den Kollegen Baumgartner dafür gelobt, dass er mit seinem Beschlussantrag in Rom und Brüssel für Lärmschutzmaßnahmen mobil macht. So weit, so gut. Wir haben dem entsprechenden Punkt auch zugestimmt. Allerdings würde ich mir dieselbe Konsequenz erwarten, wenn es darum geht, etwas zu beschließen, wozu dieser Landtag auch die Kompetenz hat. Fromme Wünsche nach Rom und Brüssel zu schicken reicht nicht aus, wenn wir nicht in der Lage sind, das Lärmschutzgesetz der aktuellen Situation anzupassen. Deshalb schicke ich der Erläuterung dieses Beschlussantrages den Appell voraus, Konsequenz zu zeigen und nicht fromme Wünsche in die Welt zu senden, sondern auch bei uns Verantwortung zu übernehmen.

Ich weiß nicht, wie oft ich diesen Beschlussantrag in mehr oder weniger ähnlicher Form eingebracht habe. Nun gut, ich erläutere ihn heute noch einmal, in der großen Überzeugung, dass niemand mehr leugnen kann, dass Lärm krank macht. Der Landesrat für Gesundheit sei hier noch einmal im Spezifischen angesprochen. Es gibt Studien, die belegen, dass Lärm krank macht.

Nun zur rechtlichen Lage, die Landesrat Laimer heute am Vormittag schon kurz zitiert hat. Es gibt eine europäische Richtlinie zum Umgebungslärm. Landesrat Laimer hat darauf hingewiesen, dass Teile dieser Richtlinie in Südtirol bereits zur Anwendung kommen. Das gilt für die Erstellung des Lärmkatasters für die verkehrsreichen Straßen. Die Aktionspläne sind auch in Ausarbeitung. Dennoch fehlt eine gesamtrechtliche Grundlage dafür, weil wir weder das staatliche Rahmengesetz noch die EU-Richtlinie rezipiert haben. Ein entsprechendes Lärmschutzgesetz würde natürlich weit über die heute Vormittag diskutierte Problematik des Verkehrslärms hinausgehen. Selbstverständlich ist der Verkehrslärm eines der großen Probleme in Südtirol, aber auch der Freizeitlärm nimmt stetig zu. Es braucht also auch diesbezüglich eine organische Regelung. Leute müssen sich unterhalten können, aber auch die jedem zustehende Nachtruhe muss eingehalten werden. Es geht darum, ein Landesgesetz zu verabschieden, in welches hineingeschrieben ist, was erlaubt ist und was nicht. Dann müssen die Gemeinden entsprechend zur Verantwortung gezogen werden. Ich spreche nicht vom großen Bereich des Lärms am Arbeitsplatz. All das gehört in ein organisches Lärmschutzgesetz, damit nicht Schäden entstehen, die dann Landesrat Theiner mit großem finanziellem Aufwand reparieren muss.

Wie gesagt, ich appelliere daran, endlich ein organisches Lärmschutzgesetz vorzulegen. Ich ersuche auch um die Streichung der Worte "*aber spätestens innerhalb eines Jahres*" im beschließenden Teil des Beschlussantrages, zumal wir wissen, dass das aufgrund der bevorstehenden Landtagswahlen nicht mehr möglich ist. Die Aufforderung und die moralische Verpflichtung, den Lärmschutz organisch zu regeln, möchten wir aber schon beibehalten.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Nicht viele der anwesenden Kolleginnen und Kollegen waren vor einem Jahr bei einer Veranstaltung in Vahrn dabei, anlässlich welcher ein Professor aus Innsbruck neueste Daten und Erkenntnisse über die Auswirkungen von Lärmbelästigung dargelegt hat. Die Schilderungen dieses Professors haben nicht nur hellhörig gemacht, sondern haben auch alarmierend gewirkt. Deshalb ist dieses Anliegen mehr als ernst zu nehmen.

Landesrat Laimer hat gesagt, dass der jeweilige Eigentümer der Infrastruktur die Zuständigkeit habe. Was das Land anbelangt, gebe es Lärmmessungen und außerdem seien auch Lärmmessungen entlang der Eisenbahnlinie durchgeführt worden. Vielleicht kann uns Landesrat Laimer sagen, welche Abschnitte betroffen sind und innerhalb welcher Zeiträume diese Messungen durchgeführt werden. Wie sieht es auf anderen Abschnitten und Durchzugsstrecken aus? Wir wissen ja, dass der Schwerverkehr auf der Pustertaler Straße immer mehr zunimmt. Außerdem möchte ich wissen, inwieweit es Gespräche mit Rom gibt, denn bis zum Schluss hängt ja vieles wieder an Rom. Auch daran sehen wir wieder, dass wir in vielen Sachen von Rom abhängig sind, weil wir zu wenig Zuständigkeiten haben. Deshalb, Herr Landesrat, möchte ich Sie fragen, wo wir Zuständigkeiten hätten, die wir nützen könnten.

Im beschließenden Teil des Beschlussantrages steht Folgendes: "... *dem Landtag ehestens einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Materie des Lärmschutzes organisch regelt.*" Landesrat Laimer hat gesagt, dass bereits ein Lärmkataster erstellt worden sei. Es wäre ganz interessant, wenn wir diesbezüglich einmal etwas in die Hand bekommen könnten, um zu sehen, welche Maßnahmen in diesem Lärmkataster enthalten sind. Ich werde dem Beschlussantrag natürlich zustimmen, denn das Recht auf Unversehrtheit ist in den Mittelpunkt zu stellen.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Auch wir werden diesem Beschlussantrag zustimmen. In letzter Zeit werden wir immer öfter mit Problematiken konfrontiert, die Auswirkungen des Lärms betreffen. Das gilt für die Lärmentwicklung in Lokalen, für den Lärm in Betrieben und besonders natürlich für den Verkehr. Letzte Woche haben wir ein Ansuchen bekommen, mit der Bitte, dass wir uns für die Errichtung von Lärmschutzwänden in der Zone Brixen/Burgfrieden einsetzen sollten, denn dort sind immerhin an die 40 bis 50 Häuser, die dauernd einer Lärmbelästigung ausgesetzt sind, die das zulässige Maß überschreitet. Wenn die Grenzwerte überschritten werden, dann müsste der Gesetzgeber eigentlich einschreiten. Das geschieht in der Praxis leider Gottes nicht. Wir werden ständig mit dieser Problematik konfrontiert, und die Menschen sind in Bezug auf diese Angelegenheit sehr sensibel. Mittlerweile gibt es auch Studien, die eindeutig nachweisen, dass Lärm krank macht. Deshalb ist es richtig, dass die Materie gesetzlich geregelt wird, damit jeder weiß, wie er dran ist. Ich erinnere auch noch einmal an die Konflikte, die es bezüglich Bars und Pubs gibt. Deshalb besteht hier sicher Handlungsbedarf.

LAIMER (Landesrat für Raumordnung, Natur und Landschaft, Umwelt, Wasser und Energie - SVP): Abgesehen davon, dass im beschließenden Teil des Beschlussantrages steht, dass wir den Gesetzentwurf noch in diesem Jahr vorlegen sollen ...

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Zum Fortgang der Arbeiten, Herr Präsident! Ich habe vorher darum gebeten, im beschließenden Teil den Satz "*aber spätestens innerhalb eines Jahres*" zu streichen.

LAIMER (Landesrat für Raumordnung, Natur und Landschaft, Umwelt, Wasser und Energie - SVP): Gut. Dann ist das geklärt.

Frau Klotz, Sie haben einige technische Fragen gestellt, auf die ich jetzt eingehen möchte. Ich wiederhole, dass die Eigentümer der Infrastrukturen den Lärmkataster erstellen müssen. Das ist eine Erhebung der Lärmemissionen bei Tag und bei Nacht. Um Daten vergleichen zu können, muss man ja immer unter den vorgegebenen Parametern messen. Dann werden diese Daten im Farbenspektrum abgebildet. Wenn mich nicht alles täuscht, ist der Lärmkataster auch über Internet abrufbar. Man kann also an den Farben erkennen, wie viel Dezibel auf welcher Distanz längs der jeweiligen Infrastruktur gegeben sind. Das Land Südtirol hat die Erstellung des Lärmkatasters schon vor längerer Zeit in Auftrag gegeben und auch abgeschlossen, und zwar für alle Landesstraßen und in der Verwaltung des Landes stehenden Staatsstraßen ab einer gewissen Verkehrsdichte. Der Lärmkataster war die Grundlage für die Erarbeitung des Maßnahmenkataloges, der vom Ressort Mussner entwickelt und auch beschlossen worden ist. In der dritten Phase geht es dann um die Umsetzung dieses Maßnahmenkataloges. Die Autobahn hat diesbezüglich auch schon viel getan. Sie hat den Lärmkataster erstellt, das Maßnahmenpaket beschrieben und dieses den Gemeinden zur Begutachtung übermittelt. Die Gemeinden bewerten diesen Maßnahmenkatalog, der dann von der Autobahn-Gesellschaft umgesetzt wird und im Wesentlichen die Errichtung von Lärmschutzwänden vorsieht. Die Eisenbahn hat nichts getan, aber nachdem wir vor einigen Jahren einen Vertrag mit der Eisenbahn abgeschlossen haben, der vorsah, dass das Land sich finanziell und operativ einbringt, mussten wir die Lärmmessungen selbst durchführen, und zwar auf der Nord-Süd-Achse. Aufgrund dieses Lärmkatasters entlang dieser Strecke kam dann das Ergebnis der Standorte heraus. Obwohl mit einer Verspätung von einigen Jahren, sind die entsprechenden Projekte jetzt in der Realisierungsphase.

Frau Kury, wir haben ein Lärmschutzgesetz, das aus dem Jahr 1978 stammt. 1995 hat der Staat zwar ein Rahmengesetz für den Bereich Lärmschutz erlassen, Tatsache ist aber, dass die Grenzwerte laut dem Staatsgesetz höher liegen als jene laut unserem Gesetz aus dem Jahr 1978. Im Jahr 2002 kam dann die EU-Richtlinie Nr. 49, die vom Staat im Jahr 2005 mit Legislativdekret Nr. 194 rezipiert worden ist. Es gibt also eine Reihe von Bestimmungen, die sich nicht unbedingt decken. Tatsache ist auch,

dass der Verkehr die Hauptemissionsquelle im Bereich Lärm ist. Wie bereits vorher gesagt, wird diesbezüglich aber schon viel getan. Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen, dass die Eisenbahn hier mehr als säumig ist. Sie bräuchte eigentlich nur das tun, was vom Staatsgesetz vorgeschrieben ist. Frau Kury, aufgrund der neuen rechtlichen Parameter auf EU- und Staatsebene glauben auch wir, dass das entsprechende Landesgesetz zum Lärm auf eine zeitgemäße Form gebracht werden muss. Dabei wird es nicht unbedingt um neue Grenzwerte gehen, denn diese sind schon sehr streng, sondern es wird vor allem darum gehen, neue Aspekte von Lärmquellen zu erfassen, moderne Mittel der Lärmbekämpfung einzubauen usw. Es wird auch darum gehen, den Einbau von Lärmschutzfenstern zu finanzieren, vor allem dann, wenn Lärmschutzwände nicht oder nur sehr kostenaufwendig realisiert werden können oder, landschaftsästhetisch gesehen, nicht in die Gegend passen. Eine technische Arbeitsgruppe arbeitet bereits an einer neuen Version eines Lärmschutzgesetzes. Der Entwurf liegt noch nicht vor, aber er wird sicher einer der ersten Gesetzentwürfe in der nächsten Legislaturperiode sein, der dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird.

Abschließend ist noch zu sagen, dass der Lärm ein sehr ernst zu nehmendes Problem ist. Man darf aber auch nicht vergessen, dass Menschen nicht nur im Verkehr, sondern auch im Freizeitverhalten Lärm ausgesetzt sind. Eine internationale Studie besagt, dass heute junge Menschen, sobald sie das 50. Lebensalter erreichen werden, enorme Hörschäden haben werden. Da gibt es neue Lärmemissionen, die nicht mit dem Verkehr zusammenhängen, sondern mit dem Freizeitverhalten zu tun haben und nicht zu unterschätzen sind. Dieses Problem wird in den nächsten Jahren auf uns zu kommen. Hörschäden sind immerhin bleibende Schäden. Es geht also auch darum, die jungen Menschen gut zu informieren.

Frau Kury, wir können dem Beschlussantrag zustimmen, wenngleich es in dieser Legislaturperiode kein neues Lärmschutzgesetz mehr geben wird.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ich bedanke mich beim Landesrat dafür, dass er bereit ist, unseren Beschlussantrag anzunehmen. Alle, die auch in der nächsten Legislaturperiode anwesend sein werden, sollten darüber wachen, dass dieser Gesetzentwurf dann auch tatsächlich vorgelegt wird. Wir können es heute dabei belassen, gemeinsam das 30-jährige Jubiläum des Lärmschutzgesetzes zu feiern. Kein Mensch kann leugnen, dass sich in den letzten 30 Jahren bezüglich Lärm etwas verändert hat.

Frau Klotz, Lärm ist natürlich etwas, was uns dauernd begegnet, in einer akuten Form oder in Form einer Dauerberieselung. Wie vom Landesrat vorher dargelegt, besagen medizinische Studien, dass ein Großteil der Jugendlichen Hörschäden aufweist. Bei uns "Älteren" grassiert hingegen der Tinnitus, das heißt das Dauergeräusch im Ohr. Das Problem muss organisch angegangen werden und es muss dafür gesorgt werden, dass Lärm gar nicht entsteht. Da spielt natürlich auch die Raumordnung eine Rolle. Wenn längs einer Straße Siedlungen gebaut werden, dann braucht

man sich nicht wundern, wenn sich die Anrainer darüber beklagen, dass es zu laut ist. Deshalb wird einfach eine Umfahrungsstraße gebaut, und kaum ist diese da, weist man links und rechts dieser Umfahrungsstraße neue Baugründe aus, und die Sache beginnt von vorne. Wie gesagt, ich bin froh, dass endlich alle verstanden haben, dass in diesem Bereich etwas zu tun, und zwar organisch, vorausschauend, präventiv und mit klaren Regeln, damit auch die Gemeinden eine Handhabe haben, wie sie beispielsweise das Problem Freizeitlärm in den Griff bekommen können. Ich habe mich mit mehreren Gemeindevertretern getroffen, die mir alle gesagt haben, dass man mit diesem Gesetz nicht weiterkomme. Gott sei Dank gibt es jetzt ein "weltbewegendes Urteil" des Verfassungsgerichtshofes, das besagt, dass es nicht kontinuierliche Lärmmessungen braucht, sondern dass es ganz einfach nur Klagen braucht, dass der physisch ertragbare Lärm überschritten wird.

PRESIDENTE: Passiamo alla votazione sulla mozione: approvata all'unanimità.

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE:

ROSA THALER ZELGER

VORSITZ DER VIZEPRÄSIDENTIN:

PRÄSIDENTIN: Wir fahren mit der Behandlung der Tagesordnung fort.

Punkt 48 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 490/07 vom 13.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Kury, betreffend Skitourismus – keine neuen Zusammenschlüsse von Skigebieten"**.

Punto 48) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 490/07 del 13.7.2007, presentata dai consiglieri Heiss, Dello Sbarba e Kury, riguardante turismo sciistico – nessun nuovo accorpamento di zone sciistiche"**.

Skitourismus – keine neuen Zusammenschlüsse von Skigebieten
Der Klimawandel ist nicht mehr wegzureden. Neueste Berechnungen zeigen auf, dass in Südtirol das erste Halbjahr 2007 bisher das wärmste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen vor 80 Jahren war. Ein seit Jahren zu beobachtender Trend, begleitet von einem konstanten Rückgang der Niederschlagsmengen. Dieser Tatsache muss auch der Fremdenverkehr Rechnung tragen. Allerdings nicht mit neuen Erschließungen bis in die letzten Gletschergebiete, sondern mit Alternativangeboten zum Skisport im Winter und einer stärkeren Zuwendung dem erholungsbedürftigen, naturliebenden Ganzjahres-Urlaubsgast.
Während Klimaexperten zur Aufforstung von kahlgeschlagenen Abfahrtspisten und zur Vorbeugung von Überschwemmungen raten, werden in Südtirol noch immer Pläne für neue Skischaukeln in Form

von Zusammenschlüssen existierender oder neuer Skigebiete geschmiedet. So sollen unvergleichlich schöne und noch intakte Landschaften - wie Sexten mit der Anbindung des Helm an Osttirol, Langtaufers mit der Gletschererschließung Kaunertal oder das Madritschtal mit dem Zusammenschluss von Sölden und Martell – dem weiteren Ausbau des Skitourismus zum Opfer fallen.

Dies vorausgesetzt,

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf, keine neuen Zusammenschlüsse von Skigebieten, wie z.B. die erwähnten Erweiterungspläne, zu genehmigen.

*Turismo sciistico – nessun nuovo accorpamento di zone sciistiche
Il mutamento climatico rappresenta un dato di fatto. Gli ultimi rilevamenti dimostrano che in Alto Adige il primo semestre del 2007 è stato il più caldo negli ultimi 80 anni, cioè da quando si cominciò a effettuare le registrazioni dei fenomeni meteorologici. Si tratta di una tendenza in corso da anni, accompagnata da una costante riduzione delle precipitazioni. Anche il turismo deve fare i conti con questa circostanza. Ciò tuttavia non deve giustificare la costruzione di nuove strutture fino alle più remote aree glaciali, ma prevedere invece un'offerta alternativa allo sci nel periodo invernale e una maggiore dedizione a quanti visitano il nostro territorio durante l'intero anno, alla ricerca di riposo e di contatto con la natura.*

Mentre gli esperti del clima consigliano il rimboschimento delle piste da sci, ottenute mediante il taglio radicale delle piante, onde prevenire il rischio di inondazioni, in Alto Adige vengono ancora elaborati progetti per nuovi caroselli sciistici, in forma di accorpamenti di zone sciistiche esistenti o nuovi comprensori. In tal modo paesaggi incomparabilmente belli e ancora intatti, come Sesto e l'allacciamento del Monte Elmo al Tirolo orientale, Valle Lunga con i lavori infrastrutturali del ghiacciaio della Valle del Kauner o la Val Madriccio con il collegamento tra Solda e Martello cadrebbero vittime dell'ulteriore ampliamento del turismo sciistico.

Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

sollecita

la Giunta provinciale a non autorizzare ulteriori accorpamenti di comprensori sciistici, come previsti nei citati progetti di ampliamento.

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

Nein zu einer neuen Skipiste im Rosengarten-Gebiet

Vorausgeschickt:

dass die Latemar-Karersee GmbH der Gemeinde Welschnofen ein Projekt für die Errichtung einer neuen Skipiste zwischen der Moser Alm und dem Fuße der Rotwand vorgelegt hat;

dass diese Anlage (fast zur Hälfte) durch das Landschaftsschutzgebiet führt, welches zum Projekt "Dolomiten Weltkulturerbe" gehört und daher die Annahme des Projekts seitens der Unesco stark gefährdet; dass der Ratschigler-Hang, an welchem die neuen Pisten entstehen sollen, dem Wind und der Sonne ausgesetzt und auch im Winter äußerst schneearm ist;

dass das Projekt folglich 170 Schneekanonen für die künstliche Beschneidung vorsieht;

dass diese Kanonen aus einem künstlichen Speicherbecken mit einem Volumen von 100.000 Kubikmetern gespeist werden sollen, was die Schlägerung von Hunderten von Bäumen und eine Pumpstation mit kilometerlangen Leitungen und einer Anlage in der Nähe der Moser Alm erforderlich macht;

dass für die Schneekanonen und die Pumpstation die vom Kraftwerk in Welschnofen erzeugte Energie anscheinend nicht ausreicht und der Strom vom Kraftwerk in Kardaun benutzt werden muss;

dass die in der Provinz Bozen geltenden Bestimmungen (Lerop) die Errichtung neuer Skipistenverbindungen strikt untersagen und dass diese Ausrichtung auch in der zweiten Überarbeitung des Skipistenplans beibehalten wurde;

dass die Erschließung der Berggebiete in Südtirol die vertretbaren Grenzen bereits überschritten hat und immer mehr auf den Widerstand der Bevölkerung stößt, wie dies der Fall Seiser Alm zeigt;

dass es in Zeiten des Klimawandels, wenn unter 1500 m immer weniger Schnee fällt (und die Pisten am Karerpass auch in den tieferen Lagen bereits an Schneemangel leiden), absurd ist, sich noch auf die Monokultur des Skifahrens zu versteifen, anstatt auf einen ganzjährigen Tourismus zu setzen, in dem Natur und Kultur im Mittelpunkt stehen und der sich nicht nur an die Skifahrer wendet, sondern an alle Altersgruppen und die verschiedensten auf Erholung und Regeneration ausgerichteten Bedürfnisse;

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung, die Errichtung der neuen Anlage im Rosengarten-Gebiet zwischen der Moser Alm und dem Fuße der Rotwand mit Skipisten und Schneekanonen nicht zu genehmigen, die im Projekt vorgesehen ist, das die Latemar-Karersee G.m.b.H. der Gemeinde Welschnofen vorgelegt hat.

No alla nuova pista da sci sul Catinaccio

Premesso:

che al comune di Nuova Levante è stato presentato dalla società "Latemar Carezza Srl" un progetto per la realizzazione di una nuova pista da sci tra la malga Moser e la base della Roda de Vael;

che tale impianto invaderà (per quasi metà della sua lunghezza) l'area di tutela paesaggistica inserita all'interno dei confini del progetto "Dolomiti patrimonio dell'Umanità" e come tale metterà gravemente a rischio l'accoglimento del progetto da parte dell'Unesco;

che il costone Ratschigler, lungo il quale dovrebbero sorgere le nuove piste, è un'area esposta al vento e al sole e che anche d'inverno ha pochissima neve;

che di conseguenza il progetto prevede 170 cannoni da neve per garantire l'innevamento artificiale;

che tali cannoni saranno alimentati da un bacino artificiale di 100 mila metri cubi e comporterà l'abbattimento di altre centinaia di alberi e il pompaggio dell'acqua con chilometri di tubi e un impianto vicino alla Moseralm;

che per far funzionare cannoni e pompaggio dell'acqua sembra non sia sufficiente l'energia prodotta dalla centrale di Nuova Levante e bisognerà far arrivare elettricità dalla centrale di Cardano;

che le norme in vigore in provincia di Bolzano (il Lerop) vietano assolutamente la realizzazione di nuovi collegamenti sciistici e che tale indicazione resta ferma anche nel secondo aggiornamento del "Piano provinciale per le piste da sci";

che l'infrastrutturazione della montagna in Alto Adige ha già superato i limiti sostenibili e incontra sempre di più l'opposizione della popolazione, come il caso dell'Alpe di Siusi insegna;

che in tempi di cambio climatico, quando la neve si fa sempre più rara sotto i 1500 metri (e le piste di Carezza già soffrono di mancanza di neve nei tratti più bassi), accanirsi ancora sulla monocultura dello sci è assurdo ed è preferibile puntare su un turismo delle quattro stagioni, che punti sulla natura e sulla cultura e si rivolga non solo agli sciatori, ma a tutte le fasce d'età e a bisogni diversificati di ricreazione e rigenerazione.

*IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna*

la Giunta provinciale a non autorizzare la realizzazione sul Catinaccio, tra la malga Moser e la base della Roda de Vael, del nuovo impianto con piste da sci e cannoni da neve previsto dal progetto presentato dalla società "Latemar Carezza Srl" al comune di Nuova Levante.

Herr Abgeordneter Dello Sbarba, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

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

Abbiamo voluto riformulare la nostra mozione, ringrazio anche il collega Heiss che era primo firmatario della mozione precedente di averlo consentito, per parlare del caso più attuale di questo argomento che è costituito dal Catinaccio-Rosengarten. Sappiamo che in quell'area al comune di Nova Levante è stato proposto un progetto da questa società "Latemar Carezza s.r.l.", società in cui un socio con un peso deciso è lo stesso proprietario della malga Moser, che è cointeressato nella società che gestisce i cannoni da neve - questo almeno risulta dalle nostre notizie fino a qualche mese fa - poi pare che ci siano stati dei cambiamenti societari, ma è la stessa persona che vuole rilanciare il comprensorio di Carezza presentando questo progetto, e questo è nei suoi diritti, ma è nostro dovere valutarlo attentamente. Quando abbiamo presentato la mozione eravamo all'inizio del dibattito di questo argomento. Intanto mi sono procurato tutta la documentazione, ho verificato che il progetto è stato approvato dal comune di Nova Levante nella seduta del 28 febbraio 2008, quindi non è una voce, c'è un atto formale di una istituzione locale come il Consiglio comunale di Nova Levante, e questo pro-

getto dovrebbe essere al vaglio degli uffici provinciali per avere l'approvazione, dato che il Comune di Nova Levante ha presentato una richiesta di modifica alla Provincia del piano di settore degli impianti e piste da sci di Nova Levante. A noi questo impianto sembra da respingere, e non solo a noi, ci sono adesso migliaia di cittadini che hanno firmato una petizione promossa dal comitato "pro Catinaccio-Rosengarten" raccolte sia sui sentieri intorno al lago di Carezza sia nel resto della provincia di Bolzano. Una petizione con già 500 firme è approdata anche sul web, è all'attenzione anche a livello nazionale di ambientalisti, persone del CAI ecc.

Questa nuova pista a noi sembra particolarmente grave per una serie di motivi. Il primo è che sfonda per quasi la metà i confini previsti dal progetto "Dolomiti patrimonio dell'umanità" dell'Unesco. Noi abbiamo spesso detto che questi confini sono stati particolarmente ristretti dalle giunte di Belluno, Trento e Bolzano, ma se consentiamo anche la violazione di questi confini il rischio è che questo progetto non vada avanti, perché non verrebbe presa sul serio la nostra volontà di tutelare davvero questo patrimonio dell'umanità.

Il secondo motivo è che questa pista entra nella zona di tutela paesaggistica, e il terzo motivo che ho approfondito negli ultimi giorni e non ho scritto nella mozione è che questa pista è in palese violazione del "Protocollo del turismo" della Convenzione delle Alpi, protocollo che è stato approvato dalla Commissione europea, il quale dice che nelle Alpi non si realizzano nuove piste se non in sostituzione della dismissione di vecchie piste. Questa è chiaramente una nuova pista, non può essere considerato un collegamento, fra il resto è in una condizione di vento e di sole talmente difficile che ha bisogno di questi 170 cannoni da neve. Mi sono recato personalmente a vedere come è la situazione: significa chilometri di tubi dell'acqua, di tubi di elettricità ad alto voltaggio, fibre ottiche, cannoni, di una vasca enorme di contenimento dell'acqua, che viene piazzata dall'altra parte della valle su una collina, con sistemi di montaggio quindi. È un impatto distruttivo dell'ambiente in una situazione in cui con il cambio climatico l'ambiente diventa il capitale fondamentale.

Ho letto con piacere che l'assessore Laimer ha espresso parere negativo verso questo progetto, visto che però l'assessore Laimer è uno e in Giunta, ci sono 11 assessori, c'è il rischio, e non sarebbe la prima volta, che l'assessore venga messo in minoranza. Mi scusi, assessore, se parlo chiaro, credo che l'approvazione da parte del Consiglio di questa mozione possa rafforzare la posizione, se la vorrà mantenere, dell'assessore all'interno della Giunta provinciale, e quindi consentirci di dare delle certezze ai cittadini che sono scandalizzati da questo progetto.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Dieser Beschlussantrag ist ein wichtiges Zeichen in Richtung Landesregierung und in Richtung der Gemeinde Welschnofen. Wie Kollege Dello Sbarba bereits erläutert hat, hat die Gemeinde Welschnofen eine sehr widersprüchliche Haltung eingenommen. Einerseits hat sie dieses Projekt bereits ge-

nehmigt und die Eintragung in den Skipistenplan beantragt, andererseits hat sie aber auch der Ausweisung der Dolomiten als Naturwelterbe zugestimmt. Dieser Beschlussantrag ist besonders aktuell. Man ist gerade dabei, den Skipistenplan zum zweiten Mal zu ajourieren. Wie Sie alle wissen, gibt es einen Skipistenplan, der theoretisch für zehn Jahre gilt, wobei die Gemeinden aber alle drei Jahre Neuerungen vorschlagen können. Vor drei Jahren hat es zum ersten Mal eine Ajourierung des Skipistenplanes gegeben, und zur Zeit sind wir mitten in der Prozedur der zweiten Ajourierung desselben. Von allen Seiten kommen Vorschläge für Projekte für Pistenzusammenlegungen, aber natürlich auch für Neuerschließungen. Wer beschließt das dann letztendlich? Die Landesregierung! Die Projekte werden dann wieder an die Gemeinden zur Begutachtung zurückgeschickt. Wir wissen, was die Gemeinde Welschnofen will, und deshalb besteht die Gefahr, dass die Landesregierung dieses Projekt doch noch genehmigt. Ich möchte Landesrat Laimer nicht unterstellen, dass nicht auch er der Meinung ist, dass diese Piste nicht zu errichten sei, aber wir wissen, dass in der Landesregierung oft andere Leute das Sagen haben. Ich ersuche Sie wirklich, Landesrat Laimer den Rücken zu stärken, denn wir wissen, dass die Lobbyarbeit eine beständige ist. Deshalb wäre es wichtig, dass wir heute im Landtag sagen, dass dieses Projekt nicht zu genehmigen ist.

PASQUALI (Forza Italia): Io sono un amante dello sci e della montagna nel periodo invernale e per principio non sono contrario all'installazione di nuovi impianti sciistici purché ci siano delle condizioni adeguate e purché il progetto non incida particolarmente sulla tutela dell'ambiente. In questa fattispecie ho potuto esaminare, grazie al presidente Dello Sbarba, dove sarebbe ubicato questo impianto e sono assolutamente contrario a questo progetto perché, a prescindere dal fatto che verrebbe distrutta una gran parte del bosco, l'impianto partirebbe grosso modo dalla malga Moser per arrivare ai piedi della Roda di Vael, zona fra il resto sconsigliabile per chi pratica lo sci perché esposta al vento e al sole. Chi va a sciare sa che alla fine di febbraio non c'è già più neve sulle piste, perché il sole batte su quella costa, e non solo, ma c'è anche sempre vento. Evidentemente c'è voglia da parte degli imprenditori turistici di Nova Levante di riprendere quel primato che c'era una volta a Carezza, che è stato uno dei primi posti in cui si è praticato lo sci in Alto Adige, quindi c'erano delle piste ben conosciute. Oggi la situazione è cambiata, non c'è poi sufficiente altitudine per garantire la presenza di neve anche durante la stagione.

Per tutte queste ragioni vedo inopportuna l'installazione di questa pista, al di là dei problemi di carattere ambientale, ma è fuor di dubbio che ci sarebbe una ferita alla tutela dell'ambiente, per cui appoggerò questa mozione.

KLOTZ (SÜD-TIROLER FREIHEIT – Freies Bündnis für Tirol): Ich glaube nicht zu irren, wenn ich zu sage, dass auch Landeshauptmann Durnwalder eine Stellungnahme abgegeben hat, in der er erklärt hat, dass er gegen dieses Projekt sei. Deshalb soll man dieses Versprechen in den nächsten Monaten und Jahren einfordern.

Außerdem ist die Politik vor allem dann gefordert, wenn es darum geht zu verhindern, dass wir den Ast absägen, auf dem wir heute sitzen und auf dem morgen hoffentlich auch noch die Kinder und Kindeskinde sitzen werden. Wenn sich die Politik hier aus der Verantwortung stiehlt und Ohnmacht vorgibt, dann braucht es keine Politik. Die Politik muss den Mut haben, Entscheidungen zu treffen, denn es geht um die Zukunft nicht nur unseres Landes, sondern auch der Menschen, die in diesem Lande leben. Es ist immer wieder die Rede von Nachhaltigkeit. Wenn man sieht, dass das Skifahren immer kostspieliger wird und sich immer weniger Leute diesen Spaß erlauben können, wenn man auch sieht, dass der Aufwand an Wasser und Strom immer größer wird, dann kann man eins und eins zusammenzählen und mathematisch errechnen, wann sich das alles nicht mehr rechnen wird. Auch ich finde es verantwortungslos, heute noch solche Projekte zu genehmigen, von denen man weiß, dass sie bis zum Schluss Energie- und Geldfresser werden. Wir wissen ja nicht, ob es eine weitere Aufheizung des Klimas geben wird, aber wir wissen zumindest, dass es in den letzten Jahren immer schwieriger geworden ist, ohne Kunstschnee auszukommen, weil der Naturschnee entweder ganz ausgeblieben ist oder nicht mehr so lange liegen bleibt. Landesrat Laimer, ich glaube, dass Sie einmal klar sagen sollten, wer die Mitglieder der Landesregierung sind, die etwas sagen, dann aber etwas anderes tun. Vor allem aber möchte ich, dass Sie uns sagen, wie weit das Projekt gediehen ist, wie weit die Befassung der Landesgremien gediehen ist und ob die Voraussetzungen geschaffen wurden, um diesem Projekt Einhalt zu gebieten.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Wir sprechen jetzt über einen vollkommen anderen Text als den Ursprungstext, dem ich im Übrigen nicht zugestimmt hätte. Ich bin der Meinung, dass es besser ist, bestehende Skigebiete zusammenzuschließen als neue zu schaffen. Beim neuen Text geht es um ein neues Skigebiet, und die Bevölkerung hat von Beginn an gesagt, dass sie dieses Projekt nicht will. Wenn steht, dass die Anlage fast zur Hälfte durch das Landschaftsschutzgebiet führen würde, welches zum Projekt "Dolomiten – Weltnaturerbe" gehört, dann muss ich sagen, dass man sich für das eine oder andere entscheiden muss. Diese beiden Dinge in Einklang zu bringen, wird sicher nicht möglich sein. Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch etwas sagen: Wir wettern immer gegen den Skitourismus, aber man darf auch nicht vergessen, dass im Bereich des Tourismus sehr viele Arbeitsplätze geschaffen werden. Südtirol kann sicher nicht so ohne weiteres auf den Skitourismus verzichten. Ich verwehre mich dagegen, dass man den Wintertourismus grundsätzlich in Bausch und Bogen verdammt, wenn man weiß, dass er eine wichtige Säule der Südtiroler Wirtschaft ist. Was dieses konkrete Projekt anbelangt, bin aber auch ich der Meinung, dass es nicht zu verwirklichen ist. Man konnte den Zeitungen entnehmen, dass es diesbezüglich auch eine ablehnende Haltung von Seiten von Landesrat Laimer gibt. Es wäre schon interessant zu erfahren, wie die Landesregierung hier weiterhin vorzugehen gedenkt bzw. ob die Gemeinde Welschnofen das Projekt weiter betreiben will.

LAIMER (Landesrat für Raumordnung, Natur und Landschaft, Umwelt, Wasser und Energie - SVP): Ich möchte im Rahmen meiner Stellungnahme zu diesem Beschlussantrag etwas weiter ausholen, weil es hier nicht nur um die Aufstiegsanlage geht. Es geht auch um ein äußerst spannendes und wichtiges Vorhaben unter dem Stichwort "Dolomiten – Weltnaturerbe". Kollege Dello Sbarba, es geht nicht um das "Weltkulturerbe", sondern um das "Weltnaturerbe". Beim Welterbe der UNESCO gibt es zwei Verzeichnisse: eines ist das Weltkulturerbe, das andere ist das Weltnaturerbe. Im Weltnaturerbe sind derzeit 174 Landschaftselemente eingetragen, davon knapp 40 in Europa. In Italien gibt es derzeit nur ein einziges Weltnaturerbe, und zwar die Äolischen Inseln. In Österreich gibt es gar keines, in der Schweiz eines und in Deutschland zwei. Das Projekt "Weltnaturerbe Dolomiten" ist ein länderübergreifendes Vorhaben, das seit drei Jahren betrieben wird und jetzt durch die technische Begutachtung seitens der UNESCO ein positives Gutachten erfahren wird. Dieses bildet die Grundlage für die Entscheidungsfindung im Juni des nächsten Jahres beim Weltkomitee in Sevilla, wo die Entscheidung fallen wird, ob die Dolomiten in das "Weltnaturerbe"-Verzeichnis aufgenommen werden oder nicht. Die zwei grundlegenden Elemente waren einzigartige Naturschönheit und Geologie und Geomorphologie.

Das Projekt wurde von der Latemar-Karersee-GmbH in der Gemeinde Welschnofen eingereicht und wurde vom Gemeinderat genehmigt. Das Projekt wurde dann an das Land zwecks Aufnahme in den Skipistenplan weitergeleitet. Zunächst einige Worte zum Skipistenplan. Der Skipistenplan hat eine zehnjährige Gültigkeit und kann alle drei Jahre in leichten Nuancen angepasst werden. Zur Zeit wird der Skipistenplan wieder angepasst, wobei es um die Erhöhung der Leistungskapazität, um kleinere Verlängerungen usw., aber nicht um neue Anlagen und auch nicht um neue Skipisten geht. Deshalb wird der Antrag der Gemeinde Welschnofen bei der derzeitigen Überarbeitung des Skipistenplanes gar nicht einmal in Betracht gezogen. Wenn schon, dann wird er Gegenstand des neuen Fachplanes sein, der im Jahre 2010 fällig ist. Das Projekt würde in die sogenannte Pufferzone des "Weltnaturerbe"-Gebietes hineinreichen. Mit Sicherheit wage ich zu behaupten, dass die Errichtung dieses Liftes das Projekt "Dolomiten – Weltnaturerbe" nicht nur gefährden würde. Die UNESCO stellt keine Genehmigungsinstanz dar. Projekte, die verwirklicht werden sollen, müssen ja nicht der UNESCO vorgelegt werden. Wenn die UNESCO aber feststellt, dass ein Gebiet in seiner Integrität verletzt wird, dann wird es von der Liste gestrichen. Das ist die Sanktion der UNESCO. Würde man dieses Projekt also genehmigen und auch realisieren, dann würden die Dolomiten wieder aus dem "Weltnaturerbe"-Verzeichnis gestrichen werden. Deshalb bin ich dafür, dass man auf dieser hohen politischen Ebene eine Willensäußerung formuliert. Ich hoffe, dass sich der Landtag gegen die Errichtung einer neuen Aufstiegsanlage im Gebiet Rosengarten ausspricht, und zwar einstimmig. Nachdem der Beschlussantrag in einigen Teilen nicht richtig formuliert ist, möchte ich folgenden Vorschlag machen: Ich werde einen Ersetzungsantrag einbrin-

gen, der vorsieht, dass auch im beschließenden Teil von der Aufstiegsanlage und nicht von der Karersee-GmbH die Rede ist, denn es könnte ja auch sein, dass sich die Gesellschaft ändert. Kollege Dello Sbarba, ich frage Sie, ob Sie damit einverstanden sind, wenn der Beschlussantrag in diesem Sinne ersetzt wird.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda):
(*interrompe*)

LAIMER (Landesrat für Raumordnung, Natur und Landschaft, Umwelt, Wasser und Energie - SVP): Ich habe den entsprechenden Änderungsantrag bereits verfasst und kann ihn deshalb auch vorlesen: "Vorausgeschickt, dass die Latemar-Karersee-GmbH der Gemeinde Welschnofen ein Projekt für die Errichtung einer neuen Aufstiegsanlage zwischen der Moseralm und dem Fuße der Rotwand vorgelegt hat und dass diese Anlage in die sogenannte Pufferzone des geplanten Projektes "Aufnahme der Dolomiten in das Verzeichnis UNESCO-Weltnaturerbe" hineinreicht, verpflichtet der Südtiroler Landtag die Landesregierung, die Errichtung der neuen Aufstiegsanlage im Rosengarten-Gebiet zwischen der Moser-Alm und dem Fuße der Rotwand nicht zu genehmigen."

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Ringrazio l'assessore per le precisazioni che ha fatto, e ringrazio anche i colleghi che hanno sostenuto la mozione. Volevo solo far notare all'assessore alcune cose che non sono corrette. Il "Weltkulturerbe" è stato aggiunto nella versione in lingua tedesca, perché nella versione originale che è in lingua italiana c'è scritto "Dolomiti patrimonio dell'umanità" e non "patrimonio culturale dell'umanità".

PRÄSIDENTIN: Abgeordneter Dello Sbarba, Sie müssen mir sagen, ob Sie den Änderungsantrag von Landesrat Laimer annehmen oder nicht.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda):
Chiedo alla Presidente qualche minuto di interruzione per poter discutere.

PRÄSIDENTIN: Ich gebe Ihrem Antrag auf Unterbrechung der Sitzung statt und unterbreche die Sitzung für fünf Minuten.

ORE 16.13 UHR

ORE 16.19 UHR

PRÄSIDENTIN: Die Sitzung ist wieder aufgenommen.
Herr Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda):
Ho parlato con l'assessore Laimer, siamo della sua opinione, tanto è vero che alla proposta di sostituzione si è aggiunta la mia firma. Chiedo quindi di votarla al più presto, una volta tradotta.

PRÄSIDENTIN: Gut. Ich unterbreche die Sitzung nochmals für einige Minuten, um die Übersetzung des Änderungsantrages zu ermöglichen.

ORE 16.20 UHR

ORE 16.41 UHR

PRÄSIDENTIN: Die Sitzung ist wieder aufgenommen. Nachdem der von Landesrat Laimer eingebrachte und vom Abgeordneten Dello Sbarba mitunterzeichnete Änderungsantrag noch nicht übersetzt ist, fahren wir inzwischen mit der Behandlung eines anderen Tagesordnungspunktes fort.

Punkt 49 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 492/08 vom 13.7.2007, eingebracht von den Abgeordneten Kury, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Reduzierung der Verwaltungsräte in Gesellschaften mit Beteiligung der öffentlichen Hand und Festsetzung des Höchstmaßes der Vergütung: Land muss endlich die Beschränkungen des staatlichen Finanzgesetzes in Landesgesetzgebung übernehmen und anwenden"**.

Punto 49) dell'ordine del giorno: "Mozione n. 492/07 del 13.7.2007, presentata dai consiglieri Kury, Dello Sbarba e Heiss, riguardante riduzione del numero dei componenti dei consigli di amministrazione in società a partecipazione pubblica e definizione dell'entità massima dei compensi: la Provincia deve assolutamente recepire nella legislazione provinciale e applicare le limitazioni previste dalla legge finanziaria statale".

Reduzierung der Verwaltungsräte in Gesellschaften mit Beteiligung der öffentlichen Hand und Festsetzung des Höchstmaßes der Vergütung: Land muss endlich die Beschränkungen des staatlichen Finanzgesetzes in Landesgesetzgebung übernehmen und anwenden. Im Begleitgesetzentwurf zum Nachtragshaushalt des Landes ist im Artikel 10 (lobenswerterweise) die gesamtstaatliche Vorschrift zur Veröffentlichung der Vergütungen der Mitglieder und Präsidenten von Verwaltungsräten in Gesellschaften mit Beteiligung der öffentlichen Hand übernommen worden. Allerdings ist nicht verständlich, warum

die übrigen staatlichen Bestimmungen zur Eindämmung der Kosten der Politik in diesem Bereich weiterhin nicht in die Landesgesetzgebung aufgenommen werden und – obwohl auf Grund des Staatsgesetzes schon rechtskräftig - nicht zur Anwendung kommen. Besonders hervorzuheben ist dabei die Verpflichtung, die Mitglieder der Verwaltungsräte in Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung auf drei bzw. auf fünf zu reduzieren.

Deshalb

beauftragt

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung, ehestens dem Landtag einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Anzahl der Mitglieder von Verwaltungsräten in Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung reduziert und ihre maximale Vergütung festlegt.

Riduzione del numero dei componenti dei consigli di amministrazione in società a partecipazione pubblica e definizione dell'entità massima dei compensi: la Provincia deve assolutamente recepire nella legislazione provinciale e applicare le limitazioni previste dalla legge finanziaria statale.

L'articolo 10 del disegno di legge accompagnatorio del bilancio di assetto attua (lodevolmente) il recepimento della disposizione nazionale relativa alla pubblicazione dei compensi dei componenti e presidenti del consiglio di amministrazione di società a partecipazione pubblica. Tuttavia non si comprende il motivo per cui le restanti disposizioni statali relative al contenimento dei costi della politica in tale settore non siano state recepite dalla legislazione provinciale e, nonostante siano già in vigore a seguito della relativa legge statale, tuttora non vengano applicate. In particolare va sottolineato l'obbligo di ridurre il numero dei componenti del consiglio di amministrazione di società a partecipazione pubblica a tre, ovvero cinque.

Pertanto

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

incarica

la Giunta provinciale di presentare quanto prima al Consiglio provinciale in corso un disegno di legge che riduca il numero dei componenti dei consigli di amministrazione di società a partecipazione pubblica e stabilisca il loro compenso massimo.

Ich verlese einen von den Einbringern des Beschlussantrages eingebrachten Ersetzungsantrag:

Kürzlich ist mit einem Urteil des Verfassungsgerichtshofes die autonome Kompetenz des Landes Südtirol bei der Festlegung der Anzahl der Verwaltungsratsmitglieder in Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung bestätigt worden.

In der Zwischenzeit hat der Südtiroler Landtag eine entsprechende Regelung der Reduzierung der Verwaltungsratsmitglieder bei Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung erlassen. Nach wie vor unregelt ist die Frage, ob Politiker, die regelmäßige Vergütungen auf Grund ih-

rer politischer Tätigkeit – sei es aus aktiver, sei es nach dem Ausscheiden aus der aktiven Tätigkeit – beziehen, zusätzlich vergütet werden sollen.

DER SÜDTIROLER LANDTAG
beschließt,

diese Zusatzvergütungen zu untersagen und beauftragt die Landesregierung, diesen Grundsatzbeschluss in eine Norm umzuwandeln und diese noch in dieser Legislaturperiode dem Landtag zur Genehmigung vorzulegen.

Una recente sentenza della Corte costituzionale ha confermato la competenza autonoma della Provincia di Bolzano nello stabilire il numero dei componenti dei consigli di amministrazione di società a partecipazione pubblica.

Nel frattempo il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano ha approvato delle norme per la riduzione del numero dei componenti dei consigli di amministrazione in società a partecipazione pubblica. Resta invece irrisolta la questione, se i politici che percepiscono regolarmente compensi sulla base della loro attività politica – sia in carica, sia dopo aver lasciato l'attività politica – debbano percepire compensi aggiuntivi.

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
delibera

di vietare questi compensi aggiuntivi e incarica la Giunta provinciale di trasformare questa decisione di principio in una norma da presentarsi al in Consiglio per l'approvazione prima della fine di questa legislatura.

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

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Frau Präsidentin! Ich möchte gleich schon um eine Änderung von Amts wegen im beschließenden Teil ersuchen, denn es macht keinen Sinn, zu fordern, dass noch in dieser Legislaturperiode etwas unternommen werden soll, zumal wir kurz vor den Landtagswahlen stehen. Ich ersuche also darum, den Wortlaut des zweiten Absatz des beschließenden Teiles des Beschlussantrages folgendermaßen abzuändern: "*... und beauftragt die Landesregierung, die rechtlichen Grundlagen dafür ehestens dem Landtag zur Genehmigung vorzulegen.*"

DURNWALDER (SVP): *(unterbricht)*

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Herr Landeshauptmann, Sie waren vorher nicht hier, aber wir haben das auch vorher bei der Behandlung des Beschlussantrages in Bezug auf die Novellierung des Lärmschutzgesetzes so gehandhabt.

Der ursprüngliche Text hatte die Reduzierung der Verwaltungsräte zum Inhalt. Wir wissen aber, dass inzwischen mit einem Urteil des Verfassungsgerichtshofes

bestätigt worden ist, dass das Land die Kompetenz hat, die Anzahl der Mitglieder der Verwaltungsräte in Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung festzulegen. Deshalb haben wir den Beschlussantrag entsprechend abgeändert. In einem der "Omnibus"-Gesetze wurde dann auch die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen. Dabei wurden auch die Vergütungen für die Verwaltungsräte beschlossen, und zwar in Anlehnung an die staatliche Regelung, aber nicht in Anlehnung an das, was im Mai dieses Jahres offiziell verkündet worden ist. Damals hat es geheißen, dass man die Mitglieder der Verwaltungsräte von Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung nicht doppelt vergüten sollte, wenn sie bereits eine Vergütung aufgrund einer politischen Tätigkeit oder aufgrund einer Politikerpension erhalten. Eine entsprechende Regelung wurde dann auch in einem Regionalgesetz verankert. Ausgeblieben ist bisher die Regelung auf Landesebene. Gerade auf Landesebene wäre diese Regelung besonders wichtig. Bei der Behandlung dieser Regelung im Regionalrat haben wir nachgewiesen, dass sie verhältnismäßig eine sehr geringe Anzahl von Politikern betreffen würde. Auf Landesebene gibt es aber doch eine beträchtliche Anzahl von Personen, für die es sich auszahlen würde, eine entsprechende Regelung zu erlassen.

Worauf zielt dieser Beschlussantrag ab? Er zielt darauf ab, dass das, was in der Öffentlichkeit versprochen worden ist, nämlich, dass Personen, die im Verwaltungsrat von Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung sitzen und bereits ein Gehalt aufgrund einer politischen Tätigkeit beziehen, nicht noch eine zusätzliche Entschädigung erhalten. Während "normale" Menschen mit einer Rente von 800 Euro auskommen müssen, gibt es Politiker, die neben einer sehr satten Politikerpension auch noch eine satte Entschädigung für die Tätigkeit als Verwaltungsratsmitglied erhalten. Das betrifft tatsächlich eine Reihe von Leuten, und deshalb muss mit dieser Regelung ernst gemacht werden. Die Regelung, die zur Zeit gilt, kommt diesem Anspruch nicht nach. Herr Landeshauptmann, den Gemeinderäten verbieten wir eine Zusatzvergütung, aber gegen die Vergütungen jener Leute, die das Höchstausmaß an Politikerpensionen bekommen, tun wir nichts! Ich möchte jetzt nicht mit Namen hausieren gehen, aber jedem von uns fallen in diesem Zusammenhang zwei, drei Leute ein. Es würde uns allen gut anstehen, der zukünftigen Landesregierung eine moralische Verpflichtung mitzugeben. Es sollen die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, damit die Doppelverdiener aus der Politik nicht mehr zum Zuge kommen. Die Arbeit in einem Verwaltungsrat ist natürlich wichtig, aber Erfahrung kann auch dann mit Idealismus eingebracht werden, wenn kein sattes Gehalt dazukommt. Es wäre angebracht, diese letzte Stunde zu nützen, um endlich das Versprechen in einen Beschluss zu gießen.

DURNWALDER (Landeshauptmann – SVP): Sehr verehrte Frau Präsidentin, verehrte Damen und Herren! Frau Kollegin Kury, das ist nichts anderes als Stimmungsmache und ein Versuch, sich schön ins Bild zu setzen. Dieser Beschlussantrag hätte keine rechtliche Wirkung, da wir kurz vor Ende der Legislaturperiode stehen. Es kann ein moralischer Auftrag sein, aber, rechtlich gesehen, hätte das überhaupt

nichts zu sagen, weil diese Landesregierung keine Verpflichtungen für die nächste Landesregierung übernehmen kann. Dieser Landtag kann den zukünftigen Landtag nicht beauftragen, einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen. Ich bin damit einverstanden, wenn Sie sagen, dass diese Materie neu geregelt werden muss. Wir haben ja auch schon entsprechende Vorschläge unterbreitet, beispielsweise auch jenen, dass Politiker, die von ihrem Amt ausscheiden, für eine bestimmte Zeit kein öffentliches Amt übernehmen können sollen. Wenn gesagt wird, dass in eine Gesellschaft, an der das Land nur ein Prozent hält, kein Ex-Mandatar gewählt werden darf, so ist das nicht in Ordnung. Man muss da schon unterscheiden, wie lange der betreffende Mandatar politisch tätig war, welche Entschädigung er erhält usw. Es ist schon ein Unterschied, ob jemand die Mindestrente oder die volle Rente bekommt. Wenn beispielsweise jemand besondere Fähigkeiten im Bereich der Energiewirtschaft hat und Präsident der SEL-AG wird, dann wäre es doch nicht richtig, wenn er keine Entschädigung erhalten würde, denn schließlich weiß jeder, dass das Amt des Präsidenten der SEL-AG fast eine hauptberufliche Tätigkeit ist. So etwas kann man wirklich nicht akzeptieren! Wie gesagt, ich bin damit einverstanden, wenn gesagt wird, dass die Materie neu geregelt werden muss, und es soll auch nicht so sein, dass sich jemand einen Posten vorbereiten und dann entsprechende Entschädigungen in weiß Gott welcher Höhe kassieren kann. Man muss schon unterscheiden, ob diese Person eine große oder kleine Verantwortung hat, ob sie als Ex-Mandatar viel oder wenig verdient usw. Das alles muss berücksichtigt werden. Der Beschlussantrag kann nicht angenommen werden.

Ich muss mich jetzt entschuldigen, denn um 17.00 Uhr findet ein Treffen mit dem EU-Kommissar Van Miert statt.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Herr Landeshauptmann, ich wünsche Ihnen viel Glück für das Gespräch mit Herrn Van Miert. Ich werde mich in meiner Replik kurz halten, zumal wir schon des Öfteren über dieses Thema gesprochen haben und Sie ja immer dieselben Ausflüchte vorgebracht werden, die da waren: "Das Ganze ist viel zu komplex, wir machen das später." Ich glaube, dass Ihnen mit dieser Geschichte nicht ganz ernst ist. Ich schlage keine Detailregelung vor, sondern bestätigte nur das, was die SVP am 20. April dieses Jahres öffentlich verkündet hat, nämlich endlich mit den Doppelbezügen aufzuräumen. Wenn Sie die armen Mindestpensionsbezieher aus der Politik ins Feld führen, darf ich Sie daran erinnern, dass diese ungefähr 2.800 Euro ...

DURNWALDER (SVP): *(unterbricht)*

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Nein, ich bekomme mehr als die Mindestpension, auch wenn Sie's grämt, Herr Landeshauptmann! Auf jeden Fall ist die Summe so hoch, dass die armen Mindestpensionsbezieher der Politik nicht am Hungertuch zu nagen haben. Der arme Präsident der SEL-AG könnte

auch mit der Mindestpension für Politiker wunderbar überleben. Erzählen Sie einmal den Menschen, die eine Mindestpension erhalten, dass Leute, die eine Pension von 3.000 Euro erhalten, auch noch eine Zusatzvergütung bekommen! Diese Menschen werden wenig Verständnis für Ihre Argumentation haben! Ich möchte nicht Ihr Gemüt trüben, denn Sie müssen ja zum Gespräch mit Herrn Van Miert, und deshalb sollten Sie die grauen Zellen in Ordnung haben!

Frau Präsidentin, ich ersuche um namentliche Abstimmung. Hier geht es um den Abstand und um die Moral und nebenbei auch um die Glaubwürdigkeit der Südtiroler Volkspartei, die nach der Wahlschlappe bei den Parlamentswahlen öffentlich erklärt hat, endlich eine Ungerechtigkeit beseitigen zu wollen. Ich nehme an, dass Luis Durnwalder auch in der nächsten Legislatur noch Landeshauptmann sein wird. Offensichtlich sieht er aber nicht so optimistisch in die Zukunft, denn sonst könnte er nicht sagen, dass die bestehende Landesregierung keine Verpflichtung für die Zukunft übernehmen kann. Haben Sie Ergebnisse neuer Wahlumfragen oder warum sind Sie so bescheiden, Herr Landeshauptmann? Dass das Ganze ein bisschen länger dauern könnte, weil inzwischen neue Politik-Pensionäre zu versorgen sein werden, mag schon sein, aber ich spitze nicht auf einen Zusatzvergütung! Ich würde meine Erfahrung gratis zur Verfügung stellen, auch der SEL-AG.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Beschlussantrag ab, und zwar namentlich, wie von der Abgeordneten Kury und zwei weiteren Abgeordneten verlangt. Wir beginnen mit der Nummer 1:

BAUMGARTNER (SVP): Nein.

BERGER (SVP): Nein.

CIGOLLA (Il Centro): No.

COMINA (Pace e diritti – Insieme a sinistra – Frieden und Gerechtigkeit – Gemeinsam Links): Sì.

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

DENICOLÒ (SVP): Nein.

DURNWALDER (SVP): Nein.

FRICK (SVP): Nein.

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

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): Sì.

MUNTER (SVP): (Abwesend)

MUSSNER (SVP): (Abwesend)

PAHL (SVP): Nein.

PARDELLER (SVP): Enthalten.

PASQUALI (Forza Italia): Sì.

PÖDER (UFS): (Abwesend)

SAURER (SVP): Nein.

SEPPI (Unitalia – Movimento Iniziativa Sociale): Sì.

SIGISMONDI (AN): Sì.

STIRNER BRANTSCH (SVP): Enthalten.

STOCKER (SVP): (Abwesend)

THALER (SVP): (Assente)

THALER ZELGER (SVP): Nein.

THEINER (SVP): Nein.

UNTERBERGER (SVP): Enthalten.

URZÌ (AN): (Assente)

WIDMANN (SVP): Nein.

Ich gebe das Abstimmungsergebnis bekannt: 11 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen. Somit ist der Beschlussantrag abgelehnt.

Wir kommen zurück zu Punkt 48 der Tagesordnung, Beschlussantrag Nr. 490/07.

Ich verlese den von Landesrat Laimer eingebrachten und vom Abgeordneten Dello Sbarba mitunterzeichneten Ersetzungsantrag:

"Vorausgeschickt:

*dass die Latemar-Karersee GmbH der Gemeinde Welschnofen ein Projekt für die Errichtung einer neuen Aufstiegsanlage zwischen der Moser Alm und dem Fuße der Rotwand vorgelegt hat;
dass diese Anlage in die sog. Pufferzone des geplanten Projektes "Aufnahme der Dolomiten in das Verzeichnis UNESCO-Weltnaturerbe" hineinreicht;*

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung die Errichtung der neuen Aufstiegsanlage im Rosengarten-Gebiet zwischen der Moser Alm und dem Fuße der Rotwand nicht zu genehmigen.

Premesso:

*che al Comune di Nova Levante è stato presentato dalla società Latemar Carezza Srl un progetto per la realizzazione di un nuovo impianto di risalita tra la malga Moser e la base della Roda de Vael;
che questo impianto invade la cosiddetta zona di protezione del progetto UNESCO "Dolomiti patrimonio dell'umanità";*

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
impegna

la Giunta provinciale a non autorizzare la realizzazione di un nuovo impianto di risalita sul Catinaccio tra la malga Moser e la base della Roda de Vael.

Herr Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda):
Chiedo la votazione segreta.

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Wie vom Abgeordneten Dello Sbarba und vier weiteren Abgeordneten beantragt, stimmen wir geheim über den Ersetzungsantrag zum Beschlussantrag Nr. 490 ab.

Ich ersuche um Verteilung der Stimmzettel.

(Geheime Abstimmung – votazione a scrutinio segreto)

Ich gebe das Abstimmungsergebnis bekannt: 27 abgegebene Stimmzettel, 23 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 2 weiße Stimmzettel (Enthaltungen). Somit ist der Beschlussantrag genehmigt.

Frau Abgeordnete Kury, bitte.

KURY (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Zum Fortgang der Arbeiten, Frau Präsidentin! Angesichts der Tatsache, dass wir doch ziemlich zu verhandeln haben, würde ich Sie ersuchen, die Sitzung jetzt schon und nicht erst, wie ausgemacht, um 18.00 Uhr zu schließen.

PRÄSIDENTIN: Gibt es irgendwelche Einwände? Keine. Dann schließe ich die Sitzung, damit Sie genug Zeit zum Verhandeln haben.

ORE 17.13 UHR

SEDUTA 189. SITZUNG

30.9.2008

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

BAUMGARTNER (23, 29, 34, 39)
DELLO SBARBA (48, 53, 54, 62)
DURNWALDER (14, 28, 57)
HEISS (25, 34)
KLOTZ (6, 7, 8, 9, 10, 11, 16, 17, 18, 26, 36, 42, 50)
KURY (12, 13, 27, 30, 35, 39, 41, 43, 44, 49, 56, 58, 62)
LAIMER (37, 43, 52)
LEITNER (14, 15, 18, 19, 27, 42, 51)
MAIR (13, 14)
MUSSNER (12, 17, 60)
PASQUALI (24, 30, 36, 50)
THEINER (7, 9, 11)
WIDMANN (15, 16, 19, 38)