



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 85

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE
N. 85

vom 12.11.2015

del 12/11/2015

Präsident
Vizepräsident

Dr. Thomas Widmann
Dr. Roberto Bizzo

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 85

vom 12.11.2015

Inhaltsverzeichnis

Beschlussantrag Nr. 410/15 vom 24.6.2015, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Heiss und Dello Sbarba, betreffend größere Gefahr der Altersarmut bei Frauen (Fortsetzung) Seite 1

Beschlussantrag Nr. 479/15 vom 15.9.2015, eingebracht von den Abgeordneten Mair, Blaas, Tinkhauser, Oberhofer, Stocker S. und Leitner, betreffend Südtirol erneuern: Investition in Südtirols Jugend Seite 2

Beschlussantrag Nr. 486/15 vom 22.9.2015, eingebracht vom Abgeordneten Urzì, betreffend Stimmenkauf und/oder politischer Druck aus dem "Umfeld"? Seite 11

Beschlussantrag Nr. 496/14 vom 20.10.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Strategien für die Rückkehr aus dem Ausland von Südtiroler Ärzten Seite 17

Beschlussantrag Nr. 497/15 vom 21.10.2015, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend Heimtiersteuer Seite 26

Begehrensantrag Nr. 46/15 vom 28.8.2015, eingebracht von den Abgeordneten Leitner, Blaas, Mair, Tinkhauser, Stocker S. und Oberhofer, betreffend Südtirol vor dem Freihandelsabkommen TTIP schützen (Fortsetzung) Seite 28

Beschlussantrag Nr. 147/14 vom 4.6.2014, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend: Höhere Einkommensgrenzen für den Unterhaltsvorschuss Seite 33

RESOCONTO INTEGRALE DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

N. 85

del 12/11/2015

Indice

Mozione n. 410/15 del 24/6/2015, presentata dai consiglieri Foppa, Heiss e Dello Sbarba, riguardante: donne anziane più povere (Continuazione) . . . pag. 1

Mozione n. 479/15 del 15/9/2015, presentata dai consiglieri Mair, Blaas, Tinkhauser, Oberhofer, Stocker S. e Leitner, riguardante: investire sui giovani per rinnovare l'Alto Adige pag. 2

Mozione n. 486/15 del 22/9/2015, presentata dal consigliere Urzì, riguardante voti di scambio e/o condizionamenti politici "ambientali"? pag. 11

Mozione n. 496/15 del 20/10/2015, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante strategie per il rientro dall'estero dei medici altoatesini pag. 17

Mozione n. 497/15 del 21/10/2015, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante la tassa su animali d'affezione pag. 25

Voto n. 46/15 del 28/8/2015, presentato dai consiglieri Leitner, Blaas, Mair, Tinkhauser, Stocker S. e Oberhofer, riguardante: tutelare la Provincia di Bolzano dal Trattato transatlantico per il commercio e gli investimenti (TTIP) (continuazione) pag. 28

Mozione n. 147/14 del 4/6/2014, presentata dal consigliere Pöder, riguardante: Limiti di reddito più alti per accedere all'anticipazione dell'assegno di mantenimento pag. 33

Beschlussantrag Nr. 153/14 vom 5.6.2014, eingebracht von den Abgeordneten Leitner, Blaas, Mair, Oberhofer, Stocker S. und Tinkhauser, betreffend: Was hat die Zentralisierung der Tumor Chirurgie gebracht? Patientenfreiheit schützen Seite 35

Beschlussantrag Nr. 498/15 vom 22.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Steger und Köllensperger, betreffend: Anvertraute Kindergärten.Seite 42

Landesgesetzentwurf Nr. 52/15: "Öffentliche Mobilität." Seite 46

Mozione n. 153/14 del 5/6/2014, presentata dai consiglieri Leitner, Blaas, Mair, Oberhofer, Stocker S. e Tinkhauser, riguardante: Cosa ha comportato la centralizzazione della chirurgia oncologica? La libertà di scelta dei pazienti va tutelatapag. 35

Mozione n. 498/15 del 22/10/2015, presentata dai consiglieri Steger e Köllensperger, riguardante: Scuole dell'infanzia in gestione affidatapag. 42

Disegno di legge provinciale n. 52/15: "Mobilità pubblica." pag. 46

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: Dr. Thomas Widmann

Ore 10.02 Uhr

Namensaufruf - appello nominale

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist eröffnet. Laut Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung wird das Protokoll der jeweils letzten Landtagssitzung allen Abgeordneten in Papierform zur Verfügung gestellt. Zum Protokoll können bis Sitzungsende beim Präsidium schriftlich Einwände vorgebracht werden. Sofern keine Einwände nach den genannten Modalitäten erhoben werden, gilt das Protokoll ohne Abstimmung als genehmigt.

Kopien des Protokolls stehen bei den Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen, die mit der Abfassung des Protokolls betraut sind, zur Verfügung.

Frau Mair, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten, bitte.

MAIR (Die Freiheitlichen): Zum Fortgang der Arbeiten! Ich ersuche Sie freundlicherweise um eine Unterbrechung der Landtagssitzung für lediglich zwei Minuten, um den Frauen eine Besprechung zu ermöglichen.

PRÄSIDENT: Ich gebe dem Antrag statt.

Die Sitzung ist kurz unterbrochen.

ORE 10.04 UHR

ORE 10.10 UHR

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist wieder aufgenommen.

Punkt 9 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 410/15 vom 24.6.2015, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Heiss und Dello Sbarba, betreffend größere Gefahr der Altersarmut bei Frauen.**" (Fortsetzung)

Punto 9) dell'ordine del giorno: "**Mozione n. 410/15 del 24/6/2015, presentata dai consiglieri Foppa, Heiss e Dello Sbarba, riguardante: donne anziane più povere.**" (Continuazione)

Frau Foppa, Sie haben das Wort zur Replik, bitte.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Herr Präsident! Es war gestern eine sehr ausführliche Debatte zu diesem Thema, die sich ja ein wenig spiralförmig durch den Tag gezogen hat und bei der wir den Familienbegriff von verschiedenen Seiten unter die Lupe genommen haben. Ich bedanke mich für diese Diskussion! Auf einige Anmerkungen möchte ich antworten. Es wurde mehrfach der "ideologische Gehalt" dieses Antrags unterstrichen, belächelt und auch sehr kritisch und polemisch angemerkt. Ich möchte eines hervorheben und dabei insbesondere auf die Anmerkungen des Kollegen Knoll, des Kollegen Leitner, des Kollegen Pöder und der Kollegin Ulli Mair eingehen, dass die Schlussfolgerungen, die gezogen wurden, nicht im Zusammenhang mit dem Titel stehen würden. Ich möchte hier Folgendes sagen: Wie ist dieser Antrag überhaupt zustande gekommen? Voriges Jahr wurde ein Bericht des INPS/NISF vorgestellt. Aus diesem Bericht ist hervorgegangen, wie diese Rentenschere zwischen Männern und Frauen auseinanderklafft. Die wenigen, die dabei anwesend waren, erinnern sich vielleicht daran, dass ich damals den Direktor des INPS gefragt habe, was man tun könnte. Er hat als erstes genau diese Maßnahmen vorgeschlagen, die auf Landesebene und für uns als Landtag bzw. für Sie als Landesregierung machbar sind. Es ist also nichts Linksideologisches da, um die Familie zu zerstören, Kollege Pöder, sondern es war eine konkrete Maßnahme, die vom INPS-Direktor im Zusammenhang mit dieser Altersarmut und Rentenschere vorgeschlagen wurde. Warum hat er das vorgeschlagen? Er hat gesagt, dass sie sehr oft mit jungen Leuten im Gespräch sind, auch in Schulen usw., diese aber nichts von dieser Tatsache wissen. Man hat das nicht vor Augen. Das ist im Übrigen auch Landesrätin Stocker gestern gesagt worden. Ich bitte um Auf-

merksamkeit! Wir wollten gestern eigentlich hier per Beschluss die Aufmerksamkeit einführen und jetzt hören doch wieder einige nicht zu. Es scheint nicht viel gebracht zu haben. Es ist gestern schon gesagt worden, dass vieles getan wurde. Ich glaube, dass das auch stimmt. Gestern wurde gesagt, dass viele das nicht wissen. Gerade darauf zielt die Kampagne ab, sprich zu informieren und zu sensibilisieren, damit gerade jene, die betroffen sind oder in älteren Jahren betroffen sein werden, davon wissen. Daher meine Bitte, diesen Beschlussantrag zu unterstützen, um hier mehr Information zu bieten und dann auch die echte Entscheidungsfreiheit mit bestem Wissen und Gewissen sowie mit den besten Informationen - danke, Kollege Renzler, für die Informationen gestern - tatsächlich unter die jungen Leute zu bringen.

Weil gestern auch das Thema "Suizid" wieder hervorgezogen wurde, habe ich diesbezüglich nachrecherchiert. Immer wieder wird dieses Thema hervorgezogen und es werden Korrelationen in den Raum gestellt, dass in Schweden oder in den nordischen Ländern die Suizidrate sehr hoch sei. Das wird immer wieder in einen Kausalzusammenhang mit der Betreuung in Tagesstätten, in Kinder- und Betreuungseinrichtungen gestellt. Schauen wir uns diese Zahl an! Der OECD-Bericht 2006 zeigt uns auf, dass es in Schweden eine Suizidrate von 11,3 auf 100.000 gibt. Südtirol müsste - wo wir doch so einen geringen Betreuungsstand haben - dann eine entsprechend geringere Rate haben. Dies ist aber nicht der Fall; wir haben die höhere Suizidrate. Also ist dies natürlich kein Beleg dafür. Ich ersuche hier um einen sorgfältigen Umgang mit Korrelationen von Zahlen, die ihr immer wieder verwendet, um eine Entlastung für Familien klein zu reden, auch indem ihr immer wieder Verben verwendet, wie "abschieben" usw. Es wird so dargestellt, als ob Familien ihre Kinder gar nicht haben wollten und sie aus Verantwortunglosigkeit in Kinderbetreuungseinrichtungen bringen würden. Dabei wissen wir alle, dass es ein reelles Bedürfnis ist und sehr oft auch einer Situation entgegenkommt, die sich vielleicht sonst sehr viel schlechter und schwieriger für die Kinder gestalten würde. Dies, auch um einmal eine andere Zahl zu nennen, als sie sonst immer wieder in den Raum gestellt wird. Im Übrigen hoffe ich auf breite Zustimmung zu diesem Beschlussantrag, vielen Dank!

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung: mit 3 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Punkt 12 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 479/15 vom 15.9.2015, eingebracht von den Abgeordneten Mair, Blaas, Tinkhauser, Oberhofer, Stocker S. und Leitner, betreffend Südtirol erneuern: Investition in Südtirols Jugend."**

Punto 12) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 479/15 del 15/9/2015, presentata dai consiglieri Mair, Blaas, Tinkhauser, Oberhofer, Stocker S. e Leitner, riguardante: investire sui giovani per rinnovare l'Alto Adige."**

Südtirol erneuern: Investition in Südtirols Jugend

Südtirols Jugend wird auf politischer Ebene nicht angemessen vertreten, sondern spielt in der Südtiroler Politik schlichtweg keine Rolle. Entsprechend groß ist auch die Politikverdrossenheit. Es sind deshalb Maßnahmen gefragt, um gezielt in die Südtiroler Jugend als Zukunftsträger zu investieren.

Dies vorausgeschickt,

*fordert
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung dazu auf,

folgendes Maßnahmenpaket zu beschließen:

- 1. runder Tisch mit Südtirols Jugend, um Zukunftsperspektiven für Südtirol ergebnisoffen zu diskutieren;*
- 2. Südtirols Jugend schreibt beim Integrationsvertrag mit und unterbreitet Vorstellungen, wie Integration im Interesse der Einheimischen funktioniert;*
- 3. leistbare Wohnmöglichkeiten und Klein-Wohnungen für Unter-35-Jährige zum fairen Preis;*
- 4. für 150 Euro durchs ganze Land: Jahresabonnement im Südtiroler Verkehrssystem zum Fixpreis für alle Unter-35-Jährigen;*
- 5. Förder-Paket für junge Startups und junge, innovative Unternehmen sowie Aufwertung des Südtiroler Innovations-Preises;*

6. *Sprachen lernen leicht gemacht: Moderner Fremdsprachenunterricht in Südtirol mit Schwerpunkt auf Kommunikation und Konversation;*
7. *gezielte Berufsberatung, die die Arbeitsmarkts-Chancen bewertet;*
8. *attraktive Studentenbüros in Bozen und in den wichtigsten Hochschulorten, in denen Südtiroler studieren;*
9. *Studenten- und Schüler-Job-Börse für Sommerjobs und Praktika bei Südtirols Top-Unternehmen;*
10. *angemessene Bezahlung bei Praktika und Schluss mit atypischen Arbeitsverhältnissen nach mehrmaliger Verlängerung.*

Investire sui giovani per rinnovare l'Alto Adige

I giovani dell'Alto Adige non sono rappresentati adeguatamente sul piano politico, anzi nella politica altoatesina non hanno alcun ruolo. La loro disaffezione per la politica dipende da questa situazione. Servono pertanto misure per investire specificamente nei nostri giovani come protagonisti del nostro futuro.

Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

invita

la Giunta provinciale

ad approvare il seguente pacchetto di misure:

1. *tavola rotonda coi giovani altoatesini, per discutere senza esiti prestabiliti le prospettive sul futuro di questa provincia;*
2. *collaborazione dei giovani altoatesini alla definizione del contratto d'integrazione, e presentazione delle loro idee su come l'integrazione debba funzionare nell'interesse della popolazione locale;*
3. *soluzioni abitative a prezzi accessibili e miniappartamenti a un giusto prezzo per persone sotto i 35 anni;*
4. *viaggiare per tutta la provincia a 150 euro: abbonamento annuale al trasporto pubblico altoatesino a un prezzo fisso per tutte le persone sotto i 35 anni;*
5. *pacchetto promozionale per nuove aziende fondate da giovani ovvero per aziende giovani e innovative, nonché rivalutazione del Premio innovazione;*
6. *facilitare l'apprendimento delle lingue: insegnamento moderno delle lingue in Alto Adige, incentrato su comunicazione e conversazione;*
7. *orientamento professionale mirato con valutazione delle possibilità sul mercato del lavoro;*
8. *uffici di consulenza studenti a Bolzano e nelle più importanti università in cui studiano altoatesini, con sedi a misura di giovani;*
9. *borsa dei lavori estivi per studenti di scuola e universitari, e tirocini nelle aziende altoatesine di punta;*
10. *compensi adeguati per i tirocini, e fine dei rapporti di lavoro atipici dopo ripetute proroghe.*

Abgeordnete Mair, Sie haben das Wort für die Erläuterung, bitte.

MAIR (Die Freiheitlichen): *Danke, Herr Präsident! "Südtirol erneuern: Investition in Südtirols Jugend*

Südtirols Jugend wird auf politischer Ebene nicht angemessen vertreten, sondern spielt in der Südtiroler Politik schlichtweg keine Rolle. Entsprechend groß ist auch die Politikverdrossenheit. Es sind deshalb Maßnahmen gefragt, um gezielt in die Südtiroler Jugend als Zukunftsträger zu investieren.

Dies vorausgeschickt,

fordert

der Südtiroler Landtag

die Landesregierung dazu auf,

folgendes Maßnahmenpaket zu beschließen:

1. *runder Tisch mit Südtirols Jugend, um Zukunftsperspektiven für Südtirol ergebnisoffen zu diskutieren;*
2. *Südtirols Jugend schreibt beim Integrationsvertrag mit und unterbreitet Vorstellungen, wie Integration im Interesse der Einheimischen funktioniert;*

3. *leistbare Wohnmöglichkeiten und Klein-Wohnungen für Unter-35-Jährige zum fairen Preis;*
4. *für 150 Euro durchs ganze Land: Jahresabonnement im Südtiroler Verkehrssystem zum Fixpreis für alle Unter-35-Jährigen;*
5. *Förder-Paket für junge Startups und junge, innovative Unternehmen sowie Aufwertung des Südtiroler Innovations-Preises;*
6. *Sprachen lernen leicht gemacht: Moderner Fremdsprachenunterricht in Südtirol mit Schwerpunkt auf Kommunikation und Konversation;*
7. *gezielte Berufsberatung, die die Arbeitsmarkts-Chancen bewertet;*
8. *attraktive Studentenbüros in Bozen und in den wichtigsten Hochschulorten, in denen Südtiroler studieren;*
9. *Studenten- und Schüler-Job-Börse für Sommerjobs und Praktika bei Südtirols Top-Unternehmen;*
10. *angemessene Bezahlung bei Praktika und Schluss mit atypischen Arbeitsverhältnissen nach mehrmaliger Verlängerung."*

Nun kurz zu den Erläuterungen! Man braucht sich hier im Landtag nur ein Bild davon machen, so kann man feststellen, dass die Jugend vor allem nicht durch die politische Mehrheit vertreten ist. Dazu möchte ich ein Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit nennen. Mittels den verschiedensten sozialen Netzwerken, aber auch per Mail haben sich einige Jugendliche parteiübergreifend mehrmals an Sie gewandt. Erst gestern, also nach Monaten, haben sie eine Antwort bekommen. Sie mussten in Bezug auf bestimmte Dinge, die sie wirklich bedrücken, ein bezahltes Inserat schalten, damit sie Gehör finden. Hier hat man manchmal nicht nur als Jugendlicher, der zu uns kommt, um darüber zu reden, sondern auch selbst als aufmerksamer Beobachter das Gefühl, dass es in Südtirol teilweise zwei Kategorien von Jugendlichen gibt. Da hat sich wenig geändert, denn das habe ich in meiner Jugend selbst schon so erlebt. Auch mir hat man damals während meiner Studienzeit beispielsweise immer wieder - ich hatte und habe Freunde, die der Südtiroler Volkspartei angehören und damals in der JG waren - verklickert, dass, wenn ich zu den Freiheitlichen gehen werde, ich in Südtirol keine Chance haben würde. Wenn ich also nicht bei der SVP mitmachen werde, würde ich Schwierigkeiten im Job haben usw. All das sind Geschichten, die wir aus der Praxis kennen und die sich eigentlich bis heute irgendwo durchgezogen haben. Es tut mir für die jungen Menschen oft leid. Wir alle meinen es ja gut mit ihnen und ich spreche niemandem ab, dass er es mit der Jugend nicht ehrlich meint. Wir haben alle einen anderen Ansatz oder eine andere Vorgangsweise, wenn es um den Bezug oder Umgang mit jungen Leuten geht. Aber man hat teilweise das Gefühl, dass bestimmte Jugendliche aus einer bestimmten politischen Ecke ausgegrenzt, ignoriert, nicht angehört oder gar nicht beachtet werden. Damit habe ich ein Problem, denn eigentlich macht man uns oder anderen Jugendlichen und Vertretern diesen Vorwurf immer wieder. Wir würden Menschen anderer Länder bzw. Ausländer ausgrenzen. Fragt einmal nach und schaut euch einmal wirklich die reale Situation der Jugendverbände und Jugendvereine an, wie sie im Alltag einheimische Jugendliche, die vielleicht nicht angepasst und nicht patriotischer Gesinnung sind, die nicht politisch korrekt sein wollen und nicht die "Mainstream" mitmachen, ausgrenzen und wie mit ihnen umgegangen wird. Und nicht umsonst werden ja in bestimmten Jugendzentren diese sogenannten "guten Jugendlichen" auch mit öffentlichen Geldern herangezüchtet.

Wir haben uns mit der Jugend immer wieder befasst und haben auch einmal im Dreier-Landtag ganz explizit einen Antrag gestellt, der die Aufwertung der Jugend insgesamt anbelangt. Wir haben damals ganz konkrete Forderungen gestellt. Auch da gab es ein Zeichen, dass, wenn es um die Jugend geht, alles sozusagen egal ist. Der Dreier-Landtag ist damals auf eine bestimmte Art und Weise tätig geworden, allerdings hatte das überhaupt nichts mit unserem Beschlussantrag zu tun. Der Antrag wurde damals sogar genehmigt. Die Konsequenz war, dass sich die drei Landesregierungen wiederum ihre politisch korrekten Jugendverbände eingeladen haben. Damals - glaube ich - waren Sie, Herr Landesrat, noch als Jugendvertreter der JG dabei. Ich glaube, dass die JG sehr wohl eingebunden wurde, während alle anderen Jugendlichen nicht teilhaben konnten. Wir fordern aber, dass die gesamte Jugend mitspricht. Wenn man sich die Wahlergebnisse oder Wahlanalysen anschaut, kann man am besten verdeutlichen, dass der Großteil der Jugendlichen nicht die Mehrheitsparteien wählt. Deswegen kann man nicht davon ausgehen oder davon sprechen, dass diese Verbände alle Jugendlichen vertreten haben, wie ich es vorhin schon gesagt habe. Ein großer Teil, der anders denkt, wird ausgegrenzt. Ich habe vor 1,5 Jahren eine Anfrage bezüglich Abwanderung gemacht. Hier ist eines ganz klar herausgekommen, nämlich, dass jährlich ungefähr - ich habe es auf die Jahre 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013 aufteilen lassen - ein größeres Dorf, teilweise bis zu 2.000 Leute aus Südtirol abwandern. Überall spricht man von der Abwanderung der besten Köpfe. Es ist ein großer Anteil der 20 bis 29 Jährigen dabei, der Hauptteil der 40 bis 49 Jährigen und ein ganz großer Teil der 30 bis 39 Jährigen. Ich denke, das sollte uns schon zu denken geben, dass viele Jugendliche, die vielleicht im Ausland studieren, nicht mehr zurückkommen oder vielleicht kurz zurückkommen und dann - wie diese Zahlen bele-

gen - doch wieder ins Ausland gehen. Die Zielländer sind in erster Linie Österreich, Deutschland und die Schweiz. Dann folgen andere ausländische Staaten und andere EU-Staaten. Man kann sich die Anfrage natürlich auch noch mal genau im Detail anschauen. In Südtirol ist die Realität immer noch so, dass Reallöhne sinken, Berufseinsteiger teilweise nicht fair und nicht korrekt entlohnt, ausgenutzt werden und für bestimmte Berufseinsteiger immer noch Beziehungen gelten. Man muss bestimmte Beziehungen haben, um bestimmte Stellen zu bekommen. Wir fordern einfach, dass ein Zeichen gesetzt wird, dass wir alle gemeinsam sehr wohl bereit sind, Südtirol jugendfreundlicher zu machen und die Jugend wertzuschätzen, wenn es beispielsweise um leistbares Wohnen geht. Es ist schon ein Wahnsinn, wenn man bedenkt, wie viel man in Südtirol für Wohnraum bezahlen muss und wenn man dann das Beispiel hernimmt, wie wenig im Grunde genommen Berufseinsteiger verdienen. Das ist schon ein Problem, mit dem sich viele junge Menschen beschäftigen. Mich wundert dann nicht, dass auf der einen Seite zwar Familie - wie gestern richtigerweise auch Landesrätin Deeg gesagt hat - bei vielen Jugendlichen und Kindern ein ganz hoher und wichtiger Wert ist, aber viele sich eben erst spät dazu entscheiden können, weil eben bestimmte Voraussetzungen schlichtweg nicht gegeben sind. Wir reden schon seit eh und jeher - ich weiß nicht, wie lange - über die Sprachenerlernung. Alle wollen wir, dass unsere Jugendlichen bestmöglichst ausgebildet sind und die Sprachen bestmöglichst erlernen können. Hier tut sich relativ wenig. Man spricht zwar immer wieder von Immersion - hi und da fällt dieser Begriff -, aber ich denke, es muss an der Zeit sein, dass die Schulen endlich auf Kommunikation und Konversation setzen. Ich denke auch, dass in Zeiten, in denen alle Welt von Gründerservice, Start-up, Know-How, Neugründungen usw. spricht, Südtirol relativ still ist. Ich denke, dass man das Engagement von Jugendlichen fördern und bewerben muss. Wir wünschen uns, dass wir alle gemeinsam alles daran setzen, dass unsere Heimat Südtirol für die Jugend attraktiv bleibt und sie nicht aus all diesen besagten Gründen eines Tages das Land verlassen wird.

HOCHGRUBER KUENZER (SVP): Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, dass es sinnvoll ist, dass wir die Jugend mehr in die Mitte rücken und sie nicht auf den Rand drängen. Ich denke auch, dass es sehr, sehr sinnvoll ist, dass wir der Jugend gegenüber Aufmerksamkeit und den notwendigen Respekt für das anders und für das verschieden Sein erbringen, was wir vielleicht in unserer Generation nicht verstehen, aber es verstehen werden müssen. Die Jugendlichen sind jene, die dann die Entscheidungen treffen, wenn wir alt sind. Das muss uns einfach auch zu denken geben. Als nächstes ist mir persönlich ganz wichtig hinauszuschauen, wie der Jugendraum im Dorf vor 20 oder 30 Jahren war. Wenn er damals noch für alle offen und ein Platz war, wo sich Jugendliche mit ihren Überlegungen, mit ihren Weltbildern, mit ihren Bedürfnissen und Anliegen treffen konnten, so muss man das heute wahrscheinlich anders machen. Ich weiß - und ich war selbst Verantwortliche für einen Jugendraum -, dass es nicht einfach ist und nie einfach sein wird. Viele Jugendräume sind wieder geschlossen worden, weil niemand von den Erwachsenen die Zügel in die Hand nehmen wollte. Es handelt sich ja oft auch um Minderjährige. Es ist ganz schwierig, dass die Erwachsenen sich hier zur Verfügung stellen, auch was die Zeiten angeht. Nichtsdestotrotz kenne ich auch einige Beispiele von auswärtigen Regionen im bayrischen Raum oder in Österreich, wo sich die Gemeinden besonders um den Weg der Jugendlichen kümmern. Auch wenn darüber gelacht und es manchmal in Frage gestellt wird, werden die Jugendlichen von den Gemeinden eingeladen, wenn sie volljährig werden. Sie laden sie ein und sagen: "Herzlich willkommen, du bist vor dem Staat, vor dem Gesetz und vor der Gemeinde jetzt selber verantwortlich für dein Tun." Dieses Zugehörigkeitsgefühl brauchen Jugendliche aus meiner Sicht ganz, ganz stark. Sie brauchen aus meiner Sicht weniger Geld und Unterstützung, sondern sollen mehr Teil der Gemeinschaft sein. Hier müssen wir meiner Meinung nach vor Ort bei den Gemeinden ansetzen. Hier ist die Identität und die Zugehörigkeit der Jugendlichen am größten. Wenn wir südtirolweit einen Tisch einrichten, dann werden sich Einzelne von verschiedenen Bezirken vielleicht hier melden, aber es ist nicht an der Wurzel gearbeitet. Ich bin der Meinung, an der Wurzel arbeiten, heißt vor Ort und in der Gemeinde arbeiten. Wenn wir zum Beispiel 2016 den "Südtirol-Konvent" starten, dann sind hier natürlich auch Jugendliche eingeladen. Natürlich ist dort für Jugendliche ein Platz reserviert. Das ist aber meiner Meinung nach noch nicht das Anliegen, das ich hier heraushöre, sondern aus meiner Sicht müssen wir das Thema "Jugendliche" wieder in die Gemeinden hinausbringen und diese Identität vor Ort stärken. Das beginnt sehr, sehr früh. Danke!

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): So sehr wir das Ansinnen dieses Beschlussantrages natürlich teilen, mit den Prämissen habe ich ein bisschen ein Problem, weil sie sehr allgemein gefasst sind. Ich sehe nicht, dass die Südtiroler Jugend politikverdrossen ist, und ich glaube auch nicht, dass die Jugend in der Politik in Südtirol schlichtweg keine Rolle in der Landespolitik spielt. Ja, vollkommen richtig, in den einzelnen Parteien sieht es anders aus! Ich kann nur für meine Fraktion sprechen. Ein Großteil unserer Mitglieder und Aktivisten sind Menschen

unter 30 Jahren. Ein Großteil unserer Mitarbeiter sind junge Menschen, weil sie sich politisch interessieren und politisch einbinden wollen, weil sie auch einen Beitrag zur Gestaltung der eigenen Zukunft und nicht nur des Landes, oftmals auch in der eigenen Gemeinde leisten wollen. Leider sehen wir immer wieder, dass wir auf Schwierigkeiten stoßen. Ich nenne zwei konkrete Beispiele. In meiner Heimatgemeinde - ich erinnere mich gut daran -, als ich circa 15 oder 16 Jahre alt war, gab es nichts im Dorf. Es gab kein Jugendzentrum, es gab keine Veranstaltungen für Jugendliche, gar nichts. Wir sind damals mit einer Gruppe von Jugendlichen aus meiner politischen Bewegung zum Bürgermeister gegangen und haben gesagt: "Wir würden gerne im Dorf einmal im Jahr eine Jugendveranstaltung machen." Zuerst hieß es: "Wunderbar, tolle Idee, macht das!" Dann kam die Idee zu fragen: "Von welcher Partei seid ihr denn?" Als es dann hieß, dass wir nicht von der Südtiroler Volkspartei sind, dann war es nicht mehr möglich. Das ist eigentlich traurig. In der letzten Legislaturperiode hatten wir ein Projekt. Es gibt in unserer Gemeinde eine kleine Bergschule, die vor 20 Jahren aufgelassen wurde. Dort haben sich eine Reihe von Jugendlichen zusammengesetzt und gesagt: "Wir wollen dieses Gebäude erhalten." Wir wollten dort eine Art kleines Museum einrichten, wo man sieht, wie Bergschulen früher stattgefunden haben. Sie wollten dafür keine Beiträge oder Subventionen vom Land bekommen, sondern die Mittel, um dieses Gebäude selbst zu renovieren, also einen Beitrag für die Farbe usw. Damals hat eine Aussprache mit der damaligen Kulturlandesrätin stattgefunden. Und wieder gab es dasselbe Spiel: "Nein, für so was geben wir euch kein Geld!" Also, man sieht, selbst wenn Jugendliche aktiv werden, dann ist das oft nicht gewünscht oder wird unter dem parteipolitischen Aspekt gesehen. Das ist schade! Kollegin Ulli Mair hat bereits richtig gesagt, dass es ein Inserat von einigen Jugendlichen gegeben hat, bei dem der Landesrat zugesagt hat, eine Antwort zu geben. Bis heute ist hier keine Antwort erfolgt. Gut, dann ist das gestern der Fall gewesen. Ich will damit nur sagen, dass es schade ist, da Jugendliche manches Mal andere Ideen haben. Es ist auch das Vorrecht der Jugend. Jede Generation hat eine neue Generation an jungen Menschen hervorgebracht, die neue Ideen in die Gesellschaft eingebracht haben, wo auch oft die älteren Generationen die Probleme damit hatten, aber das ist nichts Negatives. Junge Menschen haben das Recht, die eigene Zukunft selbst in die Hand zu nehmen, auch Dinge, die heute als selbstverständlich gelten, zu hinterfragen, sich eine andere Zukunft zu wünschen. Das ist nicht politischer Fanatismus und auch nicht eine unrealistische Politik, sondern das ist das Vorrecht der Jugend, selbst an der Gestaltung der eigenen Zukunft teilzunehmen. Wie oft haben wir in diesem Landtag darüber diskutiert, dass wir Maßnahmen brauchen, weil die Frauen unterrepräsentiert sind? Die Jugend ist hier in diesem Landtag nicht mehr vorhanden. Es gibt in diesem Landtag niemanden mehr, der unter 30 Jahre alt ist. Das ist eigentlich tragisch, eine ganze Generation, für die hier Entscheidungen getroffen werden, ist nicht mehr vorhanden. Deswegen braucht es hier Maßnahmen und deswegen werden wir diesen Antrag unterstützen.

PRÄSIDENT: Bevor ich der Kollegin Artioli das Wort gebe, möchte ich die 2. und 5. Klasse der Technologischen Fachoberschule Meran mit Professor Lindner recht herzlich hier in der Aula begrüßen, herzlich Willkommen!

Bitte, Kollegin Artioli.

ARTIOLI (Team Autonomie): Il Consiglio provinciale deve fare tutto ciò che è possibile per aiutare i nostri giovani che vivono a casa con i genitori, perché non riescono a rendersi indipendenti dato che avere una casa è proibitivo. Guardando i dati della città di Bolzano si vede che si vive a casa dei genitori fino a 40 anni, questa è la realtà. Noi politici dobbiamo renderci conto che bisogna aiutare i giovani sia nell'ambito abitativo e lavorativo che nella promozione della lingue che possono aiutarli a svilupparsi. Vedo troppi ragazzi che sono imbrigliati in casa con i genitori insoddisfatti, e soprattutto loro sono insoddisfatti. Quasi tutti gli amici di mio figlio e lui stesso ha deciso a 20 anni di andare in Australia, perché o vivi a casa con i genitori, o decidi di studiare o non hai nessuna possibilità.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Man macht sicherlich manchmal den Fehler, zu glauben, dass die Jugend nur ein sozusagen hedonistisches Weltbild hätte, aber die Jugendlichen machen sich sehr wohl Gedanken über Zukunft, Familie, Arbeit, also all das, was man auch im späteren Leben sozusagen als nachhaltige Entwicklung bereits im Jugendprozess einleiten kann. Ich denke, dass in diesem Antrag eigentlich nichts drinnen ist, was man nicht unterstützen könnte. Ich denke, dass wir selbstverständlich eine ganze Reihe von Maßnahmen, die hier angedacht oder angesprochen sind, bereits auf den Weg gebracht haben, aber dass manches, was hier angesprochen wurde, wie zum Beispiel die Frage der Mobilität, der Jobbörsen, der angemessenen Bezahlungen, der Praktika und dergleichen, all diese Dinge und speziell die Partizipation in bestimmten Entscheidungsprozessen

sen - die Wohnmöglichkeiten, da gibt es zwar eine Regelung, die getroffen wurde - noch viel zu wenig intensiv in diesem Bereich auf die Jugend zugeschnitten ist. Wir müssen den jungen Menschen im Jugendbereich selbstverständlich mehr mit auf den Weg geben, damit sie eine solide Grundlage für die Zukunft, für das spätere Familienleben usw. leben können. Deshalb - wie gesagt - können all diese Punkte unterstützt werden.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! Immer, wenn es um Jugend geht, sind grundsätzlich alle dafür. Wenn es aber dann um die konkrete Umsetzung geht, wird es ein bisschen schwieriger. Wenn wir uns die Wahlprogramme aller Parteien anschauen, dann steht überall drinnen, wie wichtig die Jugend ist: "Die Jugend ist die Zukunft", usw. Die konkreten Maßnahmen sind aber nicht unbedingt erkenntlich. Kollege Sven Knoll, wenn es heißt, dass die Jugend in der Südtiroler Politik keine Rolle spielt, dann ist hier natürlich die Regierungspolitik gemeint. Die Jugend ist einmal politischer und einmal weniger politisch. Ich habe gelesen, dass die neue Epoche in der Jugend - zuerst hat es ja die "Null-Bock-Generation" gegeben - jetzt scheinbar die Biedermeier-Generation ist. Man kann das sicherlich nicht mit der Biedermeier-Zeit seinerzeit vergleichen. Diese Etiketten helfen uns sicherlich nicht weiter, um zu den Themen direkt hinzukommen. Ich war 1983 bei der Ausarbeitung des ersten Jugendförderungsgesetzes dabei. Da siehst du, Kollege Achammer, wie alt ich schon bin. Martha Stocker und andere waren übrigens auch anwesend. In der damaligen Zeit war das sicherlich ein gutes Gesetz, weil es vor allem um die Förderung der nicht organisierten Jugend ging. Wir haben ja Jugendorganisationen bei den Vereinen und Verbänden, die schon seit Jahrzehnten sehr aktiv sind, Alpenverein usw. Aber ich denke an die sogenannte offene Jugendarbeit, bei der sich Jugendliche nicht organisieren wollen. Heute ist das viel differenzierter geworden. In Zeiten des Internet, Facebook usw., wo man mit der ganzen Welt in Kontakt sein kann, haben wir andere Herausforderungen. Ich sehe eher die Gefahr, dass sich Jugendliche freiwillig isolieren, mehr Zeit mit dem Computer verbringen als vielleicht mit den Nachbarn, Freunden usw. Es ist eine andere Zeit! Deshalb muss man auch die Programme der Jugend an diese Realitäten irgendwo anpassen. Die Politik hat die Aufgabe, hier Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich die Jugend entwickeln kann. Die Kollegin Ulli Mair hat bereits gesagt, dass es hier um ein 10-Punkte-Programm geht, in dem ganz konkrete Ansätze enthalten sind. Darin geht es um Wohnungen, Ausbildung, Freizeit und um alles, was die Jugend betrifft. Ich habe keine große Sorge, dass die Jugend nicht selber weiß, was sie will, sich auch artikuliert. Wir haben nicht die Aufgabe, ihr alles vorzuschreiben, sondern unsere Aufgabe ist es, Rahmen zu schaffen, innerhalb denen sich die Jugend bewegen kann. Natürlich muss das nach Richtlinien und Kriterien erfolgen, denn Freiheit bedeutet nicht tun und lassen, was man will, denn meine Freiheit hört dort auf, wo die Freiheit des anderen beginnt. Das wissen wir alle. Man sollte hier das richtige Maß finden. Die Politik muss den Willen haben, die Jugend zu befähigen, morgen die Geschicke unseres Landes und darüber hinaus in die Hand zu nehmen, auf die neuen Erfordernisse und Herausforderungen auszurichten, Stichwort "Migration", Stichwort "Arbeitsplätze", Stichwort "Ausbildung". Das sind die Elemente, die wir zu stützen haben, wie gesagt, um einen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen sich die Jugend selber bestmöglich frei organisieren kann.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): Importante di questa mozione è il fatto che riassume in poche righe e in maniera estremamente concreta misure che possono essere rivolte al pubblico al quale questo tipo di iniziativa si rivolge e ciò è molto importante: concretezza e anche ragionevolezza, perché trovo tanta ragionevolezza nelle idee che vengono avanzate. Questa mozione poi si rivolge in modo particolare anche alla politica, spronandola a dimostrare l'attenzione verso le generazioni che poi sostituiranno l'attuale classe politica e daranno valore alla società in cui oggi abitiamo.

Mi permetto solo di fare un appunto benevolo, ma che ci deve portare ad una seria riflessione. Anche nella mozione si riprende il concetto del giovane fino ai 35 anni, che è un po' un paradosso. È vero anche quello che diceva qualche collega che è intervenuto prima di me, che ormai le possibilità di sviluppo, le opportunità di indipendenza dei giovani si trascinano in modo temporale molto oltre i confini classici entro i quali noi potremmo considerare la categoria dei giovani. A 40 anni si è ancora a casa, si diceva prima, questo è vero, ed è sempre più frequente questo fenomeno soprattutto nei maggiori centri urbani dove c'è più difficoltà a trovare alloggi sul libero mercato a prezzi adeguati, dove c'è difficoltà a trovare un lavoro, dove c'è difficoltà sostanzialmente a rivendicare la propria indipendenza. Quella soglia dei 35 anni indicata nella mozione ci deve far riflettere. I giovani li vorremmo considerare veramente più giovani nel senso di pensare che non sia necessaria una politica di assistenza e di tutela da parte dell'ente pubblico fino ai 35 anni. Questo ci deve porre di fronte alla responsabilità della classe politica e delle istituzioni, se non si è stati fino ad oggi nella condizione di garantire il processo verso la naturale indipendenza dei ragazzi in un'età che sia più ragionevole dei 25, 27, 28 anni, terminato il percorso universitario

per chi vi si è dedicato, terminato il percorso dell'apprendistato per chi ha voluto dedicarsi alle diverse arti e professioni nell'ambito del mercato.

Ragioniamo seriamente su quale obiettivo dobbiamo consegnare ai giovani e su quali strumenti dobbiamo puntare per garantire loro l'indipendenza piena in tempi ragionevoli, per non avere una generazione di ex ragazzi di 35 o 40 anni che non sono più ragazzi ma ancora li consideriamo tali e quasi bisognevoli di assistenza. Evidentemente era stata la società non capace di creare le condizioni perché loro potessero spiccare il volo.

STOCKER S. (Die Freiheitlichen): Herr Präsident, nur ganz kurz! Pius Leitner hat es vorhin richtig angesprochen: Jugend und Internet. Wenn ich mich recht erinnere, findet genau heute im Palais Widmann ein Vortrag über die sogenannte Internetsucht statt. Ich habe mir heute ein Interview von Frau Dr. Schmidt angehört und sie hat ganz klar gesagt, wie Jugendliche immer mehr in diese Internetsucht hineinschlüpfen, dass sie sich isolieren, dass sie zunehmend Zuhause bleiben und nur mehr via Internet kommunizieren. Bei diesen ganzen Punkten sind natürlich auch diese Süchte bzw. diese neue Sucht sehr stark hervorzuheben. Hier möchte ich einen Sprung zu etwas machen, bei dem wir in Südtirol - Gott sei Dank - noch stark sind, und das sind die Vereine. Viele Jugendliche finden den Weg in die Vereine, egal, ob das jetzt beim Theater, bei der Musikkapelle, bei den Schützen, beim Chor oder bei der Feuerwehr ist. Viele Jugendliche finden - Gott sei Dank - den Weg in die Vereine. Ich sage immer wieder zu den Jugendlichen: Geht in die Vereine, weil dort noch eine andere Kommunikation herrscht! Ich zum Beispiel - so ganz nebenbei - habe heute Abend die Generalversammlung des Faschingsvereins von Terlan. Der Fasching findet im nächsten Jahr am 4. Februar, also ziemlich früh statt. Deshalb müssen wir uns früh auf die Socken machen. Aber was möchte ich zum Thema "Vereine" sagen? Man unterstützt hier indirekt die Jugendlichen. Wo wir ein Problem haben werden, ist Verantwortliche für die Vereine zu gewinnen. Das wird ein Problem werden, weil Vereinsobmänner sich durch Politik und Gesetze zu wenig geschützt fühlen. Man hat einfach Angst, Vereine zu führen. Ich möchte unterstreichen, dass, wenn uns morgen das Vereinssystem zusammenbricht, weil die ehrenamtlichen Gesetze zu wenig schützen, wir dann ein Problem haben. Dann verliert auch die Jugend eine sehr interessante Erfahrung, die sie für das ganze Leben mitnehmen kann. Also möchte ich daran appellieren, im Bereich Jugend auch die Vereinswelt mit hineinzudenken und mit einzubinden.

ACHAMMER (Landesrat für deutsche Bildung und Kultur, Integration - SVP): Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Kollegin Mair! Ich möchte eines vorausschicken und das möchte ich schon ganz entschieden zurückweisen. Wenn das so undifferenziert stehen bleibt - Kollegin Mair, ich habe wörtlich mitgeschrieben -, was Sie hier behaupten, wir hätten Jugendorganisationen, die ausgrenzen und sich Angepasste heranzüchten, dann kann ich nur sagen, dass das eine riesige Frechheit ist! Dass wir Jugendorganisationen hätten, die ausgrenzen, was soll das bitte bedeuten? Meinen Sie damit die ganzen Jugendorganisationen zwischen der Südtiroler Bauernjugend, der katholischen Jugend, der Alpenvereinsjugend, usw. - ich könnte noch viele aufzählen -, welche Tausende Mitglieder und Funktionäre haben? Wenn Sie von Jugendorganisationen sprechen, müssen sie das differenzieren.

Zum Zweiten sagen Sie, dass Andersdenkende, die vielleicht parteipolitisch andere Überzeugungen haben, ausgegrenzt würden. Ich erinnere daran, dass es den Südtiroler Jugendring gibt, bei dem beispielsweise sehr wohl auch die Freiheitliche Jugend einen Beobachterstatus hatte. Ich frage mich schon, ob man sich vielleicht nicht selber zu sehr als Opfer darstellt oder in ein Eck stellt! Ich mache ein anderes Beispiel. Auch das möchte ich in dieser Runde ansprechen, wenn Sie sagen, dass man die Jugend offen diskutieren lassen soll. Im Frühjahr haben sich der deutsche, der ladinische und der italienische Jugendbeirat getroffen. Kollege Leitner, wissen Sie, was sie darauf geantwortet haben? Sie sollten sich nicht treffen. Wenn sich deutsche, ladinische und italienische Jugendliche treffen, dann ist das eine Verwässerung. Am vergangenen Samstag haben sie sich erneut getroffen und über das Thema "Unsere gemeinsame Heimat Südtirol" diskutiert. Ich denke, wenn man so viel von einer freien Diskussion hält, dann sollte man auch akzeptieren, dass sich drei Landesjugendbeiräte treffen und das nicht als Verwässerung abtun. Ich möchte eines schon dazusagen: Die grundsätzliche Frage, die sich mir stellt, ist: Was braucht denn unsere Jugend wirklich? Hier sind einige Punkte genannt worden, die stimmen, aber die sich nicht allein in Dienstleistungen niederschlagen. Das Erste, was unsere Jugend braucht, ist ernst genommen zu werden. Das ist richtig. Auf Gemeindeebene ist in der Partizipation viel passiert, wenn es darum geht, Mitbestimmungsformen zu haben, bei denen man tatsächlich ernst genommen wird. Wie geben wir unserer Jugend jenen Freiraum, den sie als solches dann auch genießen kann, um vom gesamten Leistungsdenken und der Leistungserwartung, die wir an sie stellen, auskommen zu können? Wie können wir Jugendkultur als solche unterstützen? Das sind zentrale Punkte, die voraussetzen, dass wir Jugendliche ernst nehmen.

Ich möchte aber dennoch - Kollegin Mair, ich habe Ihnen auch zugehört - zu den einzelnen Punkten Stellung beziehen, denn es schaut so aus, als würden wir nichts tun, wenn wir diese Punkte jetzt so - es ist ja festgelegt worden, dass keine Jugendpolitik betrieben wird - in dieser Form genehmigen würden. Hier steht zum Beispiel, dass die Jugend beim Integrationsvertrag miteinbezogen werden soll. Das wird aktuell im Moment gerade gemacht. Dort wurden nicht nur die Jugendbeiräte eingeladen, es wurde sogar über Internet eingebunden, zum Integrationsvertrag mitzuschreiben. In der kommenden Woche werden wiederum verschiedene Experten und Diskussionsrunden auf Bezirksebene stattfinden, bei denen Jugendliche und Jugendorganisationen eingeladen sind.

In Punkt 6 geht es um das "*Sprachen lernen, leicht gemacht*" und den "*modernen Fremdsprachenunterricht*". Ich habe das letzte Mal bereits ausgeführt, dass die Rahmenrichtlinien des Landes bereits geändert wurden. Darin steht, dass der sprachlich kommunikative Aspekt im Fremdsprachenunterricht die zentrale Rolle spielen muss. Und wir tun alles dafür, um diese Rahmenrichtlinien mit verschiedenen Möglichkeiten entsprechend umzusetzen. Das gibt es somit bereits und wurde als solches schon auf den Weg gebracht.

Der nächste Punkt betrifft die gezielte Berufsberatung. Wenn gezielte Berufsberatung heißt, dass wir jungen Menschen sagen sollten, welche Ausbildung sie einschlagen sollen, dann kann man das nicht unterstützen, denn im Gesetz, das der Südtiroler Landtag zur Berufsberatung verabschiedet hat, steht unter anderem drinnen, dass alles getan werden muss, um eine freie und überlegte Ausbildungs- und Berufsberatung zu ermöglichen. Es ist sehr wohl richtig, wenn man verschiedene Perspektiven in den unterschiedlichen Bereichen aufzeigt, in denen es Zukunftschancen gibt. Denken wir beispielsweise an die MINT-Initiative, die erst vergangene Woche wieder stattgefunden hat. Aufklärung ist also sehr wichtig. Wir sollten somit eine nicht gezielte, sondern eine freie Berufsberatung fördern, damit jeder und jede entsprechend den eigenen Möglichkeiten seine Wahl treffen kann.

Wenn Sie auf attraktive Studentenbüros verweisen, Kollege Stocker, möchte ich Sie daran erinnern, dass es nicht nur die SH gibt. Aber wir haben darüber bereits in den vergangenen Wochen diskutiert. Es gibt eine ganze Reihe von Studentenbüros - nicht nur in Bozen -, Studentenorganisationen und auch den studierenden Dienst. Es gibt Studenteninformationen in den größten Universitätsstätten, die von Seiten des Landes finanziert werden. Es schaut so aus, als würde es hier keine Information geben.

Ich sage noch einmal, Kollegin Mair - und das lässt sich nicht an Geld messen -, dass wir beispielsweise vor zwei Wochen 1,5 Millionen Euro mehr für Jugendstrukturen und für Investitionen im Bereich der Jugendarbeit zur Verfügung gestellt haben. Daran, dass wir beispielsweise einen Schwerpunkt auf Jugendkultur gelegt haben, indem wir Partizipationsprojekte unterstützen, sieht man, dass Jugendpolitik ganz wesentlich ist. Wir sollten - darin sind wir ja einer Meinung - junge Menschen verschiedener Einstellungen ganz einfach nur ernst nehmen und nicht sagen, dass das die Meinung von jungen Menschen ist und diese dementsprechend abwarten sollten, um sie zu äußern. Das passiert bereits in verschiedenen Formen und ist als solches auch zu unterstützen.

Ich möchte jetzt noch das Wort an die betroffenen Kolleginnen und Kollegen von der Landesregierung weitergeben, die dann auf die weiteren Punkten eingehen werden.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Ich darf mir erlauben, kurz zu Punkt 1, zu Punkt 9 und zu Punkt 10 Stellung zu nehmen. In Punkt 1 wird gefordert, einen runden Tisch für Südtirols Jugend einzurichten, um über Zukunftsperspektiven für Südtirol ergebnisoffen zu diskutieren. Ich denke, es gehört zum Business sowohl der Südtiroler Landesregierung wie vor allem der von ihr finanzierten Jugendorganisationen genauso wie der Jugendeinrichtungen, die wir haben, aber letztendlich von uns allen, über diese Zukunft Südtirols ausgiebig und ergebnisoffen mit den jungen Menschen zu diskutieren. Das ist unser Hauptauftrag oder einer unserer Hauptaufträge, den wir alle tagtäglich zu erfüllen haben. Ich hoffe sehr, dass das mit entsprechendem Einbezug von jungen Menschen passiert, denn es geht letztendlich um ihre Zukunft.

In Punkt 9 wird gefordert, dass die Studenten- und Schüler-Job-Börse für Sommerjobs und Praktika bei Südtirols Top-Unternehmen vorgesehen wird. Es ist selbstverständlich schon seit Jahren der Fall, dass dort die Möglichkeit angeboten und von uns auch ganz aktiv beworben wird, Sommerpraktika zu machen. Die Job-Börsen, die sie eingerichtet haben, haben auch diesen Sinn und Zweck. Von Seiten der Abteilung Arbeit werden auch eigens Jugendtreffen und Jugendtage organisiert, bei denen wir junge Menschen teilweise auch mit Einbezug der Berufsausbildung und der Schulen einladen, aber selbstverständlich auch all jene, die auf Arbeitssuche sind, sich dieser Möglichkeiten zu bedienen. Wir versuchen alle Informationen anzubieten, einerseits vom Angebot, andererseits natürlich auch von der Vorbereitung auf diese Arbeitsplätze. Wir haben für nächstes Jahr auch Begegnungen mit den Top-Unternehmern Südtirols vorbereitet, weil es - so denke ich - sehr wichtig ist, aus der Sicht der Unter-

nehmer zu hören, welche Hauptkompetenzen man sich von jungen Menschen neben den technischen und fachlichen Kompetenzen erwartet. In diesem Sinne glaube ich, dass wir sehr gut unterwegs sind. Wir haben auch vor, eine Zusammenführung der neuen Jugendarbeitsbörse zu machen, wo die Praktika und die Sommer-Job-Börse integriert wird, damit wir danach wirklich alle Informationen auch über einen zentralen Zugangspunkt zugänglich haben.

Was Punkt 10 betreffend die Bezahlung der Sommerpraktika anbelangt, ist Folgendes zu sagen. Sie wissen, dass hier eine Durchschnittssumme vorgesehen ist, die wir als Richtlinie in etwa von 600 Euro angegeben haben. Zum Teil wird auch mehr bezahlt, zum Teil sind es auch reguläre Arbeitsverträge, die abgeschlossen werden. Diese regulären Arbeitsverträge sind danach über das hinaus, was Praktika sein können, sozialversichert. An dieser Stelle möchte ich schon sagen: Ich glaube, dass Sommerpraktika ein ganz tolles Angebot für junge Menschen sein können, um zu lernen, zu wachsen und Tätigkeiten zu machen, die sie interessieren. Ich denke, das erfolgt oft unabhängig von dem, was dafür bezahlt wird, sondern ganz einfach auch als Möglichkeit, sich entsprechend weiterzubilden und in dem Fachbereich, der für den jeweiligen Jugendlichen interessant ist, etwas dazulernen. Damit übergebe ich das Wort eventuell an weitere Kollegen, die dazu Stellung nehmen möchten.

PRÄSIDENT: Sie haben die Redezeit leider schon eine Minute überzogen. Deswegen ist es theoretisch gar nicht mehr möglich, außer es wird explizit verlangt. Wenn nicht, dann gebe ich das Wort an die Abgeordnete Mair für die Replik.

MAIR (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident! Ich möchte mich bei allen Kolleginnen und Kollegen, die sich zu Wort gemeldet haben, bedanken. Herr Landesrat, du hast deine Wortmeldung mit dem Hinweis darauf beendet, dass ihr viel Geld zur Verfügung gestellt habt, erst kürzlich 2,5 Millionen Euro, wovon 1,5 Millionen Euro für Jugendstrukturen ausgegeben wurden. Ich setze wieder dort an. Du hast mich vielleicht nicht ganz richtig zitiert oder wir haben uns falsch verstanden. Ich bin genau deswegen dagegen, weil die Jugendlichen dort parteipolitisch herangezogen werden. Das ist in der Praxis bzw. im Alltag die Regel. Sie wissen ganz genau, wie es abläuft. Sie haben beispielsweise die Bauernjugend zitiert. Die Bauernjugend als solche lädt natürlich alle Jugendlichen zur Diskussion ein, aber wenn es dann vor den Wahlen darum geht, sich auf einen Kandidaten zu einigen, wird es immer der Volkspartei-Kandidat sein. Mit welcher Berechtigung, mit welchem Argument? Ich möchte einfach einmal wissen, mit welcher Berechtigung so viele Jugendverbände in Südtirol - und Sie haben den Jugendring erwähnt - systemorientiert sind? Wehe, es sind Jugendliche, die vielleicht eine andere Meinung vertreten, als sie die politische Riege vorgibt, dann grenzt man sie aus. Man will sich das einfach nicht antun. Wenn wir schon beim Autonomiekonvent sind, warum tut sich die Landesregierung dann nicht die Arbeit an und bewirbt diesen Konvent? Ich bin heute noch davon überzeugt, dass das abzusagen und abzuschaffen ist. Aber warum schreibt man beispielsweise nicht Jugendliche an, bindet diese zusätzlich ein und bewirbt diesen Konvent nicht nur bei den Jugendbeiräten, also wiederum bei all jenen, die am System hängen, sondern auch bei allen anderen, die sich wünschen, über die Autonomie hinaus zu denken? Nennen wir die Dinge beim Namen: Es gibt bei der Südtiroler Freiheit, bei den Freiheitlichen oder bei der Union für Südtirol Jugendliche, die ausgegrenzt, nicht angehört und ignoriert werden. Wenn sich diese wünschen, an bestimmten Themen teilzunehmen, mitzudiskutieren und sich einzubringen, werden sie ignoriert. Das kann nicht sein, das ist einfach ein Unding! Liebe Kollegin Kuenzer, die Jungbürger zu feiern - da gebe ich dir Recht -, ist ein wichtiges Signal, aber es geht nicht nur darum. In diesem Antrag sind hier ganz konkrete Schritte und Punkte enthalten. Ich kann mich an viele Diskussionen erinnern, wenn es um Frauen, Renten, Familiensplitting, Steuern und andere geht, da verwendet ihr immer wieder das Argument, wir könnten leider nichts tun, weil der Staat zuständig ist und wir die Kompetenzen nicht haben. Bei jedem einzelnen dieser 10 Punkte haben wir die Kompetenz, aber wir weigern uns, winden uns und sagen, dass wir das eh schon tun. Es ist aber schon interessant, dass es bei vielen Jugendlichen dann nicht ankommt. Fragt euch einmal wieso! Natürlich nicht bei euren vielen Angepassten, aber bei vielen anderen nicht! Ruhe!

Kollege Achammer, was die gezielte Berufsberatung anbelangt, möchte ich daran erinnern, dass es die Landesregierung selbst war, die gesagt hat, dass technische Berufe jene sind, die Zukunft haben und gezielt zu fördern sind. Dann stelle ich die Frage, warum beispielsweise die SH das Gegenteil davon predigt! Das meine ich damit. Man muss den Menschen doch sagen, welche Berufe Zukunftschancen haben und welche keine haben. Du hast aber das Gegenteil gesagt und die Landesregierung selbst hat davon gesprochen, wie wichtig das ist und dass sie das fördern will. Deswegen ersuche ich dich, dass du der SH diesen Auftrag auch erteilst, dass sie sich tatsächlich ernsthaft damit auseinandersetzt und den Menschen nicht das Gegenteil predigt. Wir haben alle verstanden, worum es hier geht. Es gibt Fakten. Ich habe vor einem Jahr eine Anfrage gestellt, in der es darum ging,

dass wir jährlich fast 2.000 Menschen, die in diese Kategorie der Jugend hineinfallen, verlieren, weil sie ins Ausland, nach Deutschland, Österreich und hauptsächlich in den Raum der deutschsprachigen Schweiz abwandern. Wir sollten uns schon die Frage stellen, warum dies passiert. Wir wünschen uns einfach, dass Südtirol weiterhin ein attraktives Land für junge Menschen bleibt. Meine Mutter befindet sich auf der Tribüne. Sie hat sich mit 18 oder 20 Jahren noch nicht den Kopf über ihre Zusatzrente und und und zerbrechen müssen. Heute müssen sich junge Menschen schon in jungen Jahren damit befassen, wie ihre Zukunft irgendwann einmal aussehen wird. An die Zusatzrente, an all diese Begriffe musste die Generation zu Mamas Zeiten noch überhaupt nicht denken. Ich sage nicht, dass viel abverlangt wird. Man darf die Jugend schon fordern und soll sie auch herausfordern. Aber ich denke, dass man heute viel, viel länger jung ist. Diese Anfrage zeigt es. Es ist bedenklich, wenn viele Leute, aus welchen Gründen auch immer, dem Land Südtirol den Rücken kehren. Wenn gute Köpfe - und alle Welt spricht davon - das Land verlassen, sollte uns das zu denken geben!

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Sull'ordine dei lavori. In questa mozione ci sono diversi punti, naturalmente non tutti sono condivisibili, in particolare il punto 2. Chiedo quindi la votazione separata del punto 2.

PRÄSIDENT: In Ordnung. Wir kommen zur getrennten Abstimmung.

Ich eröffne die Abstimmung zu den Prämissen: mit 12 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über Punkt 2 des beschließenden Teils: mit 11 Ja-Stimmen, 22 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über die Punkte 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 des beschließenden Teils: mit 15 Ja-Stimmen und 19 Nein-Stimmen abgelehnt.

Punkt 13 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 486/15 vom 22.9.2015, eingebracht vom Abgeordneten Urzi, betreffend Stimmenkauf und/oder politischer Druck aus dem "Umfeld"?"**

Punto 13) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 486/15 del 22/9/2015, presentata dal consigliere Urzi, riguardante voti di scambio e/o condizionamenti politici "ambientali"?"**

Stimmenkauf und/oder politischer Druck aus dem „Umfeld“?

Stimmenkauf? Diese beunruhigende wenn nicht alarmierende Vermutung scheint sich auch in Südtirol breit zu machen, zumindest lassen sich ihre unheilvollen Schatten erahnen.

Die Rede ist von der Einflussnahme auf die öffentliche Verwaltung und auf einzelne Beamte, die offenbar in direkter oder indirekter Weise von der Demokratischen Partei (PD) oder zumindest von einigen Parteifunktionären massiv ausgeübt wurde. Dies sollte überprüft werden.

Der Vorfall, der in erster Linie den Direktor der Brixner Berufsschule „Mattei“, Alberto Conci, betrifft, verlangt es, dass sich die Politik und die Zivilgesellschaft in Südtirol mit diesem Thema eingehend auseinandersetzen.

Conci, ehemaliger Gemeinderat der Liste „Insieme per Bressanone“, die in der vorhergehenden Legislaturperiode der Opposition angehörte, während die PD Teil des Stadtrates war, galt vor den Gemeinderatswahlen vom Mai 2015 als einer der möglichen Spitzenkandidaten einer neuen Koalition ohne PD. Concis Kandidatur als Bürgermeister wurde im Rennen gegen den PD-Kandidaten und als Spitzenkandidat einer alternativen Koalition ohne PD tatkräftig unterstützt.

Wenige Tage vor den Wahlen gab Conci völlig unerwartet seine Entscheidung bekannt, dass er sich von der eigenen Koalition und Liste trennen werde, sollte man sich nicht für eine Koalition mit der PD, dem bis zu dem Zeitpunkt eigentlichen politischen Gegner, entscheiden.

Was unter anderen Umständen als freie und unantastbare politische Entscheidung zu betrachten wäre, die nur in politischer Hinsicht gewertet werden kann, hat in diesem Fall für Entrüstung gesorgt – vor allem wegen der Begründung, die Conci selbst während einer Sitzung der eigens zur Unterstützung seiner Bürgermeiststerkandidatur gebildeten Gruppierung angab. „L’Alto Adige nel cuore“ erachtet es als Pflicht, der Sache nachzugehen.

Conci begründete mit absoluter Transparenz und ungewohnter Offenheit seine Entscheidung, das Feld räumen und den bisherigen Gegner, sprich die PD, unterstützen zu wollen damit, dass er durch

sein Umfeld, das Schulwesen, einem enormen Druck ausgesetzt sei. "Meine Vorgesetzten und das Schulamt sind Anhänger des PD und es besteht kein Raum für Ideologien; ich habe aber Frau und Kind, um die ich mich kümmern muss".

Dies ist politisch gesehen eine äußerst schwerwiegende Entscheidung, die jedoch mit der ehrlichen Sorge begründet wurde, ansonsten auf prestigeträchtige Ämter in der Schulleitung verzichten zu müssen. Mit der Aussage „Ich bin Familienvater“ wird versucht, einen plötzlichen Richtungswechsel zu rechtfertigen. „Es besteht kein Raum für Ideologien“, so Conci bittere Schlussfolgerung den eigenen Koalitionskollegen gegenüber.

Nun stellt sich notgedrungen die Frage, wie verbreitet dieses System der Beeinflussung ist und wie tief es schon in den Führungs- und Verwaltungsetagen, die von PD-treuen oder politisch gleichgesinnten Verwaltern abhängen, verwurzelt ist. Die Aussage, wonach das Schulamt und die Schulverwaltung de facto einer Partei angehören und diese Partei direkt oder indirekt, auch nur durch den Druck aus dem Umfeld, einen ideologischen und politischen Richtungswechsel von Mitarbeitern auszulösen vermag, ist Anlass genug, um über die Politik in Südtirol ernsthaft nachzudenken. Eine öffentliche Verwaltung darf weder auf Angst noch auf den Gedanken gründen, sich der politischen Macht, von der sie abhängt, beugen zu müssen. Ein solches System kann in Südtirol einfach nicht geduldet werden.

Es ist auch klar, dass die in Aussicht gestellten Belohnungen oder Gegenleistungen in Form von bezahlten politischen Ämtern für diejenigen, die ihre politische Ausrichtung aufgrund von Einschüchterungen und politischem Druck geändert haben, auf eine Politik des „Do ut des“ hindeuten, die immer unheilvollere Schatten wirft und die Zivilgesellschaft zu tiefgründigen Überlegungen veranlassen sollte.

Aus diesen Gründen

verpflichtet
der Südtiroler Landtag

die Landesregierung,
folgende Maßnahmen zu beschließen:

1. ein freies und unabhängiges Bewertungsgremium ins Leben zu rufen, das durch die Befragung der öffentlichen Bediensteten ermittelt, welcher Druck aus dem politischen Umfeld innerhalb der öffentlichen Verwaltung, wie in den Prämissen beschrieben, ausgeübt wird;
2. eine interne Untersuchung zu veranlassen, mit dem Ziel, den angeblichen „Stimmenkauf“ im Zusammenhang mit der Vergabe von öffentlichen Ämtern zu prüfen, bei der das Verhalten der Betroffenen in der Vergangenheit durch einen direkten oder indirekten Druck auf politischer Ebene „beeinflusst“ wurde.

Voti di scambio e/o condizionamenti politici "ambientali"?

Voto di scambio? L'ipotesi inquietante quanto sconvolgente appare profilarsi anche in Alto Adige, perlomeno se ne intuiscono sinistre ombre.

Si tratta del potere di influenza e condizionamento su interi apparati della pubblica amministrazione e singoli amministratori pubblici che apparirebbe essere stato prepotentemente esercitato dal Partito democratico o perlomeno da alcuni suoi dirigenti, in via diretta o indiretta. Tutto ciò andrà verificato.

L'episodio che riguarderebbe in modo molto personale il direttore della Scuola professionale "Mattei" di Bressanone, Alberto Conci, apre una riflessione grave ma obbligata da parte di tutta la politica e la società civile in Alto Adige.

Conci, già consigliere comunale per la lista "Insieme per Bressanone", all'opposizione della precedente amministrazione che vedeva anche la partecipazione del PD, era stato indicato fra i principali possibili candidati della coalizione antagonista proprio al PD alla vigilia delle scorse elezioni amministrative del maggio 2015. Aveva preso quota la sua stessa candidatura a sindaco in contrapposizione anche e proprio a quella del PD, alla testa di una coalizione espressamente alternativa al PD.

A pochi giorni dal voto invece la decisione inaspettata di sciogliere ogni rapporto con la propria coalizione e il proprio gruppo politico se non si fosse optato per una coalizione con quello che era stato l'avversario sino al giorno precedente, ossia lo stesso PD.

Quella che in condizioni ordinarie può essere considerata una libera e insindacabile scelta politica, valutabile solo con il giudizio della politica, nel caso di specie ha profondamente scosso per le ragioni

addotte dall'interessato e doverosamente prodotte nella riunione della coalizione che si era stretta per garantirgli l'appoggio come candidato sindaco. "L'Alto Adige nel cuore" avverte un dovere civico di darne conto.

Conci motivò con assoluta trasparenza e anche inedita preoccupata schiettezza la sua decisione di abbandonare il campo e optare per l'appoggio all'avversario sino al giorno prima, ossia il PD, lamentando un drammatico condizionamento ambientale nel suo ambiente di lavoro, ossia nel mondo della scuola: "I miei superiori e l'Assessorato alla scuola sono del PD e non vi è spazio per le ideologie, ma devo pensare di mantenere la famiglia e il figlio".

Una decisione di grande peso politico, quindi, motivata però con la preoccupazione sincera di dovere essere costretto altrimenti a rinunciare a posizioni di prestigio dirigenziale nella scuola. Un "tengo famiglia" capace di giustificare anche repentini cambi di idea politica: "Non c'è spazio per le ideologie", comunicò amaramente ai colleghi di coalizione.

Ora la domanda che bisogna porsi è quanto questo sistema di condizionamento sia consolidato e radicato nei livelli dirigenziali o amministrativi che dipendono da amministratori politici espressione o in quota PD: l'affermazione per cui "L'assessorato alla scuola" e la struttura che gestisce il comparto della scuola appartengano de facto a un partito e che questo partito è nelle condizioni, direttamente o indirettamente, anche per semplice condizionamento ambientale, di fare modificare scelte "ideologiche" e politiche di chi lavora in questo mondo impone una profonda riflessione politica in provincia di Bolzano. Una amministrazione della cosa pubblica non può essere fondata sulla paura e sull'idea di doversi prostrare al potere politico da cui dipende. È un sistema che non deve e non può trovare spazio in Alto Adige.

È evidente che peraltro le annunciate ipotesi di riconoscimenti/ricompensa in termini di incarichi politici peraltro retribuiti nei riguardi di chi abbia dimostrato di avere orientato le proprie scelte politiche sulla base delle paure e dei condizionamenti ambientali prefigura uno "scambio" di interessi che allunga le sue sinistre ombre e che merita una urgente riflessione della società civile altoatesina.

Tutto questo premesso e considerato,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna*

*la Giunta provinciale
a deliberare*

- 1. la promozione di un nucleo di valutazione libero e indipendente che possa studiare, attraverso un'opera di consultazione del personale della pubblica amministrazione, il grado di condizionamento politico "ambientale" della medesima amministrazione provinciale nel senso di quanto indicato in premessa;*
- 2. la promozione di una indagine interna utile a chiarire ipotesi di "voto di scambio" in connessione con assunzione di incarichi pubblici apparentemente viziati da precedenti comportamenti degli interessati "condizionati" da pressioni dirette o indirette esercitate politicamente.*

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

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): Sarebbe auspicabile che a questa mozione potesse replicare il presidente della Giunta provinciale, poi per carità, la suddivisione dei compiti credo che possa prevedere anche altrimenti, ma riterrei importante un intervento del presidente della Giunta provinciale, perché il tema che sollevo, che mi rendo conto essere estremamente delicato e sensibile, anche grave oserei dire, credo che presupponga il dovere di chiarezza da parte dell'intera Giunta provinciale e non solo del Partito Democratico al quale, in modo particolare, questa riflessione è rivolta.

Il tema è fortemente problematico, non a caso ho usato un'espressione molto forte, quella di "ipotesi di voto di scambio", ossia di un'ipotesi pesante dal punto di vista di una responsabilità per quanto attiene per lo meno il condizionamento ambientale che io denuncio in questa sede con dettagliata puntualità che può essere ricostruita dal documento.

Quando parlo di voto di scambio con un punto interrogativo, sul quale richiedo una riflessione seria da parte di questo Consiglio, mi riferisco ad un potere di influenza e condizionamento su interi apparati della pubblica amministrazione e singoli amministratori pubblici che sembrerebbe essere stato esercitato, a prendere atto dalle vicende che ho voluto riassumere. Mi riferisco in modo particolare all'episodio che riguarderebbe il direttore della

scuola professionale Mattei di Bressanone, Alberto Conci. Ci tengo a precisare che la ricostruzione non attiene libere scelte di ordine politico che sono ascrivibili all'incondizionata libertà delle persone di ritenere di fare le scelte politiche in maniera assolutamente libera di fronte alla propria coscienza. Mi riferisco ad una personalità politica come quella di Alberto Conci che è stato un animatore di un movimento politico, "Insieme per Bressanone" a Bressanone, che è stato all'opposizione della giunta che vedeva anche la presenza del Partito Democratico oltre alla Volkspartei in Bressanone per una intera legislatura, che è stato indicato dalle trattative interne alla coalizione che si stava formando antagonista del Partito Democratico come potenziale candidato sindaco, che ha partecipato a queste trattative e che infine ha compiuto una scelta, alla vigilia del momento ultimo per poter fare le scelte, che così solo apparentemente può essere definita, dal nostro punto di vista, una scelta politica di cui rispondere solo alla propria coscienza, la scelta invece di aderire al Partito Democratico. Cosa legittima ad ogni latitudine, ciascuno risponde dei propri comportamenti di fronte a se stesso e alla propria coscienza prima che agli elettori, questo è un dato incontrovertibile e ci tengo a sottolinearlo. Conci però motivò, con altrettanta assoluta trasparenza che deve preoccupare tutti i cittadini democratici della nostra provincia, e con preoccupazione la sua decisione di abbandonare il campo avverso al Partito Democratico e di optare per l'appoggio a quello che era stato l'avversario fino al giorno precedente, ossia il Partito Democratico stesso, lamentando un drammatico condizionamento nel suo ambiente di lavoro. E stiamo parlando di un direttore di una scuola professionale della provincia. Leggo le dichiarazioni del dott. Conci: *"I miei superiori e l'assessorato alla scuola sono del Partito Democratico e non vi è spazio per le ideologie, ma devo pensare di mantenere la famiglia e il figlio."* Queste sono le parole con cui formalmente è stata motivata la decisione di non correre politicamente come avversario del Partito Democratico ma di decidere di aderire al partito stesso. Una decisione che è stata quindi di grande peso politico, ma che è stata motivata con la preoccupazione sincera di dover essere costretti altrimenti a rinunciare a posizioni dirigenziali della scuola. Un "tengo famiglia" capaci di giustificare anche repentini cambi di idea politica, non c'è spazio per le ideologie, diceva Conci comunicandolo ai suoi colleghi di coalizione.

Ecco perché ho avvertito il bisogno morale di presentare questa mozione, perché credo che se ne debba parlare con molta franchezza. Spesso se ne parla sotto le righe, in maniera non dichiarata, quasi che ce ne fosse la piena consapevolezza, quasi non si abbia il coraggio di affrontare il tema. Esiste o non esiste un potere di condizionamento ambientale o politico che costringe anche le persone a modificare le proprie libere scelte? Esiste o non esiste una contropartita rispetto a queste scelte politiche? Nella mozione ho lasciato il testo originario, ma dovrebbe essere corretto, perché successivamente agli episodi che ho indicato dettagliatamente, è accaduto che al dott. Conci sia stato assegnato un incarico in Comunità comprensoriale, un incarico ampiamente retribuito, e che in un certo qual modo può essere considerato come una contropartita politica rispetto alla sua scelta, ma qui in questa sede deve indurci invece ad una riflessione su quale forza possa avere il potere di condizionamento ambientale esercitato - parole del dott. Conci e non di Alessandro Urzi - dal Partito Democratico sulla scuola e su coloro che vi esercitano il loro ruolo con ruoli dirigenziali. La domanda che bisogna porsi è quanto questo sistema di condizionamento sia consolidato e radicato nei livelli dirigenziali o amministrativi che dipendono da amministratori politici espressione o in quota del Partito Democratico. L'affermazione per cui l'assessorato alla scuola e la struttura che gestisce il comparto della scuola appartengano di fatto - parole del dott. Conci - ad un partito e che questo partito è nelle condizioni, direttamente o indirettamente, anche per semplice condizionamento ambientale, di far modificare scelte ideologiche, - parole del dott. Conci oggi aderente al Partito Democratico - e quindi anche scelte politiche di chi lavora nel mondo della scuola, che dovrebbero essere libere ma che in questo caso non sono state, dal nostro punto di vista, completamente libere. Ecco il senso di questa mozione.

Tutto ciò per noi impone una profonda riflessione che deve essere prima di tutto politica, ma forse anche su altro livello, in provincia di Bolzano. Un'amministrazione della cosa pubblica non può essere fondata sulla paura o sull'idea di doversi prostrare al potere politico di cui dipende. Un dirigente scolastico non deve avere paura di fare una scelta politica non in linea con la scelta dell'assessorato di riferimento del suo settore. Questo non può accadere. Io ritengo il dott. Conci una vittima, nonostante poi abbia voluto tentare di giustificare le sue scelte, lo comprendo, ma è la paura che ha fortemente condizionato le sue scelte, il "tengo famiglia", non poter mettere in discussione la cura e l'attenzione alla famiglia, il suo posto di lavoro. Questo è un tema di cui discutere? Un'amministrazione della cosa pubblica non può essere fondata sulla paura e sull'idea di doversi prostrare al sistema politico da cui dipende.

Ho concluso questa mozione con un impegno che si articola su due punti:

1. *la promozione di un nucleo di valutazione libero e indipendente che possa studiare, attraverso un'opera di consultazione del personale della pubblica amministrazione, il grado di condizionamento politico "ambientale" della medesima amministrazione provinciale nel senso di quanto indicato in premessa;*

2. *la promozione di una indagine interna utile a chiarire ipotesi di "voto di scambio" in connessione con assunzione di incarichi pubblici apparentemente viziati da precedenti comportamenti degli interessati "condizionati" da pressioni dirette o indirette esercitate politicamente.*

Mi rendo conto della gravità delle affermazioni, confido che questo Consiglio provinciale debba avere grande attenzione per la gravità del tema che ora affronterà.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! In der Tat ist es so, wie Kollege Urzi schildert. Auch für mich war es zuerst eher ein Gerücht. Es gab und gibt in den Vorwahlzeiten immer diese sogenannte "campagna acquisti" von Seiten des Partito Democratico. Das ist ja nichts Neues. 2010 hat man den lokalen Präsidenten des ACLI eingekauft. Man hat Versprechungen gemacht. Das hat dann nicht so richtig geklappt. Als ich aber diese E-Mail, die Direktor Conci an seine Ex-Parteimitglieder geschickt hat, selbst gelesen habe, ist mir erst die Tragweite einer solchen Politik klar geworden. Er spricht von dieser hässlichen Fratze, Druck auszuüben, von der Taktik "Zuckerbrot und Peitsche", bist du nicht willig, so brauche ich Gewalt, aber wenn du dann gefügig bist, gebe ich dir das Zuckerle. Das ist hier klar passiert. Ich möchte noch etwas anderes anbringen. Es gibt einen ähnlichen Fall bei den Landtagswahlen, als einer Brunecker Landtagskandidatin, Ex-Gewerkschaftlerin ein Direktorenposten versprochen wurde. Diese Dame hat ja selbst der Tageszeitung mitgeteilt, dass ihr Landesrat Tommasini einen Direktorenposten in ihrer Abteilung versprochen hätte. Sie hat ihn auch kurzzeitig erhalten und laut Aussage dieser Dame hat sie diesen dann wieder zurückgegeben. Sie ist wieder in ihr altes Umfeld zurückgegangen, auch auf Betreiben des Kollegen Urzi und meinerseits. Wir haben damals Anfragen gestellt. Wir haben die Öffentlichkeit sensibilisiert. Dies ist wirklich ein Vorfall, der hier untersucht werden sollte. Ich werde den Beschlussantrag des Kollegen Urzi voll unterstützen. Ich wünsche mir, dass diese Einschüchterungsversuche ein- für allemal unterbunden werden. Ich möchte auf diese spezifische Situation hinweisen, die in der italienischen Wählerschaft vielleicht noch mehr Gebrauch findet. Ich verspreche dir Arbeitsplatz, ich verspreche dir eine Wohnung, bist du mit mir, dann geht es dir gut! Bist du außerhalb, dann hast du alle Konsequenzen zu spüren! Es gibt eine Liste des Kollegen Stablum, der über 50 Jahre lang Gemeinderat war und an maßgeblicher Stelle so langsam, langsam ausgedient hat. Ich erinnere aber daran, dass sämtliche Protagonisten aus dieser Rippe stimmen. Also ist es immer wieder ein parteiinterner Disput, der dann zur Abspaltung geführt hat. Ursprünglich war die Liste Stablum noch viel größer, potenter, resultierend aus der alten DC. Diese hat sich dann abgespalten und wurde zum "Rinnovamento per Bressanone". Heute ist es der PD, sprich der Partito Democratico. Ich kann Ihnen sagen, dass ich diese Akteure kenne. Von demokratischer Partei ist hier wirklich sehr, sehr wenig zu spüren. Man hat diesen Deckmantel benutzt, weil die Partei derzeit auf Staatsebene sehr gut unterwegs ist. Wie gesagt, ich unterstütze den Beschlussantrag voll und ganz, denn es ist wirklich wichtig, dass Licht in diese unangenehme Affäre hineinkommen kann. Ich würde sogar noch darüber hinausgehen und den Fall Cornelia Brugger genauer untersuchen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Herr Präsident! Es gibt wenig Anlass, daran zu zweifeln, dass die von Kollegen Urzi und seinen Prämissen vorgestellten Vorfälle nicht zutreffen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass dem so ist, dass dieser Gesinnungswandel des Berufsschuldirektors auf eine Mischung von Lockung und Zwang zurückzuführen ist, um eben in die andere Partei überzuwechseln. Allerdings muss man schon einige Dinge mit im Blick haben. Kollege Urzi, ich glaube, um einen solchen Gesinnungswandel zu veranlassen, braucht es nicht nur Lockung und Zwang, Landesrat Tommasini, sondern es braucht auch eine gehörige innere moralische Leere. Ich glaube, es gehört auch mit dazu, dass man sich gegenüber solchen Anfechtungen ein wenig widerständig verhält. Es ist ja kein bescheidener Job der eines Berufsschuldirektors, sondern eine Persönlichkeit, die respektiert auch durchaus Nein in solchen Zusammenhängen sagen kann. Aber das ändert nichts daran, dass solche Pressionen sicher ausgeübt wurden. Das führt zu einem generelleren Zusammenhang, der sich nicht nur auf den PD beschränkt. Im Zusammenhang mit der Frage, wer in diesem Land Karriere innerhalb der öffentlichen Administration zu machen vermag, muss man schon sagen, Kollege Blaas, dass es vor allem in der Vergangenheit sehr häufig davon abhängig war, welches Parteibuch man hatte, ob man SVP-nahe war bzw. ob man das famose "Kartl" hatte oder nicht. Unter Durnwalder war es sicher so, dass die Karrierechancen sich ab einem gewissen Punkt verschlossen haben. Das ist eine Form von politischer gläserner Decke gewesen, mit denen Frauen allerdings - unbeschadet ihrer politischen Herkunft - nach wie vor konfrontiert sind. Ich bin der Überzeugung, dass es um ein generelles Problem geht. Wenn sich diese Gesellschaft und diese Administration gut entwickeln sollen, so müssen sie sich von diesen Filzerscheinungen zwischen Parteien und Verwaltung, zwischen Gunst-Erweisen und anderen Möglichkeiten befreien, denn ansonsten ist auch der Neuaufbruch, der angekündigt wurde, relativ. Ich glaube, gerade die Regierung Kompatscher muss sich zwei Jahre nach ihrem Antritt sehr wohl daran messen

lassen, ob es gelingt, solche Vorfälle und solche Karrierebildungen in Zaun zu halten. Die Regierung Kompatscher hat zu Beginn ganz entschieden gesagt, dass es um eine Trennung von Politik und Verwaltung sowie um ein liberales Modell geht. Wir haben sehr viele Beispiele von früher, wie das gelaufen ist, Kollege Steger, und wir haben auch jetzt immer wieder beunruhigende Signale, dass man in diesem Land nur Karriere machen kann, wenn man einer bestimmten Partei angehört. Und das ist ein Problem, das auch Jugendliche in diesem Land abschreckt. Sie bekommen immer wieder den Eindruck, dass man nur mit Vitamin B oder PD oder SVP nach oben kommt. Ich glaube, daran muss man ganz entschieden arbeiten. Wir werden - ich schließe gleich, Herr Präsident - den Prämissen sicher zustimmen und bitten um getrennte Abstimmung im Hinblick auf den beschließenden Teil, weil ich glaube, dass diese Bewertungsgremien und internen Untersuchungen leider nicht sehr weit führen. Wir werden uns dann der Stimme enthalten.

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere pubbliche - Partito Democratico - Demokratische Partei): Io penso di essere molto indignato da accuse che giudico assolutamente gratuite e anche "un tanto al chilo", perché è facile buttare lì delle cose con un punto di domanda finale, giusto per evitare di beccarsi delle querele per diffamazione. Si mette il punto di domanda finale e si chiede di "valutare se". Premesso il fatto che è un'accusa molto grave, quella di voto di scambio, si faccia denuncia in Procura se si hanno le prove che c'è stato un voto di scambio e si accettino anche eventuali querele per diffamazione. Credo che il dott. Conci, che è tirato in ballo, abbia risposto esaurientemente. Ho qui la sua risposta che dice: *"Sono chiacchiere da bar che lasciano solo tanta amarezza, e mi chiedo se i nostri consiglieri provinciali non abbiano di meglio da fare. Non vorrei fare polemiche su una cosa che non sta né in cielo né in terra, ma posso solo ricordare che sono direttore scolastico da 8 anni, e lo sono diventato vincendo un regolare concorso pubblico. Ricordo anche che la passata legislatura in consiglio comunale io stavo all'opposizione, quindi l'ipotesi di Urzi non sta nemmeno in piedi. Il mio appoggio alla lista civica del Partito Democratico di Bressanone è stato ripetutamente spiegato, ed è inutile fare della dietrologia"* ecc. questa è un'intervista rilasciata sabato 10 ottobre scorso dal dott. Conci.

Non c'è bisogno che dica, ma lo dico ugualmente, che io non ho mai fatto pressioni perché Conci passasse al Partito Democratico, Conci era dirigente da 8 anni della Formazione professionale, rimane dirigente. Le dinamiche brissinesi le lascio ai brissinesi, e chiederei che non si costruiscano teoremi sulle dinamiche brissinesi.

L'accusa è molto grave, si faccia eventualmente una denuncia in Procura, ci si assumano le proprie responsabilità delle cose che si dicono, ma non si costruiscano teoremi in base ai quali il Partito Democratico avrebbe fatto ecc. Si abbia il coraggio di dire quali pressioni sono state fatte, se io ho fatto pressioni, ho detto che non le ho mai fatte, lo si dica e non ci si nasconda, per favore, dietro un dito. Credo che questo sia veramente avvilente, soprattutto il modo con cui è fatto, col punto di domanda per insinuare la cosa e poi ritirare la mano.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): In quello che l'assessore dice c'è un vizio, partendo dal presupposto che io non ho dubbi su quanto lui ha detto, ossia sulla sua personale e totale estraneità. Questo è fuori discussione, altrimenti lo avrei dichiarato, ma c'è un vizio fondamentale, assessore. Lei non deve rivolgersi a Urzi, deve rivolgersi a Conci, perché quando il dott. Conci afferma con chiarezza quello che ho ricordato in precedenza, ossia che "l'assessorato alla scuola, i miei superiori sono del Partito Democratico e non c'è spazio per le ideologie", quando dice e scrive queste cose si sta rivolgendo ai suoi colleghi di coalizione anti Partito Democratico per cui era stato indicato come candidato sindaco. Nella riunione in cui questa riunione si era svolta e aveva espresso lui come candidato sindaco della coalizione antagonista al Partito Democratico, quindi Lei parli a Conci, non parli a me, Conci dice: *"I miei superiori e l'assessorato alla scuola sono del Partito Democratico e non vi è spazio per le ideologie, ma devo pensare di mantenere la famiglia e il figlio."* Lo ricorda il senso di quel concetto: "tengo famiglia"? Sa dove si usa questo concetto? Conci è vittima ed è vittima anche quando fa quelle dichiarazioni che Lei ha citato, perché deve difendere evidentemente una scelta che ha dovuto compiere. Tengo famiglia, non posso fare altrimenti, perché i miei superiori e l'assessorato alla scuola sono del Partito Democratico, e lui non lo dice, ma lo traduco io, c'è un condizionamento ambientale nel mio ambiente, non posso fare una scelta diversa, comprendetemi. Sono con voi ma non posso, devo passare col mio avversario. Assessore Tommasini, non si rivolga a Urzi, si rivolga a Conci che è vittima, ed è vittima ancora di più oggi, nonostante si completi il circuito con l'assegnazione dell'incarico alla Comunità comprensoriale, quindi un riconoscimento politico, tutto a termini di legge, intendiamoci bene. Ma quello che chiedo in questo Consiglio è se, anche sulla scorta delle dichiarazioni dei colleghi che mi hanno preceduto, il collega Blaas ha citato un altro caso genericamente, io lo cito espressamente, il caso di Cornelia Brugger con le dichiarazioni che apparvero sui giornali, ebbene se non si ritenga che questo Consiglio

debba svolgere un suo ruolo per verificare quanto di questo condizionamento politico ambientale determini scelte che altrimenti sarebbero libere. Ciascuno è libero di fare le scelte che vuole, candidarsi con chi vuole, sostenere i programmi che vuole, ci sono colleghi anche in quest'aula che hanno fatto le loro scelte che io ho sempre ritenuto legittime in senso pieno e totale. Questa è la democrazia, viva la democrazia, viva la libertà e ciascuno si assume la propria responsabilità di fronte agli elettori, ma quando giustifico queste scelte dicendo che il mio datore di lavoro non me lo perdonerebbe, e sto traducendo il senso, forse una riflessione va fatta.

Questo è il senso politico della mia denuncia, assessore Tommasini, chiarito dalle prime righe della mozione. Presidente Kompatscher, ci vogliamo far carico di questo? Non è un problema del Partito Democratico, è un problema dell'amministrazione provinciale, perché qui si sta parlando di assessorato alla scuola, si sta parlando di un settore fondamentale della Sua amministrazione politica, presidente, si sta parlando di condizionamento delle scelte libere dei cittadini che esercitano i ruoli della Sua amministrazione, da Lei diretta e controllata. Non è una "cosa nostra" del Partito Democratico, è una cosa di tutti i cittadini di questa provincia di cui deve rispondere la Giunta provinciale nella sua interezza. Se non c'è nulla di cui temere, approvate la parte impegnativa, lasciate perdere le premesse, chiedo la votazione separata, facciamo questa indagine. Valutiamo, facciamo questa indagine segreta, sentiamo qual è il senso di libertà dei dipendenti e funzionari dell'amministrazione in rapporto ai loro datori di lavoro politici. Questo chiedo, se avete coraggio, se vi sentite la coscienza a posto, se vi sentite liberi votate questa mozione. Non abbiate paura!

PRÄSIDENT: Wir kommen nun zur getrennten Abstimmung, wie von den Abgeordneten Heiss und Urzi beantragt.

Ich eröffne die Abstimmung über die Prämissen: mit 15 Ja-Stimmen und 18 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über die Punkte 1 und 2 des beschließenden Teils: mit 12 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Punkt 14 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 496/14 vom 20.10.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Strategien für die Rückkehr aus dem Ausland von Südtiroler Ärzten."**

Punto 14) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 496/15 del 20/10/2015, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante strategie per il rientro dall'estero dei medici altoatesini."**

Strategien für die Rückkehr aus dem Ausland von Südtiroler Ärzten

Der Ärztemangel macht sich bereits auf europäischer Ebene bemerkbar und auch Südtirol ist davon betroffen. Will man daher das Problem der fehlenden Haus- sowie Krankenhausärzte lösen, sind Maßnahmen dringend erforderlich. Die Experten schätzen, dass bereits 2017 372 Fachärzte fehlen werden, und dieser Trend scheint sich leider auch bei den Hausärzten abzuzeichnen. Schon jetzt sind der private Sektor und das Ausland für Ärzte, die in den Landeskrankenhäusern arbeiten, attraktiver. Hinzu kommt noch die Tatsache, dass Südtiroler Jungärzte dazu neigen, sich in der Stadt, in der sie ihr Studium absolviert haben, zu bleiben oder jedenfalls auf eine Rückkehr nach Südtirol zu verzichten, zumal sie anderswo bessere Karrierechancen haben. Das Landesgesundheitswesen müsste daher in erster Linie gerade die Südtiroler Jungärzte anwerben, um nicht nur auf gut ausgebildetes, sondern auch zweisprachiges Fachpersonal zurückgreifen zu können. Es liegt folglich im vorrangigen Interesse des Landes, Anreize zu schaffen, damit junge Ärzte wieder nach Südtirol zurückkehren.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

- 1. im Sinne der in den Prämissen angeführten Punkte zu diesem Zweck durch die dafür eigens eingesetzte Arbeitsgruppe (bestehend aus dem Direktor des Gesundheitsressorts Michael Mayr, der Abteilungsdirektorin Laura Schrott, dem Generaldirektor Thomas Schael und dem Personaldirektor des Sanitätsbetriebs Christian Kofler sowie aus dem Primar des Sterzinger Krankenhauses Franz Ploner) weiterhin die bereits unternommenen Schritte fortzusetzen. Der Arbeitsgruppe sollten weiters ein von der Ärztekammer entsandter Vertreter, ein Primar*

- des Bozner Krankenhauses (das auch für die Ärzteausbildung akkreditiert ist) sowie ein Jungarzt mit Berufserfahrung im Ausland angehören;
2. in Form von konkreten Möglichkeiten der beruflichen Entwicklung Anreize für Südtiroler Medizin-Absolventen zu verabschieden, damit der berufliche Einstieg in Südtirol attraktiver wird, dank auch eines vom Gesundheitswesen ausgearbeiteten Entwicklungsplanes, in dem mittel- und langfristig klar definierte strategische Ziele, der Bedarf an Fachkräften, Forschungs- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie das Angebot zur Facharztausbildung angegeben sind;
 3. die durch die im Madia-Dekret verordneten Kürzungen der Jahresgehälter über 240.000 Euro brutto erzielten Rückstellungen für die Schaffung von Anreizen zweckzubinden, damit der Südtiroler Sanitätsbetrieb für Jungärzte attraktiver wird.

Strategie per il rientro dall'estero dei medici altoatesini

La carenza di personale medico si fa sentire a livello europeo e già coinvolge anche l'Alto Adige. Sia nell'ambito dei medici di base che in quelli ospedalieri, è evidente la necessità di intervenire per reperire personale: secondo gli addetti ai lavori, già nel 2017 si prevede mancheranno 372 medici specialisti e anche tra i medici di base la situazione si sta purtroppo evolvendo in modo analogo. Già oggi i medici operativi nei nosocomi provinciali sono attratti nel settore privato o all'estero, e a questo fenomeno si aggiunge inoltre la tendenza dei neolaureati altoatesini in medicina a fermarsi nelle città dove hanno frequentato l'università o comunque a non rientrare in provincia di Bolzano, perché altrove trovano possibilità di carriera migliori. Neomedici altoatesini sarebbero naturalmente i primi a cui il sistema sanitario provinciale si dovrebbe rivolgere per avere a disposizione professionisti non solo adeguatamente formati, ma anche tendenzialmente bilingui. E' quindi interesse primario della Provincia trovare incentivi utili per attrarre nuovamente in Alto Adige i giovani medici.

Ciò premesso,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
 impegna*

la Giunta provinciale,

1. a proseguire ed incentivare gli sforzi nel senso delle premesse, tramite il gruppo di lavoro appositamente creato (composto dal direttore del dipartimento Sanità Michael Mayr, dalla direttrice della ripartizione Sanità Laura Schrott, dal direttore generale Thomas Schael e dal direttore del personale dell'Azienda sanitaria Christian Kofler, nonché dal primario dell'ospedale di Vipiteno Franz Ploner), rafforzandolo con l'aggiunta di un esponente dell'Ordine dei medici da questo designato allo scopo, un primario dell'ospedale di Bolzano (che è accreditato anche come struttura per la formazione) e un giovane medico con esperienza di lavoro all'estero;
2. ad approvare incentivi per promuovere l'inserimento lavorativo in provincia di Bolzano dei medici altoatesini al termine degli studi, offrendo concrete prospettive di crescita professionale all'interno di un sistema sanitario con un piano di sviluppo che indichi chiari obiettivi strategici a medio e lungo termine, il fabbisogno di figure professionali, le possibilità di effettuare ricerca e sviluppo, le offerte di formazione specialistica;
3. a vincolare le risorse accantonate in base ai tagli stipendi oltre i 240mila euro lordi annui imposti dall'applicazione del decreto Madia, per incentivare l'attrattività dell'Azienda sanitaria provinciale presso i giovani professionisti.

Abgeordneter Köllensperger, Sie haben das Wort für die Erläuterung, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! Diesen Beschlussantrag habe ich schon vor einiger Zeit geschrieben, um vor allem das Thema des Ärztemangels wieder in den Landtag zu bringen. Ich hatte damals schon an die Einsetzung einer Arbeitsgruppe gedacht, um das zu thematisieren. Anschließend hat dann Generaldirektor Schael genau das von sich aus gemacht. Ich möchte diesen Beschlussantrag aber trotzdem behandeln, weil ich - erstens - wirklich davon überzeugt bin, dass dieses Thema dringend und brisant ist. Offensichtlich wurde es zumindest bis vor kurzer Zeit noch in seiner katastrophalen Auswirkung, die sich schon in einigen Jahren zeigen könnte, unterschätzt. Zum Zweiten war meine

Vorstellung von dieser Arbeitsgruppe doch ein wenig anders als jene, die dann gebildet wurde, obwohl sie anschließend etwas verbessert worden ist.

Zum ersten Punkt dieses Themas! Warum ist dieses Thema so brisant? Der Ärztemangel ist mittlerweile ein fast gesamteuropäisches Phänomen, das eigentlich dringend Maßnahmen erfordert, und zwar gerade hier in Südtirol. Laut Schätzungen werden bis zum Jahr 2017 bereits 372 Fachärzte fehlen. Bedenken Sie, dass in Trient schon die Alarmglocken schellen, weil nur 75 - so geschätzt - fehlen, während es bei uns 372 Fachärzte sind! Dieser Trend scheint sich jetzt auch bei den Hausärzten abzuzeichnen. Vor allem bei den Hausärzten fehlt der Nachwuchs. Einige davon werden in Pension gehen. Ich habe diesbezüglich auch eine Anfrage an die Landesrätin Stocker gestellt. Wir riskieren, dass sich hier Gräben auftun. Bedenken wir, dass die Hausärzte gerade für die Gesundheitsversorgung auf dem Territorium hauptverantwortlich sind. Also werden wir nicht nur bei den Fachärzten in den Spitälern, sondern auch im Territorium vor großen Problemen stehen. Die Diskussion zur Schließung der Geburtstationen wird morgen noch das kleinste Problem sein. Wir werden das Problem haben, ganze Spitäler und Abteilungen offenzuhalten, weil uns dort die Ärzte fehlen werden. Darauf steuern wir hin. Wir haben - ich habe es in den Prämissen geschrieben - ja das Problem, dass der private Sektor und das Ausland für die Ärzte offensichtlich attraktiver sind. Viele junge Südtiroler Ärzte, die im Ausland studieren, haben offensichtlich die Neigung, auf Südtirol zu verzichten, weil sie anderswo bessere Karrierechancen haben. So sieht es aus! Das Landesgesundheitswesen müsste daher in erster Linie gerade um die Südtiroler jungen Ärzte werben, gerade weil wir hier auch das Problem mit der Doppelsprachigkeit nicht oder zumindest in geringerem Ausmaße haben.

Zusätzlich dazu stellen wir noch fest, dass es überhaupt eine Ärzteflucht in den privaten Sektor gibt, siehe Nienstedt, Gardetto in Brixen - großes Fragezeichen, was wird er machen? Auch Dr. Engl in Bruneck ist zurückgetreten. Der private Sektor wird stärker und uns Ärzte abwerben. Das Ausland ist aktiv dabei, Ärzte abzuwerben. Ich weiß von Fällen aus der Schweiz und Österreich, die mit Angeboten locken und uns unsere Ärzte abwerben. Dem gegenüber haben wir einen Sanitätsbetrieb, dessen Reform noch in den Sternen steht. Wir sehen sie noch nicht, wir greifen sie noch nicht richtig. Wir haben ein sehr bürokratisches System. Wir haben ein System, das die Ärzte, vor allem die Primare, aber auch die Ärzte mit Bürokratie und großem Spardruck belastet und als Arbeitgeber im Vergleich zu unseren privaten und ausländischen Konkurrenten relativ unattraktiv macht. In diese Richtung müssen wir dringend arbeiten.

Was ich im verpflichtenden Teil in Punkt 1 als Verpflichtung an die Landesregierung stelle - bitte schauen Sie sich den italienischen Text unter Punkt 1 an, da der deutsche Text hier nicht ganz sinngemäß übersetzt worden ist -, lautet folgendermaßen: "*a proseguire ed incentivare gli sforzi nel senso delle premesse, tramite il gruppo di lavoro appositamente creato ...*" In diesem Sinne hatte ich meinen Beschlussantrag geändert, weil diese Arbeitsgruppe eingesetzt wurde, nachdem ich den Antrag geschrieben hatte. Im deutschen Text klingt es so, als ob hier eine Arbeitsgruppe zu gründen wäre. Nein, die Arbeitsgruppe besteht und soll weiterarbeiten. Diese Arbeitsgruppe sollte aber meiner Meinung nach in ihrer Komposition etwas anders zusammengesetzt werden. Aus diesem Grund habe ich den Beschlussantrag auch beibehalten. Ich glaube, dass es nicht angeht, wenn nur Leute aus dem Verwaltungsapparat in dieser Arbeitsgruppe sitzen. Diese sind oft auch Teil des Problems. Sie ist zwar nachgebessert worden, indem der Primar des Sterzinger Spitals in die Arbeitsgruppe miteinberufen wurde, dennoch fordere ich, dass hier auch die Ärztekammer miteinbezogen wird. Es geht ja schließlich auch um die Hausärzte. Ich denke, es ist unbedingt angebracht, dass ein Primar des Bozner Krankenhauses mitmischt. Das Bozner Spital ist auch als Ausbildungsspital akkreditiert. Und was würde sich besser eignen als das Bozner Spital, um Ausbildung attraktiver zu gestalten? Außerdem sollte unbedingt zumindest ein Jungarzt aus dem Ausland dabei sein, der uns die Sicht eines Jungarztes aus dem Ausland bieten kann. Das wäre hier ein wertvoller Beitrag. Diese Arbeitsgruppe würde damit meiner Meinung nach wirklich viel an Effizienz dazu gewinnen.

Punkt 2 des beschließenden Teils fordert, konkrete und attraktive Anreize für die Rückkehr bzw. den Einstieg für einen Arzt in Südtirol zu schaffen. Was fehlt denn heute? Heute fehlt eine Vision bzw. ein Entwicklungsplan. Ok, daran wird gearbeitet, aber es kennt ihn noch niemand. Für einen Arzt, der hier eine Karriere machen will, ist es wichtig, zu wissen, wohin das Gesundheitswesen in Südtirol steuert. Wo steht es in 5, 10 oder 20 Jahren? Es braucht auch ein Angebot an persönlicher Weiterentwicklung. Mittlerweile hat sich Generaldirektor Schael am 2. November anlässlich einer Pressekonferenz bzw. einem Seminar in einer Art, die ganz in meinem Sinne und auch im Sinne des Beschlussantrages ist, dazu geäußert, indem er davon gesprochen hat, den Sanitätsbetrieb als attraktiven Arbeitsplatz umzudenken, die Versorgung vor Ort, also das Territorium zu stärken und ein Forschungszentrum einzurichten. Dieses Forschungszentrum wäre sicher zu begrüßen. Ich denke aber, dass ein Forschungszentrum und die Ausbildung der Ärzte, die zu uns kommen, ganz stark mit der Figur der Primare zusammenhängt. Gerade bei diesem Forschungszentrum, wenn ich es richtig verstanden habe, habe ich die Primare

nicht gesehen. Ich habe einen Koordinator und einen Beirat gesehen, aber ich glaube, dass es für Südtirol von grundlegender Wichtigkeit ist, Top-Primare zu haben, und dass solche Primare, die ihr Know-how auch an die anderen Ärzte ihrer Abteilung weitergeben, nachkommen. Das sollte unbedingt kontrolliert und belohnt bzw. - wenn es nicht geschieht - bestraft werden. Wir wissen, die Doppelsprachigkeit ist hier ein Problem und limitiert unsere Auswahlmöglichkeiten. Ich möchte das heute aber nicht ansprechen - ich habe das auch in diesem Beschlussantrag nicht thematisiert -, weil wir sonst in eine Diskussion kommen, die uns wahrscheinlich blockiert und nicht weiterbringt.

Der dritte Punkt des beschließenden Teils sagt ganz einfach: Es gibt das Madia-Dekret. Dieses Dekret deckelt das Gehalt nach oben. Ich will hier nicht darüber diskutieren, ob das richtig oder falsch ist. Es ist aber so, dass wir das Gesetz anwenden werden müssen. Das Geld, das hier gespart wird, sollte genau dorthin fließen, Anreize zu schaffen, Südtirol und den Sanitätsbetrieb als Arbeitsgeber für junge Ärzte aus dem Ausland attraktiver zu gestalten.

Abschließend möchte ich sagen, dass die derzeitige Unsicherheit gerade zur Reform meiner Meinung nach wahrscheinlich ein Faktor ist, der dazu beiträgt, dass viele Ärzte sich überlegen, ob sie gehen oder kommen sollen. Es wäre hier sicher wichtig, dass man eine klare Perspektive aufzeigt, dass man sich noch einmal klar dazu äußert, wo und wie weit die Reform ist, wann sie kommt und in welche Richtung sich das Gesundheitswesen in Südtirol bewegen soll. In diesem Sinne hoffe ich auf eine produktive Diskussion. Danke!

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Herr Präsident! Der Beschlussantrag legt natürlich den Finger in eine allseits bekannte Wunde. Es ist tatsächlich so, dass hier der Ärztenachwuchs einerseits ausbleibt, im Ausland verbleibt oder sich insgesamt zu wenig rekrutieren lässt. Zum anderen gibt es natürlich aktuell auch Abwanderungen wie jene des erwähnten Primars Engl, der heute ein ausführliches Interview in der FF deponiert hat. Es ist sicher so, dass sich die Landesregierung und die Spitze des Gesundheitsbetriebes dieser Probleme vollkommen bewusst sind. Das muss man durchaus konzedieren. Der Beschlussantrag rennt natürlich in mancher Hinsicht offene Türen ein. Es besteht wirklich das Risiko, dass in wenigen Jahren ein Mangel einsetzt, der sich spürbar bemerkbar machen wird und bereits jetzt spürbar ist. Aber in einigen Jahren wird sich die Situation dramatisch zuspitzen. In Südtirol ist einerseits sicher die Gehaltssituation ein Thema. Die Gehaltssituation ist aber insgesamt nicht schlecht. Das haben wir vorgestern Abend bei einem Austausch in dieser Frage in Bad Bachgart gehört. Kollege Leitner und Kollege Blaas waren auch dabei. Vor allem die Möglichkeit einer raschen zügigen und perspektivenreichen Einstellung von Ärzten ist ein Problem, das spürbar ist, sowie auch die Möglichkeit, junge Fachärzte entsprechend zu besolden und hier in einer wichtigen zentralen Übergangsphase entsprechend zu remunerieren. Früher hat es - wie heute auch Primar Engl in diesem Interview erwähnte - die sogenannten "Fascia-B-Verträge" gegeben, die es ermöglicht haben, mit einem gewissen Grundgehalt hier die Ausbildung zu machen und dann anschließend ins Ausland zu gehen. Diese Möglichkeit scheint vor allem für junge Ärzte nicht mehr zu bestehen. Hinzu kommt natürlich auch die Möglichkeit der Aufstiegsperspektiven, die grundlegend ist für Ärzte, welche hier oftmals blockiert erscheinen. Dies ist gerade jetzt durch die Unsicherheiten in diesem Vorfeld der Gesundheitsreform natürlich ein wenig angeheizt, das muss man deutlich sehen. Hier gibt es schon wichtige Fragestellungen und es muss natürlich neben Aufstiegsperspektiven auch die Möglichkeit für Ärzte eröffnet werden, zu forschen und forschend tätig werden zu können. Das zeichnet sich im Krankenhaus Bozen ab und sollte aus unserer Sicht weiter gestärkt werden. Die Vorschläge des Kollegen Köllensperger zeigen ein Bild, das relativ bekannt sein sollte, in der Diagnose klar ist, in der Therapie aber - wenn man das medizinisch sagen kann - deutlich gestärkt werden sollte. Deswegen stimmen wir diesem Beschlussantrag gerne zu!

PRÄSIDENT: Bevor ich dem Kollegen Knoll das Wort gebe, möchte ich die die 2. Klasse Bautechnik und die 3. Klasse Verkäufer der Landesberufsschule Schlanders mit Professor Fieg recht herzlich hier in der Aula begrüßen, herzlich Willkommen!

Abgeordneter Knoll, Sie haben das Wort, bitte.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke, Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Kollege Köllensperger spricht ein Problem an, das uns nicht neu und uns allen bekannt ist. Diese Abwanderung von Akademikern in Südtirol betrifft nicht nur den Bereich Medizin, sondern ist allgemein bekannt. Das merkt man quer durch, besonders spürbar ist sie natürlich im medizinischen Bereich. Es ist in der Tat Zeit, dass wir uns einmal Gedanken darüber machen, welches die Ursachen dafür sind und was man dagegen machen kann. Es stimmt sicherlich, dass die mangelnde Bezahlung und die mangelnde Forschungstätigkeit in Südtirol dazu beitragen. All

das sind natürlich Gründe, warum Jungärzte nicht mehr nach Südtirol zurückkommen. Es fehlt schon im Studium die Perspektive, später einen Arbeitsplatz zu bekommen. Ich kann nur mich als Beispiel hernehmen. In der Zeit meines Medizinstudiums habe ich von einer Praxis in Innsbruck schon ein Angebot bekommen. In Südtirol ist nichts dergleichen zu merken. Hinzu kommt die Möglichkeit, privat arbeiten zu können, was in Südtirol in vielen Fällen nur sehr schwer der Fall ist. All das sind Gründe, die zwar nicht das Gesamtbild ausmachen, aber Einzelaspekte dieser Entwicklung sind. Ich habe es in meinem Jahrgang gesehen: Wir waren 6 Studenten aus Südtirol und nicht ein einziger ist zurückgekommen. Das ist schon problematisch, wenn wir darüber nachdenken, dass Jungärzte, wenn sie die Wahl haben, vorziehen, nach Österreich, Deutschland oder in die Schweiz zu gehen, als nach Südtirol zurückzukehren. Das kann man nicht einfach so abtun und sagen, dass das nun mal so ist, weil die Leute etwas von der Welt sehen wollen. Das hat schon ganz spezifische Ursachen im System Südtirol selbst, wie hier die Krankenhäuser aufgebaut sind, dass sich viele gerade auch in den peripheren Krankenhäusern unterfordert fühlen, nicht was den Arbeitsaufwand anbelangt, das bei Gott nicht, denn Arbeit gibt es genug in einem Krankenhaus, aber in der persönlichen Entwicklung, in der Möglichkeit, Maßstäbe zu setzen, neue Felder in einem Krankenhaus aufzumachen. All das ist sehr, sehr restriktiv geworden und hängt natürlich auch mit der Gesetzgebung zusammen. Das ist bestimmt nicht die alleinige Schuld der Landesrätin, bei Gott nicht, aber es ist einfach dieser Rahmen, der hier in Südtirol als einengend empfunden wird. Es ist auch bei anderen Studiengängen so, dass viele nicht mehr nach Südtirol zurückkommen. Auch dort werden wir uns Gedanken darüber machen müssen, welches die Ursachen dafür sind. Ich erlebe immer wieder, dass, wenn man mit jungen Studenten spricht, dieselbe Antwort kommt. Wer einmal etwas von der Welt gesehen hat, dem ist Südtirol oft zu eng. Dem ist das Weltbild und das ganze System, wie Südtirol aufgebaut ist, zu eng. Natürlich, wenn man hier in diesem Land lebt und jeden Tag seinem Trott nachgeht, empfindet man das nicht so. Aber wenn man einmal draußen gewesen ist, wenn man etwas anderes von der Welt gesehen hat, dann sieht man die Unterschiede. Gerade in jungen Jahren fragt man sich, ob man nicht einmal eine Erfahrung in einem anderen Land machen und andere Karrierechancen in diesem Land wahrnehmen möchte, die in Südtirol vielfach nicht gegeben sind. Ich glaube aber, wir werden hier nicht umhinkommen, Maßnahmen zu setzen. Etwas, worauf ich noch verweisen möchte, ist der Umstand, dass die Sprachgruppe leider eine Rolle spielt. Von vielen Jungärzten wird beklagt, dass in der Verwaltung inzwischen aus Kostengründen nur noch Italienisch gesprochen wird. Dass mit deutschsprachigen Ärzten beispielsweise im Krankenhaus in der internen Verwaltung, was Computersysteme und die Kommunikation anbelangt, nur noch auf Italienisch kommuniziert wird, ist auch ein Grund für die Abwanderung. Hier haben wir Möglichkeiten einzugreifen, aber wir unterstützen selbstverständlich diesen Antrag des Kollegen Köllensperger. Er greift einen Punkt auf, der wichtig ist und im Detail erforscht werden sollte. Wir werden heute sicherlich kein Patentrezept finden, aber es ist wichtig, dass man darüber diskutiert und dieses Problem einmal thematisiert.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Wenn das stimmt - und es zeichnet sich ab, dass wir einem Ärztemangel entgegengehen -, dann besteht natürlich Handlungsbedarf. Wir haben dazu in der Vergangenheit mehrmals Anfragen eingebracht, aber es gibt natürlich kein schlüssiges Konzept, wie man diesen Mangel mittelfristig beheben kann. Ich frage mich, wo diese Zahl, dass im Jahr 2017 372 Fachärzte fehlen werden, herkommt! Da möchte ich die Frau Landesrätin fragen, wie viel Fachärzte, wie viel Hausärzte und wie viel Ärzte insgesamt wir derzeit in Südtirol haben. Vielleicht wäre das einmal interessant zu wissen. Wir richten derzeit die Diskussion - ich habe das unlängst auch in Bad Bachgart gesagt und auch Kollege Heiss hat darauf hingewiesen - nicht so aus, dass wir die Ausgaben nach den Bedürfnissen orientieren, sondern die Bedürfnisse nach den Ausgaben oder nach dem Geld, das zur Verfügung steht. Das Geld wird nicht mehr und ein Viertel des Landeshaushaltes fließt ja mehr oder weniger in die Sanität. Die Leute werden älter und damit steigen auch die Krankheitsbilder. Wir wissen alle, dass die chronisch Kranken usw. die große Diskussion auch bei dieser Gesundheitsreform sind. Das heißt, dass der Bedarf hier sicherlich größer werden wird. Wenn uns dann die Ärzte fehlen, dann muss man sich natürlich fragen, wie diese sanitäre Betreuung erfolgen soll. Die Reform läuft darauf hinaus, dass man von der sogenannten Hospitalisierung ein bisschen Abstand nimmt, also nicht mehr so sehr in den Krankenhäusern, sondern hinaus in die Peripherie. Ich möchte nur daran erinnern, dass man ein bisschen die Größenverhältnisse darstellen muss. Südtirol hat 520.000 Einwohner. Wir haben 7 Spitäler und 20 Sprengel. Das sind schon einmal eine ganze Menge Strukturen. Alle möchten, dass diese bleiben und möglicherweise ausgebaut werden. Wir haben auch eine ganz neue Herausforderung, was zum Beispiel die Betreuung in den Altenpflegeheimen betrifft. Auch da wird ein Schwerpunkt zu setzen sein, wobei ich von Dr. Schael gerade gehört habe, dass zwar weniger, aber besser qualifizierte Ärzte zur Verfügung stehen werden. Ich habe mir das sehr gut notiert. Die Quadratur des Kreises wird man auch in diesem Fall wahrscheinlich nicht schaffen. Aber die

Diskussion ist jetzt zu führen. Ich habe zwar nicht ein Problem damit, Kollege Köllensperger, wenn du in Punkt 1 des beschließenden Teils schon Namen nennst - ich bin mit allen Vorschlägen einverstanden, die hier namentlich genannt sind -, aber da könnte natürlich durchaus aus dem Bereich Sanität Kritik kommen, wieso genau die und nicht andere. Das ist eine berechnete Frage. Vielleicht sollte man "Südstern" hier irgendwo miteinbeziehen, wenn es um die Jungärzte mit Berufserfahrung im Ausland geht, aber das ist ja wahrscheinlich gemeint. Wichtig ist - und darauf möchte ich auch hinweisen -, dass die Ärzte auch in Zukunft zweisprachig sind. Diese Problematik darf man nicht unterschätzen und nicht vergessen, denn sonst könnte es uns passieren, dass die jungen Südtiroler Ärzte nicht nach Südtirol zurückkehren, wir dafür aber dann Ärzte aus Pakistan, Indien, Syrien oder weiß Gott woher haben. Es können gute Ärzte sein, aber wir werden dann das Problem haben, dass unsere Bevölkerung nicht mehr in ihrer Muttersprache bedient werden kann.

STEGER (SVP): Herr Präsident! Zunächst einmal möchte ich sagen, dass wir diesen Beschlussantrag von Kollegen Köllensperger nicht brauchen. Verzeihen Sie mir, Herr Kollege, aber wenn wir die Diskussionen der letzten zwei, drei Jahre in den Medien mitverfolgen, ist klar, dass es ein Problem mit Jungärzten gibt und es auch einen Mangel an Ärzten geben wird. Das ist eine Diskussion, die wir schon seit längerer Zeit führen und die auch Inhalt der Gesundheitsreform der Kollegin Stocker ist. Sie findet bereits Eingang in ihren Entscheidungen, die in den kommenden Monaten zu treffen sind. Das Problem ist da.

Ich möchte noch einen zweiten Punkt anführen. Bitte, Kolleginnen und Kollegen, wir sind ein Land mit 500.000 Einwohnern auf 7.400 Quadratkilometern Fläche. Wir sind ein ländlicher Raum, wir sind ein kleines Gebiet und die Welt ist heute ein Dorf. Die Welt ist globalisiert und vernetzt. Wir werden nicht in Konkurrenz mit großen Ballungszentren treten können. Ich habe auch einen Sohn, der Arzt ist und nicht nach Südtirol zurückkommt, weil nun mal die Karrierechancen in Europa groß sind. Heute ist es nicht mehr so wie zu meiner Zeit. Da war es schon sehr weit, wenn man nach München gegangen ist. Innsbruck war noch erreichbar, aber München war schon eine Weltreise. Heute sind die jungen Leute in der ganzen Welt Zuhause. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Wir sollten hier nicht den Fehler machen und uns zu sehr darauf verwenden, dass ja alle zurückkommen, sondern wir sollten hier attraktive Voraussetzungen für junge Ärzte schaffen. Aber wir sollten nicht immer den Zeigefinger erheben, so in etwa: "Achtung, ihr müsst zurückkommen!" Jeder junge Mensch soll sein Leben nach seiner Fassung richten können. Jeder junge Mensch soll natürlich auch hier Möglichkeiten haben. Wer zurückkommen will, soll hier Möglichkeiten haben, eine gute Ausbildung als Facharzt zu genießen und einen guten Arbeitsplatz zu erhalten. Gerade dahingehend ist die Gesundheitsreform, die klinische Reform, aber auch die Verwaltungsreform ganz, ganz entscheidend. Es ist nämlich klar, dass in einem so kleinen Raum wie Südtirol nicht alle Arbeitsplätze wahrscheinlich gleich viel Attraktivität haben können. Also muss es uns gelingen, gerade im ländlichen Raum - ich habe weniger Sorge um das Landeskrankenhaus in Bozen, das immer ein Zentralkrankenhaus sein wird - attraktive Arbeitsplätze zu bieten. Wir müssen sicherstellen, dass sowohl ein junger als auch ein älterer Arzt, der eine entsprechende Qualifikation hat, einen attraktiven Arbeitsplatz finden kann.

Die Arbeitsgruppe ist ja bereits vorgegeben. Landesrätin Stocker wird Ihnen nicht nur erklären, wie diese Arbeitsgruppe zusammengesetzt ist, sondern auch was sie in Eigeninitiative entscheiden kann. Sie kann ja viele andere dazunehmen, vielleicht auch solche Vorschläge aufnehmen, die Sie in Form einer Vorgabe gemacht haben. Ich glaube, dass es besser ist, wenn die Arbeitsgruppe, welche ja bereits arbeitet, auch selbst entscheiden kann, wen sie dazu nimmt. Wenn Sie in Punkt 2 davon sprechen, "*in Form von konkreten Möglichkeiten der beruflichen Entwicklung Anreize für Südtiroler Medizin-Absolventen zu verabschieden*", müssen Sie stets die Gesetzgebungsbefugnis von Südtirol im Auge behalten. Ich ersuche Sie, das zu bedenken, weil wir können in gewissen Bereichen einfach nicht das tun, was wir gerne tun würden. Zu Punkt 3 möchte ich sagen, dass es heute schon diese Möglichkeiten gibt. Diesen Punkt sehe ich als absolut nicht notwendig. Es gibt heute schon Leistungsanreize, die da sind. Das Problem ist meist nicht das Gehalt, das sich hier für Jungärzte darstellt, sondern es sind die attraktiven Arbeitsplätze, die wir schaffen müssen. Es besteht ein Ärztemangel und dieser wird sich in den nächsten 10, 15 Jahren noch ausweiten.

Ich gebe Ihnen zu 100 Prozent Recht - ich sage aber noch einmal, dass wir dafür nicht diesen Beschlussantrag brauchen -, wenn Sie sagen, dass wir jetzt dran gehen müssen, um den Ärztemangel in 10, 15 Jahren ausschließen zu können oder zu überwinden. Da brauchen wir natürlich unsere jungen Menschen, die interessiert an attraktiven Arbeitsplätzen sind.

SCHIEFER (SVP): Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Die Geschichte mit den Jungärzten und der mangelnden Ärzteschaft ist ein alter Hut. Schon seit 15 Jahren reden wir davon, dass Südtirol wahr-

scheinlich in den nächsten 10, 15 Jahren zu wenig Ärzte haben wird. Wir wissen, dass es gerade im Bereich der Basisärzte in fünf Jahren bereits einen größeren Mangel geben wird. Allerdings muss ich sagen, dass es natürlich nicht so leicht ist, die Stellen attraktiv zu machen, solange die älteren Ärzte nicht bereit sind, Kunden und Patienten abzugeben. Wenn heute ein junger Arzt zu praktizieren beginnt - ich kenne einige Fälle aus meinem engeren Umfeld im Unterland -, muss er bereit sein, 300 bis 400 Patienten zu übernehmen. Somit weiß man ganz genau, was das bedeutet. Die alten Ärzte betreuen daneben 2.000 Patienten. Solange es nicht geregelt ist, dass Jungärzte mit 30, 35 Jahren ihre Arbeit beginnen können und zumindest so viele Ärzte vorhanden sind, dass sie anständig überleben und sich ein Ambulatorium einrichten können, so lange wird das nicht klappen. Andererseits muss man sagen, dass in der Vergangenheit von der Sanitätszentrale aus zu wenig getan worden ist, Jungärzte, die in Deutschland oder Österreich studiert haben, heimzuholen. Man versucht heute mit Planet "Medizin der Südstern" Kontakte aufzunehmen. Aber ich muss sagen - nur als Anregung -, dass es nichts nützt, wenn man eine Versammlung mit Südstern macht. Ein Mediziner muss nach Wien und nach Innsbruck hinausgehen. Ich weiß, Kollege Steger, auch meine Tochter ist derzeit im AKH Wien und hat kein Interesse daran - wie viele andere auch - nach Südtirol zurückzukehren, zumal sie bis heute nicht einmal darauf angesprochen oder angeworben wurde. Die betreffenden Jungärzte müssen angeworben werden. Man sollte eine Liste erstellen und Angebote machen. Es nützt nichts, wenn Wettbewerbe erst in einem halben Jahr gemacht werden. Weiters muss man in Italien in der Ärztekammer eingetragen sein und alle Voraussetzungen haben usw. Das interessiert die heutigen Jungmediziner nicht mehr, weil sie im Ausland viel bessere Angebote für eine gute Ausbildung und die besseren Voraussetzungen bekommen. Somit müssen wir, wenn wir die Ärzte wieder heimholen wollen, hergehen und gute Bedingungen bzw. auch Rahmenbedingungen schaffen, denn die Ärzte brauchen permanent Fortbildung. Im Moment sind wir nicht imstande, eine permanente Fortbildung anzubieten. Deswegen muss man auf mehreren Ebenen operieren. Es reicht sicherlich nicht eine Arbeitsgruppe einzusetzen, denn die Arbeitsgruppe besteht ja schon. Die Spitze der Sanität kann bestimmen, was sie zu tun haben. Dazu braucht es keine neue Arbeitsgruppe. Das Gehalt von 240.000 Euro reicht bei Jungärzten bei weitem, denn sie werden auch im Ausland nicht soviel verdienen. Deswegen ein Nein zu diesem Beschlussantrag, weil er nichts bringt! Hingegen ein Ja für eine massive und intensive Werbung von Jungärzten, aber direkt vor Ort. Danke schön!

OBERHOFER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Hausärzte sollen ja ihre Dienstleistungen ausbauen, um die Krankenhäuser durch diese angedachte Umstrukturierung der Dienstleistungen zu entlasten. Ich habe auch mehrere Anfragen zum Thema "junge Hausärzte" gemacht, weil ich einfach diesen Fachärzte- und Hausärztemangel bemängle. Eine Aussage, die ich nicht teile, ist mir in einer Anfrage besonders ins Auge gestochen, und zwar jene, dass es bei den Nachbesetzungen zu keinen Beeinträchtigungen und negativen Folgen für die Bevölkerung kommt. Ich bin der Meinung, dass der Bedarf an medizinischer Betreuung besonders in Zeiten, wo sich die Menschen sehr stark mit dem Thema Gesundheit auseinandersetzen, sehr hoch ist. Dadurch, dass man immer mehr auf Prävention setzt und sich die Leute selbst beobachten sollen, gehen sie natürlich auch häufiger zum Arzt. Ich bin der Meinung, dass das Wegfallen von Anlaufstellen und die Abwanderung von Ärzten nicht geduldet und schon gar nicht auf die leichte Schulter genommen werden darf. Fakt ist, dass Südtirol für Jungärzte im Allgemeinen nicht interessant ist. Sie bemängeln die Bezahlung und die mangelhafte Forschungsmöglichkeit. Wir dürfen nicht vergessen, dass das wissensdurstige und erfahrungsdurstige junge Menschen sind. Sie wollen arbeiten und viel lernen. Diese Möglichkeiten haben sie hier anscheinend nicht oder zumindest nicht so, wie sie es sich vorstellen, sehen diese Möglichkeiten aber sehr wohl im Ausland. Aus diesem Grund muss hier schnellstmöglich etwas unternommen werden. Ich gebe zu, ich habe auch nicht das Patentrezept dazu, aber ich bin der Meinung, dass wir in diesem Bereich schnellstmöglich etwas unternehmen müssen, und zwar nicht nur für die Jungärzte, sondern vor allem auch für die Südtiroler Bevölkerung.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Ich darf mich ganz herzlich für die verschiedenen Stellungnahmen zu diesem Themenbereich bedanken. Es geht um die Werbung und Ausbildung von Jungärztinnen und Jungärzten und alles, was an zusätzlichen Angeboten gemacht werden soll. Ich denke, dass diese Diskussion ein Schlaglicht auf ein kleines Problem geworfen hat, das wir im Verhältnis zu vielen anderen Problemen innerhalb des Gesundheitsbetriebes haben. Vielleicht ist das Wort "kleines" nicht ganz korrekt gesagt, weil natürlich auch sehr vieles damit zusammenhängt. Ich meine insofern ein kleineres Problem, weil wir schon eine Reihe von Maßnahmen in Gang gesetzt haben. Es war eine der ersten Initiativen, die ich unternommen habe, als ich dieses Amt angenommen habe. Ich habe verstanden, dass in diesem Bereich Bedarf besteht. Es war nicht ganz einfach, alle Daten, Fakten und Zahlen zu erhalten. Es hat sich heraus-

gestellt, dass wir zwar von den Ausbildungen her durchaus genügend Ärztinnen und Ärzte hätten. Aber nachdem wir nicht von jeder und jedem verlangen können, nach Südtirol zurückzukehren - in einer Zeit, in der die Welt ein Dorf oder das Dorf die Welt ist, wie man manchmal den Eindruck hat -, müssen wir uns etwas einfallen lassen. Deswegen haben wir auch mit entsprechenden Anwerbungen begonnen, unabhängig von dieser Arbeitsgruppe. Man muss natürlich auch zur Kenntnis nehmen, dass das ein Bereich ist, in dem es immer ein Gehen und Kommen geben wird. Das gilt für den privaten bis zum öffentlichen, vom öffentlichen bis zum privaten Bereich. Es ist ein Gehen und Kommen von Menschen aus Österreich, Deutschland und anderen Regionen Italiens. Auch Südtirolerinnen und Südtiroler sind überall auf der Welt tätig, wobei ich aber dazusagen kann, dass es doch sehr viele gibt, die sehr interessiert daran sind, wieder nach Südtirol zurückzukommen. Das ist durchaus auch der Fall, weil unser Gehaltsangebot ja nicht zu den schlechtesten gehört, wie immer wieder versucht wird zu sagen. Wenn wir den öffentlichen Teil betrachten, kann sich unser Gehalt durchaus messen lassen. Es ist allerdings richtig, dass es für die Besten der Besten im Ausland sehr viele Möglichkeiten des Zuverdienstes gibt. Auch das muss angeführt werden. Es wird durchaus als Grund angegeben und sollte auch in Südtirol möglich sein. Es wäre interessant darüber zu diskutieren, inwieweit wir dieses Urteil des Verfassungsgerichtshofes umsetzen müssen, was die Privatstätigkeit innerhalb und außerhalb des Krankenhauses betrifft, ob das sozusagen in dieser restriktiven Art weitergeführt wird oder ob es hier eine Liberalisierung geben soll. Auch das sollten wir vielleicht einmal gemeinsam überlegen.

Als zweiter Grund wird der Bereich der Forschung angeführt. Wir haben auch hier einen wesentlichen Schritt nach vorne gemacht. Es gibt eine Reihe von großartigen Forschungen innerhalb dieses Sanitätsbetriebes. Einige möchte ich nennen, wie zum Beispiel die Bruneck-Studie, die CHRIS-Studie, welche nicht nur zu europäischen, sondern zu internationalen Spitzenleistungen gehört, um uns hier als Forscher und Forscherinnen stärker einzubringen. Das ist eine der Zielsetzungen, die wir haben, neben all dem, was sonst noch im Betrieb bereits an Forschungsmöglichkeiten und Forschungen, die von Medizinerinnen und Medizinerinnen gemacht werden, geboten wird. Aus diesem Grund haben wir beschlossen - weil es daran auf jeden Fall gemangelt hat -, eine Stabstelle einzurichten, die diese Forschungen unterstützend koordiniert. Sie kann hier auch in enger Zusammenarbeit mit der EURAC überprüfen, ob sie besser positioniert werden können. Es ist uns wichtig, hier Synergien herzustellen.

Ich möchte ersuchen, die Zahlen von den fehlenden Fachärztinnen und Fachärzten, die genannt worden sind, etwas genauer zu bekommen, um sie auch überprüfen zu können. Soweit ich auf die Schnelle feststellen kann, handelt es sich hier um eine Rechnung, die die Pensionierungen betrifft. Bei den Pensionierungen muss man natürlich diejenigen, die neu aufgenommen werden, hinzunehmen. Was die Hausärztinnen und Hausärzte anbelangt, ist richtigerweise darauf hingewiesen worden, dass es nicht immer so selbstverständlich ist, dass diejenigen, die etwas mehr Patienten und Patientinnen haben, recht großzügig beim Abgeben sind. Man muss auch berücksichtigen, dass die einzelnen Familien, die eine Wahl getroffen haben, diese Wahl meistens durchaus bewusst für einen bestimmten Arzt oder eine bestimmte Ärztin getroffen haben. Insofern ist es für Jungärztinnen und -ärzte teilweise schwierig, schnell zu einer bestimmten Anzahl von Patientinnen und Patienten zu kommen. Was die Abschlussrate dieser Jungärztinnen und Jungärzte betrifft, waren es das letzte Mal 19, die abgeschlossen haben. Das ist unter jenem Limit, das wir brauchen würden. Wir würden auskommen, wenn wir noch die alte Regelung hätten, also unseren Landeskollektivvertrag. Dieser wurde - wie Sie wissen - von den Gewerkschaften der Hausärztinnen und Hausärzte zu Fall gebracht. Jetzt sind wir in der Situation, dass wir diese Grenze von den 1.500 berücksichtigen müssen und das macht uns Schwierigkeiten. Aber - wie gesagt - nicht nur das, sondern durchaus auch diese innere Organisation und die Bereitschaft, Patientinnen und Patienten abzugeben.

Es sind eine Reihe von anderen Dingen genannt worden. Ich möchte vor allem noch das Problem "Bürokratie" aufgreifen, das uns manchmal auf einem Arbeitsmarkt, der zunehmend schneller ist, Schwierigkeiten bereitet. Es wäre dringend notwendig, dass wir imstande sein könnten, viel, viel schneller auf die Menschen zuzugehen und sie auch anstellen zu können. Wir werden das nicht so beschleunigen können, wie wir es uns wünschen, aber wir können sehr vieles durchaus bürokratisieren. Dann müssen natürlich auch eine Reihe von Fachleuten dem zustimmen, unter anderem auch die Gewerkschaften, die hier ein Wort mitzureden haben, damit wir imstande sind, diese Prozesse zu beschleunigen. Wir werden versuchen, mit der Umgestaltung des 7er-Gesetzes auch in diesem Zusammenhang etwas schneller auf diesem schnelllebigen Arbeitsmarkt zu werden. Dadurch hätten wir die Möglichkeit, besser auf die Situation reagieren zu können. Ich muss allerdings auch zugeben, dass - was zu Recht auch angemerkt worden ist - wir einige Bereiche haben werden, in denen wir uns schwer tun. Ganz Europa tut sich schwer damit, tatsächlich die Fachärztinnen und Fachärzte zu bekommen. Deswegen ist dieser Auftrag so wichtig, dass wir imstande sind, insofern auch Veränderungen auf den Weg zu bringen, damit Leistungen, die heute von Ärzten wahrgenommen werden, zunehmend auch von Krankenschwestern und Pflegerinnen und Pfl-

gern übernommen werden können. Hier eine Entwicklung in Gang zu setzen, ist ganz wichtig. Genauso wichtig ist es, die Leistungen von den Krankenhäusern stärker hinaus zu den Menschen zu bringen, also nicht nur zu den Sprengeln, sondern teilweise auch in die Häuser der Patientinnen und Patienten. Früher ist man in der Regel ins Krankenhaus gegangen und dann entweder dort gestorben oder wieder gesund herausgekommen. Im Unterschied dazu gibt es heute einen viel längeren Prozess. Wir haben das große Glück, dass man auch mit einer chronischen Krankheit sehr lange und oft auch beschwerdefrei leben kann, wenn die entsprechende Begleitung gegeben ist. Diese Begleitung erfolgt über sehr lange Zeit, über Jahrzehnte. Deswegen sollten wir diese Begleitung der betroffenen Menschen stärken. Das ist die Zielsetzung des Ganzen, welche zum Teil von den Hausärztinnen und Hausärzten sowie auch von Pflegerinnen und Pflegern übernommen werden kann oder durch andere Berufe, die zunehmend mehr in der Begleitung dieser Menschen spezialisiert werden müssen.

Ich möchte noch zum Hauptthema kommen, damit das noch klar gesagt ist. Zu Punkt 1, Kollege Köllensperger, möchte ich sagen, dass wir ja zwei Mitglieder der Südsterne dabei haben. Das ist vielleicht in diesen Pressemeldungen etwas untergegangen. Das war von vorne herein so vorgesehen. Nachdem Mitglieder der Südsterne auch Ärztinnen des Krankenhauses Bozen sind, haben wir uns bemüht, jemanden zu nehmen, der selbstverständlich in der Ärztekammer eingeschrieben und gleichzeitig ein Arzt von Bozen ist. Es war von vorne herein so, dass wir zwei Mitglieder der Südsterne vorgesehen haben. Das kann auf jeden Fall noch weiter ergänzt werden. Sie treffen sich übrigens heute oder morgen in einer weiteren Sitzung.

Betreffend Punkt 2 habe ich schon auf die Stabstelle verwiesen. Ich sollte auch darauf verweisen, dass wir ein Entwicklungskonzept und ein Programm im Auge haben, was die Entwicklung der Ärztinnen und Ärzte dieses einen Sanitätsbetriebes betrifft. Wir müssen ein solches Entwicklungsmanagement für die Angestellten des Betriebes haben. In diese Richtung sollten auch die Maßnahmen gesetzt werden, die zusätzlich einen Anreiz zur wissenschaftlichen Forschung und zur Plattform, die wir schon vorgesehen haben, schaffen. Was das Gehalt von 240.000 Euro anbelangt, denke ich, dass wir andere Maßnahmen ergreifen müssen, um Anreize zu schaffen. Ich darf vielleicht auch darauf hinweisen, dass ein Omnibusgesetz unterwegs ist, in dem für Jungärztinnen und -ärzte vorgesehen ist, ihnen zumindest, wenn sie die Zweisprachigkeit haben, diese auch in der Phase der Ausbildung auszahlen zu können. Sonst haben wir wenig Möglichkeiten, bei den Bezahlungen etwas dazuzutun. Aber es gibt eine Reihe von anderen Überlegungen, die im Omnibusgesetz angedacht sind. Den Rest haben wir inzwischen auf die Seite gelegt, weil wir ja nicht wissen, ob wir diese zusätzlichen Gelder noch für Auszahlungen brauchen.

Vorsitz des Vizepräsidenten | Presidenza del vicepresidente: dott. Roberto Bizzo

PRESIDENTE: La parola al consigliere Köllensperger per la replica.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Wie gesagt, es ging mir vor allem darum, dass das Thema "Ärztmangel" hier wieder einmal angesprochen wird. Es war heuer in dieser Legislaturperiode noch nicht Thema im Plenum. Deswegen war es höchste Zeit, darüber zu reden. Es ist ganz klar, dass es darum geht, einen attraktiven Arbeitsplatz zu schaffen, dass der Sanitätsbetrieb ein attraktiver Arbeitgeber wird. Ich bin auch davon überzeugt, dass viele im Ausland befindliche Südtiroler, die in diesem Sektor arbeiten, zurückkommen würden.

Was den dritten Punkt betrifft, rede ich hier nicht über das Gehalt oder darüber, ob das richtig oder falsch ist, ich wollte nur, dass eine Zweckbindung vorgenommen wird, um dieses eventuell gesparte Geld der Ausbildung von Jungärzten zuzuführen. Es ist klar, dass das hier - ich glaube, dazu gibt es Rekurse - vorbehaltlich geschehen muss und sehe hier eigentlich kein Problem, diesen Punkt anzunehmen.

Dass schon Südsterne dabei sind, begrüße ich, das ist im Sinne dieses Antrages. Das war so nicht kommuniziert worden oder zumindest wurden wir davon nicht in Kenntnis gesetzt. Der entscheidende Punkt ist sicher der zweite, dass man hier die Entwicklung des Sanitätsbetriebes so managt, dass er ein attraktiver Arbeitgeber wird. Ich hoffe auf Unterstützung dieses Antrages.

PRESIDENTE: Apro la votazione sulla mozione: respinta con 14 voti favorevoli e 16 voti contrari.

Punto 15) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 497/15 del 21/10/2015, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante la tassa su animali d'affezione."**

Punkt 15 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 497/15 vom 21.10.2015, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend Heimtiersteuer.**"

Tassa su animali d'affezione

Premesso che siano insistenti le voci sul ripristino di una tassa comunale sui cani; premesso che nel 2010 in sede di discussione della legge provinciale di Bilancio di previsione 2011, fu stralciato per motivi opportuni un articolo deliberato dalla Giunta provinciale che reintroduceva la possibilità per i Comuni della Provincia di Bolzano di tassare alcuni animali d'affezione, nella fattispecie i cani,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna*

la Giunta provinciale

a non deliberare la reintroduzione di tasse a carico di proprietari di animali d'affezione, tra i quali i cani.

Heimtiersteuer

Es halten sich hartnäckige Gerüchte über eine mögliche Wiedereinführung einer Hundesteuer auf Gemeindeebene.

2010 wurde anlässlich der Debatte über das Landesgesetz zum Haushaltsvoranschlag 2011 aus triftigen Gründen ein von der Landesregierung genehmigter Artikel gestrichen, der darauf abzielte, für die Südtiroler Gemeinden die Möglichkeit zu schaffen, eine Tiersteuer für bestimmte Heimtiere – im konkreten Fall eine Hundesteuer – einzuführen.

Daher

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

sich gegen die Wiedereinführung einer Heimtiersteuer, etwa einer Hundesteuer, auszusprechen.

È stato presentato un emendamento alla parte impegnativa dalla consigliera Artioli:

"La parte dispositiva è così sostituita:

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna*

la Giunta provinciale

a non intraprendere alcuna iniziativa ai fini dell'introduzione di una tassa a carico dei proprietari di animali d'affezione."

"Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

Daher

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

keine Initiative zu ergreifen, damit eine Hundesteuer eingeführt wird."

La parola alla consigliera Artioli per l'illustrazione, prego.

ARTIOLI (Team Autonomie): Introdurre la tassa sul cane sarebbe colpire un bene affettivo. C'è stato forse un malinteso nel senso che sui giornali c'era scritto che si voleva introdurre la tassa sui cani, mentre oggi in aula scopro che sia il presidente della Giunta provinciale che l'assessore competente non hanno nessuna intenzione di introdurre una tassa su un bene affettivo. Chi è da solo vuole un cane che gli faccia compagnia, così come le famiglie scelgono di volere un cane. È un bene affettivo che non va toccato né da questa Giunta né dalla prossima. Abbiamo tanti modi per tassare la gente, ma rimanendo nella filosofia di questa Giunta che è stata quella di tagliare le tasse e non introdurre di nuove, credo che questo problema non sussiste. Sono contenta che sia stata solo una proposta avanzata sui giornali.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Wenn es sich in diesem Fall um eine Zeitungssente zu den Hunden handelt, dann wäre das ein "Zeitungshund" und man könnte darüber hinwegsehen, um es einmal so zu

sagen. Wir hatten ja die Thematik hier mit der Einführung der Hundesteuer. Das war damals eine umfangreiche Diskussion und - ich glaube - der damalige Landesrat Hans Berger wurde mit ordentlichen Hass-Mails überschüttet. Wir haben dann eine Weile darüber diskutiert, ob wir den Gemeinden die Möglichkeit geben, diese Steuer selbst einzuführen. Die Gemeinden haben gesagt: "Um Gottes Willen, wenschon muss das das Land verpflichtend einführen. Wir wollen uns das nicht aufhalsen lassen." Daraufhin haben wir über Ausnahmestimmungen ab einem bestimmten Alter - nicht das Hundealter, sondern das Alter des Besitzers oder der Besitzerin - diskutiert usw. Es war eine riesige Diskussion und zum Schluss wurde alles fallen gelassen. Ich denke auch, dass es absolut gerechtfertigt ist, zu sagen: Wir brauchen diese Thematik nicht noch dazu. Wenn man eine Hundesteuer einführen würde, würde sich sicher auch die Frage stellen, warum dann nicht auch beispielsweise eine Katzensteuer, eine Vogelsteuer usw. ins Auge gefasst wird. Wenn man eine Vogelsteuer einführen würde, dann würden wir alle ordentlich bezahlen müssen, denn einen kleinen Vogel hat doch jeder irgendwo. Ich denke, dass wir hier sicherlich gut daran tun, zu sagen: Nein, das wollen wir nicht und darüber wollen wir auch nicht diskutieren!

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: Dr. Thomas Widmann

PRÄSIDENT: Abgeordneter Urzì, Sie haben das Wort, bitte.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): La collega Artioli presenta una mozione e dice che comunque non serve, perché è superata. Fatemi capire un attimo, perché abbiamo discusso, e io posso mettermi il cuore in pace, assessore Schuler, solo di fronte ad una chiara espressione di rimozione della volontà di affrontare la questione della tassa sugli animali d'affezione per il corso della legislatura. Che si dica attraverso anche il voto sulla mozione della collega Artioli nella versione emendata che mi sembra molto chiara e precisa, io voterò con piacere il passaggio che dice: *"impegna la Giunta provinciale a non intraprendere alcuna iniziativa ai fini dell'introduzione di una tassa a carico dei proprietari di animali d'affezione"*, e vorrei che lo votasse anche la Giunta provinciale così da dichiarare in maniera ufficiale che non è prevista questa tassa e non la si vuole mettere in previsione. Qualche giorno fa ho interrogato l'assessore Schuler e gli ho chiesto se può dire: no, noi non vogliamo e non abbiamo nemmeno in previsione per l'intera durata della legislatura l'intenzione di presentare una tassa sui cani. Io chiedo, poi è libertà rispondere sì o no. Se l'assessore mi dice che non hanno intenzione, ora e neanche per il futuro, di introdurre questa tassa, io so, prendo atto, ringrazio perché è anche la mia linea, perché ritengo che non possa essere tassato l'affetto, tanto per essere chiaro. Il tutto nasce da una dichiarazione del sindaco Bertinazzo in Consiglio dei Comuni di sollecitazione alla Giunta provinciale di intervenire in questa direzione, quindi la Giunta è anche legittimata di dire: no, non abbiamo intenzione di farlo, non lo vogliamo fare, lo escludiamo nella maniera più categorica. Però l'assessore non l'ha fatto la volta scorsa, e spero lo faccia questa volta, che non ci dica cioè solo che non c'è nessuna proposta presentata. Questo non basta, è ovvio che non c'è oggi ma domani potrebbe esserci. Ci dica, assessore, e sarà l'unico modo per chiarire, io non capisco questo tira e molla, basta essere chiari che non c'è nessuna proposta presentata da parte della Giunta e non abbiamo intenzione di presentarla per l'intera durata della legislatura. Chiuso il capitolo, non ne parleremo più fino alla prossima legislatura, ne parlerà chi ci sarà in questo Consiglio e nella futura Giunta. Vuole assumersi questo impegno, assessore, fuori dalle ambiguità? Le chiedo solo questo, è una cosa molto semplice. Non si faccia rincorrere da tutti per avere una dichiarazione di chiarezza. Credo che faccia bene essere trasparenti e chiari e quindi dichiarare la propria volontà. Aspetto questa dichiarazione: "No, non c'è nessun progetto, né ci sarà nel corso dell'intera legislatura." In caso contrario potrà continuare a permanere il dubbio e la preoccupazione del fatto che domani ci possa essere un ripensamento e quindi che la tassa possa essere introdotta. Non lo vorremmo!

SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden - SVP): Ich weiß nicht, ob jetzt alle mit meiner Antwort zufrieden sein werden. Ich versuche sie trotzdem zu begründen. Die Hundesteuer ist 1974 mit einer staatlichen Reform abgeschafft worden. Seitdem ist einige Male darüber diskutiert worden, ob man sie wieder einführen sollte. Theoretisch hätten wir seit einigen Jahren die Möglichkeit, eine solche Steuer wieder einzuführen. Und es ist in der Tat auch angesprochen worden. In der vergangenen Legislaturperiode ist im Landtag darüber diskutiert und entschieden worden, den Antrag an die Regierung wieder zurückzunehmen. Damit war die Sache erledigt. Jetzt ist das Thema wieder in Diskussion, vor allem in der Presse. Gestern hat es auch eine entsprechende Anfrage des Kollegen Urzì gegeben. Ich möchte zu diesem Antrag noch einmal ins Bewusstsein rufen, wer Gesetzesinitiativen machen kann. Die Landesregierung aufzufordern, hier keine Initiativen zu ergreifen, würde zu kurz greifen, weil jeder der hier anwesenden Abgeordneten eine Gesetzesinitiative ergrei-

fen und dieses Thema auf die Tagesordnung bringen kann. Eine weitere Variante, die wir per Gesetz eingeführt haben, wäre, dass auch der Rat der Gemeinden bzw. die Gemeinden einen Antrag an die Landesregierung stellen könnten, sich mit diesem Thema zu befassen. Ich möchte hier noch einmal darauf verweisen, dass weder seitens des Rates der Gemeinden, noch seitens eines Mitgliedes der Landesregierung, noch seitens eines Abgeordneten des Landtages hier eine Initiative ergriffen worden ist. Dies wäre notwendig, damit der Landtag in seiner Souveränität natürlich auch entsprechend entscheiden und diskutieren kann. Danke!

PRÄSIDENT: Bevor ich der Kollegin das Wort für die Replik erteile, möchte ich die 4. Klasse Wirtschaftsfachoberschule "Heinrich Kunter" Bozen mit Professor Zublasing recht herzlich begrüßen, herzlich Willkommen hier in der Aula!

Abgeordnete Artioli, bitte.

ARTIOLI (Team Autonomie): Ritiro la mozione perché, nonostante l'assessore Schuler non abbia voluto dire chiaramente di non esser interessato ad introdurla, abbiamo capito che nessuno vuole introdurla. Io mi fido del presidente della Giunta provinciale che è il nostro assessore all'economia e non vuole aumentare né introdurre nuove tasse.

PRÄSIDENT: Wir kommen zu Punkt 17 der Tagesordnung, Beschlussantrag Nr. 251/14. Abgeordneter Leitner, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident! Ich ersuche, den Punkt 18 der Tagesordnung betreffend das Freihandelsabkommen vorzuziehen und Punkt 17 nachher zu behandeln!

PRÄSIDENT: Ich gebe dem Antrag statt.

Punkt 18 der Tagesordnung: "**Begehrensantrag Nr. 46/15 vom 28.8.2015, eingebracht von den Abgeordneten Leitner, Blaas, Mair, Tinkhauser, Stocker S. und Oberhofer, betreffend Südtirol vor dem Freihandelsabkommen TTIP schützen.**" (Fortsetzung).

Punto 18) dell'ordine del giorno: "**Voto n. 46/15 del 28/8/2015, presentato dai consiglieri Leitner, Blaas, Mair, Tinkhauser, Stocker S. e Oberhofer, riguardante: tutelare la Provincia di Bolzano dal Trattato transatlantico per il commercio e gli investimenti (TTIP).**" (continuazione)

Ich teile mit, dass die Behandlung des Begehrensantrages in der Sitzung vom 7.10.2015 unterbrochen wurde. Der Abgeordnete Leitner hat einen Änderungsantrag eingebracht, der wie folgt lautet: "Im letzten Absatz der Prämissen werden nach dem Wort "Landtag" folgende Worte eingefügt: "zum jetzigen Zeitpunkt".

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

1. die Bevölkerung umfassend über Inhalte und Auswirkungen des Transatlantischen Freihandelsabkommen (TTIP) zu informieren;
2. das Abkommen einem verbindlichen Referendum zu unterziehen."

"Nell'ultimo paragrafo delle premesse, dopo le parole "dichiara di essere" sono aggiunte le parole ", allo stato attuale,".

La parte dispositiva è così sostituita:

1. a informare i cittadini in modo esaustivo su contenuti e ripercussioni del Trattato transatlantico per il commercio e gli investimenti (TTIP);
2. a sottoporre detto Trattato a un referendum vincolante."

Abgeordneter Leitner, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich bin jetzt nicht sicher, ob ich das letzte Mal meine Redezeit ausgeschöpft habe. Wir haben schon darüber diskutiert.

PRÄSIDENT: Sie haben Ihre Redezeit noch nicht vollkommen ausgeschöpft, aber bereits mit der Erläuterung des Antrages begonnen. Sie können Ihre Ausführungen gerne ergänzen, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Gut, dann ergänze ich sie auch deshalb, weil ich einen Abänderungsantrag eingebracht habe, und zwar sowohl für den einleitenden als auch für den beschließenden Teil des Antrages. Ich darf diesen Abänderungsantrag vielleicht verlesen. Wenn es im letzten Teil des einleitenden Teiles heißt, dass sich der Südtiroler Landtag entschieden gegen das geplante Transatlantische Freihandelsabkommen TTIP zwischen der EU und den USA ausspricht, würde ich die Worte "zum jetzigen Zeitpunkt" einfügen. Im beschließenden Teil werden das Parlament und die Regierung aufgefordert: "1. die Bevölkerung umfassend über Inhalte und Auswirkungen des Transatlantischen Freihandelsabkommen (TTIP) zu informieren; 2. das Abkommen einem verbindlichen Referendum zu unterziehen." Ich bin der Überzeugung, dass die Menschen das Recht haben, zu wissen, was in einem solchen Abkommen dieser Tragweite steht. Von diesem Abkommen ist auch Südtirol unweigerlich betroffen, weil wir Teil dieses Staates sind. Das ist derzeit nicht der Fall. Ich habe das letzte Mal schon darauf verwiesen, dass die Europäische Union, der wir auch angehören, dabei ist, mit den USA, aber auch mit anderen Staaten Abkommen zu schließen, von denen die Bevölkerung im Hinblick auf Sicherheitsstandards bei Nahrungsmitteln, im Arbeitsbereich, im Sozialbereich und dergleichen Dingen mehr betroffen ist. Wenn ich lese, dass ein weiteres Abkommen im Raum steht, nämlich TISA, welches erst fünf Jahre nach der Unterzeichnung veröffentlicht wird, dann hätte man bei den Bauern früher gesagt, dass man die Katze im Sack nicht kaufen möchte. Wenn man dermaßen schwerwiegende Auswirkungen zu erwarten hat, müsste es doch möglich sein, die Bevölkerung im Vorfeld umfassend zu informieren, damit sie weiß, was auf sie zukommt. Natürlich hat das das Land Südtirol allein nicht im Griff, um es so zu formulieren. Das Abkommen wird ja von den Staaten der Europäischen Union, welche ein Zusammenschluss von Staaten und nicht von Regionen ist, unterzeichnet. Aber das hat natürlich in besonderer Weise auch Auswirkungen auf Südtirol, wenn ich an landwirtschaftliche Produkte, aber auch an den Arbeitsbereich und andere denke. Dieses Abkommen wird so klammheimlich hinter verschlossenen Türen verhandelt und ist nicht dazu angetan, die Bevölkerung im Vorfeld in transparenter Weise zu informieren. Betroffen sind dann schlussendlich alle. Deshalb ist es schon notwendig, dass wir jetzt unsere Forderungen stellen, solange noch die Gespräche geführt werden. Die Gespräche wurden ja teilweise ausgesetzt. Hier setzt sich das "Junker-Prinzip" durch, das da lautet, dass wir einmal etwas vorschlagen und dann schauen, wie die Reaktionen sind. Wenn sich nicht viel rührt, ziehen wir es durch. Das hat der derzeitige Kommissionspräsident Junker einmal in einem Interview gesagt. Das heißt, wenn es uns gelingt, die Bevölkerung hinter das Licht zu führen, dann tun wir es. Wenn es uns nicht gelingt, müssen wir ein bisschen nachgeben. Diese Art von Politik, die die Europäische Union hier betreibt, dürfen wir uns nicht gefallen lassen. Die Bevölkerung der einzelnen Staaten muss es dann ausbaden. Wir kennen einige Bereiche, die hier tangiert werden. Wenn man von TTIP spricht, wird allgemein von den "Chlorhühnern" geredet. Wir wissen auch nicht, wie es beispielsweise mit genmanipulierten Organismen aussieht. Wenn es nach den Wünschen der amerikanischen nicht nur Großkonzerne geht, dann sind wir als Parlamente natürlich lästige Hürden. Hier wird alles außerhalb der Parlamente beschlossen und die Parlamente sollen es dann absegnen. Das heißt, dass sich die Politik hier von der Wirtschaft regelrecht gängeln lässt. Diese Art von Politik teile ich nicht. Dazu werden dann noch eigene Schiedsgerichte eingesetzt. Außerhalb des ordentlichen Gerichtsweges stellt man den Investitionsschutz in den Vordergrund. Eine internationale Firma beispielsweise kann klagen, wenn ihr vorkommt, dass die Gesetze, die gemacht wurden, diesem Freihandelsabkommen widersprechen. Hier dreht man den Spieß um! Die Politik muss nicht die Klinge in der Hand, sondern im Griff halten. Mit diesem Abkommen soll genau das umgekehrt werden. Das kann nicht sein! Ich bin Demokrat genug, um zu sagen, dass politische Entscheidungen in den Parlamenten und nicht außerhalb getroffen werden müssen. Es ist ja ungeheuerlich, was man da von uns verlangt. Der Landtag hat hier natürlich nicht die Entscheidungsbefugnis. Aber wir haben die Pflicht, unsere Menschen vor irgendwelchen Verträgen, von denen sie schlussendlich Schaden nehmen könnten, zu schützen. Deshalb ersuche ich die Kolleginnen und Kollegen, diesem Antrag zuzustimmen! Noch ist die Geschichte nicht gegessen, noch ist das Abkommen nicht geschlossen. Deshalb ist es wichtig, bereits im Vorfeld umfassend zu informieren. Dazu müsste man die Staaten schon verpflichten. Nach meinem demokratischen Verständnis sollte man die Bevölkerung über Verträge dieser Tragweite auch abstimmen lassen.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Herr Präsident! Wir haben über das Freihandelsabkommen TTIP schon öfters geredet und uns fast einstimmig dagegen ausgesprochen. Zumindest haben fast alle von uns Vorbehalte gegenüber diesem Traktat geäußert. So werden wir das auch heute sicher tun. Den Ansatz, mit Information aufzuklären, finden wir sehr gut. Gerade die Unsicherheit und die Unwissenheit gegenüber diesem Abkommen und seinen vielen Schichten sind sehr groß. Hier bedarf es nicht nur einer umfassenden, sondern auch einer ausgewogenen Information. Wir alle erleben immer wieder Aussagen auch von lokalen Politikern und Mandataren, bei denen der ganze Wissenstand gar nicht so eindeutig ist und folglich auch in der Bevölkerung

fehlt. Diese Unsicherheit ist sehr ungut, aber auch Ausdruck einer allgemeinen Skepsis darüber, dass die großen internationalen Entscheidungen im alltäglichen Leben von uns Konsumentinnen und Konsumenten in unserer Gesundheit, in unserem Lebensstil, aber auch in unserer Brieftasche spürbar sind.

Eine Frage hätte ich zu Punkt 2, Kollege Leitner und Kollegen von den Freiheitlichen. Wenn es heißt, dass das Abkommen einem verbindlichen Referendum zu unterziehen ist, habe ich mir überlegt, wie wir das praktisch machen könnten. Das einzige Instrument, das wir momentan zur Verfügung haben - und ich nutze diesen Antrag, um auf das defizitäre Gesetz zur Bürgerbeteiligung hinzuweisen -, ermöglicht uns eine unverbindliche Volksbefragung über ein Landesgesetz, bevor es in Kraft tritt. Also, von daher wird sich ein Referendum ein bisschen schwierig erweisen. Wir müssten ein Landesgesetz machen, ans europäische Parlament richten und darüber abstimmen lassen.

ABGEORDNETER: Ans italienische Parlament!

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Also, in Italien sollte man darüber abstimmen. Gut, in Ordnung, das ist noch einmal eine Spur größer. Ich stelle es mir deshalb nicht leichter vor. Trotzdem konnte ich noch einmal einen kleinen Hinweis auf unser Gesetz, an dessen Verbesserung wir ja arbeiten, anbringen. Vielen Dank!

STEGER (SVP): Herr Präsident! Grundsätzlich haben der Freihandel sowie die Abschaffung von Handelsbarrieren und von Zöllen im letzten Jahrhundert viele Freiheiten und auch die Entwicklung des Wohlstandes in Europa - und nicht nur in Europa - gebracht. Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn Schranken abgebaut werden. Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn der Handel freier wird. Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn in einem globalen Markt auch die Zugangskriterien für jeden Marktteilnehmer frei sind. Das ist der Grundsatz und zumindest für meine Partei eine Grundhaltung. Aber in diesem Begehrensantrag ist ein Problem angesprochen worden, das wir tatsächlich in den letzten Monaten verspüren. Eines ist der freie Handel und etwas anders ist die Diktatur von Konzernen bzw. Großkonzernen. Das sind zwei verschiedene Dinge. Wir haben nämlich gesehen, dass in den letzten Jahren immer öfter die Entscheidungen nicht mehr von der Politik getroffen wurden, sondern von ganz wenigen, großen Marktteilnehmern, die den gesamten Weltmarkt konzentriert haben. Und das ist gefährlich und auch nicht gut. Im ersten Semester eines Betriebs und einer Volkswirtschaftslehre wird einem gesagt, dass Konzentrationen zu Erhöhungen von Preisen führen, dass es nicht zu mehr, sondern zu weniger Wohlstand kommt. Insofern haben wir als politische Entscheidungsträger die Pflicht, im Kleinen wie im Großen dafür zu sorgen, dass Konkurrenz und Wettbewerb stattfinden können, was ja oft nur als Fassade gilt, gerade in den ganz großen Bereichen, und nicht die Realität darstellt. Das wollte ich grundsätzlich gesagt haben.

Zum Antrag selbst! Ja, es ist nicht transparent verhandelt worden. Wir wissen nicht, was letztendlich in den Dokumenten drinnen steht. Und wir wissen nicht, ob es ungerechtfertigte Vorteile für bestimmte Marktteilnehmer zu Lasten von anderen Marktteilnehmern gibt. Wir wissen auch nicht, welche Qualitätsstandards garantiert werden können, auch wenn ich bis vor kurzem gesagt habe, dass mich die europäischen Qualitätsstandards mehr überzeugen und ich darin mehr Vertrauen habe. Aber wenn ich mir den VW-Skandal anschau, dann komme ich auch bezüglich Europa ins Grübeln und denke, dass hier Mechanismen zur Qualitätssicherung fehlen. Wenn wir das auf Lebensmittel übersetzen möchten, dann wäre das schon gravierend. Insofern ist aus meiner Sicht absolute Transparenz notwendig, welche zum gegebenen Zeitpunkt nicht gegeben ist.

Kollege Leitner, ich teile Ihre Auffassung im beschließenden Teil voll und ganz, wenn Sie sagen, dass umfassend über Inhalte und Auswirkungen des TTIP zu informieren ist. Ob es dann ein Referendum auf nationaler Ebene geben kann, muss man sehen. Darauf will ich nicht näher eingehen. Jedenfalls muss die Bevölkerung informiert werden und sollte sich dann auch irgendwo ausdrücken können. Wenn man dann sieht, dass sich die Sorgen, die wir alle in diesem Saal haben, nicht bewahrheiten, ist einem Freihandelsabkommen überhaupt nichts entgegenzusetzen. Dann ist es sogar gut, wenn Freihandelsabkommen abgeschlossen werden. Dies gilt aber nur unter diesen Voraussetzungen. Deshalb stimme ich Ihrem Antrag zu!

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): La parte impegnativa così come è rivista è molto chiara ed efficace, quindi voterò a favore anche delle premesse, proprio per inquadrare la qualità di un problema che ci coinvolge tutti nella nostra più ampia inconsapevolezza. Questo è ciò che dovrebbe fare preoccupare, ossia come il livello di trasparenza delle trattative sia stato tenuto sotto traccia, ma c'è stato anche uno scarsissimo dibattito pubblico e una scarsissima attivazione da parte della politica su temi di questa rilevanza. E non mi riferisco solo al livello provin-

ciale, mi riferisco al livello europeo. Solo negli ultimi mesi si è cominciata a notare una mobilitazione più attiva nei paesi che hanno avuto margini di dibattito più ampio come la Germania. Ci sono state delle mobilitazioni di piazza che dimostrano come si cominci a percepire il senso dell'incertezza del salto nel buio che stiamo affrontando nel caso in cui questo processo venisse completato secondo le premesse che ci sono note, che porterebbe l'Europa intera, non solo l'Alto Adige o l'Italia, verso un periodo di revisione profonda di alcune delle sue condizioni di stabilità economica.

Questa non è una posizione protezionistica, è rivendicare piuttosto il buon diritto dell'Europa, della sua storia, della sua civiltà, per rimanere sul piano morale, sicuramente della sua cultura ma anche del suo lavoro e del suo ingegno, il che significherebbe avviarci, sulla strada che è stata indicata, verso la rimessa in discussione di tutti quei parametri che hanno legato la produzione, il lavoro europeo, quindi anche italiano, a delle condizioni nelle quali poter riconoscere indicatori di qualità assoluti che questo trattato rimetterebbe in discussione. A pagarne il prezzo sarebbe non solo la qualità della vita degli europei tutti, ma sarebbe anche la condizione di stabilità del mercato del lavoro, la condizione di tenuta di quei parametri di certezza che l'Europa è riuscita sinora a fissare sia per quanto riguarda i livelli qualitativi della propria produzione, sia per quanto riguarda le conquiste sociali che ha potuto mettere in campo a tutela del lavoro nel nostro continente.

Si tratta di un salto nel buio rispetto al quale è necessario avviare una profonda riflessione. Questo documento apre la strada in maniera concreta a un pronunciamento del Consiglio provinciale e condivido l'idea di un referendum vincolante sull'adesione del nostro Paese, dell'Italia intera a questo trattato. Quindi un sì convinto al voto.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Herr Präsident! Wie Kollege Steger richtig gesagt hat, geht es beim TTIP nicht nur um den Freihandel, sondern auch um eine Machtverschiebung hin von der Demokratie und von der Jurisdiktion zu den Großkonzernen. Das ist eigentlich der negative Aspekt. Wenn es nur um den Freihandel gehen würde, dann wäre die Diskussion gar nicht notwendig. Es geht hier wirklich darum, die Macht der Großkonzerne so zu stärken, dass sie gegenüber der Demokratie, aber auch gegenüber der Rechtssprechung ein Übergewicht erhalten. Und das ist die große Gefahr in diesem Abkommen! Das ist auch die große Gefahr, der sich Europa den USA gegenüber aussetzt, denn die stärkeren Konzerne sind jenseits des Atlantiks. Ich bin natürlich absolut für diesen Antrag, denn meine Einstellung zum Freihandelsabkommen ist bekannt. Wir haben das bereits mit Beschlussanträgen und Begehrensanträgen unterstrichen.

Punkt 1 ist völlig legitim und dringend nötig. Zu Punkt 2 betreffend die Abhaltung eines Referendums ist Folgendes zu sagen. Es ist bekannt, dass die europäische Kommission sogar die sogenannte EBI, die Europäische Bürgerinitiative, welche eine reine Petition ist und keine vinkulierende Wirkung hat, abgelehnt hat. Da sieht man bereits die Einstellung, die von der europäischen Kommission zu einem Referendum ausgeht. Ein Referendum ist laut einer Studie der UNI Köln nur in 14 Staaten der EU möglich. Italien gehört nicht dazu. In Italien sind Referenden zu EU-Verträgen nicht zulässig. Diese 14 Staaten sind unter anderem Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Österreich, Polen, Rumänien, Großbritannien usw. Interessant ist hier vor allem Frankreich, weil laut Umfragen eine große Mehrheit der Bevölkerung dort ein TTIP ablehnen würde, sollte es um zum Referendum kommen. Auch in den Niederlanden wäre ein Referendum mit ganz geringen Zugangshürden zulässig. Man bräuchte dort nur 300.000 Unterschriften, um ein Referendum über die Ratifizierung des TTIP effektiv loszutreten. Wie gesagt, Italien fehlt in dieser Liste.

Was noch ein interessantes Thema und nicht ganz abgeklärt ist, ist die Ratifizierung des Abkommens durch die Nationalen Parlamente. Wäre es ein reiner Handelsvertrag, dann würde die Kompetenz in Brüssel liegen und die Sache würde mit einer Brüsseler Unterzeichnung gegessen sein. Da es aber doch ein gemischtes Abkommen ist, geht es weit über den Handel hinaus. Das Abkommen greift in die Jurisdiktion und in das Sozialwesen ein und geht weit über den Handel hinaus. Ich gehe davon aus, so wie es auch in diesen Studien steht, dass die Ratifizierung der Nationalparlamente sehr wohl erforderlich ist. Auch hier kann man davon ausgehen, dass gerade in Frankreich eine eher negative Haltung zu diesen Abkommen bestehen und es zu Fall bringen würde. Die EU-Kommission hat bereits ihrerseits eine Studie in Auftrag gegeben, soweit ich weiß, um es zu verhindern. Die EU-Kommission möchte auf keinen Fall, dass die Nationalen Parlamente dieses Abkommen ratifizieren müssen. Ich gehe aber davon aus, dass es dort weit über den Handel hinausgeht, dass es in die nationalen Kompetenzen eingreift und eine Ratifizierung sehr wohl möglich ist. Das wäre natürlich der beste Weg. Ein Referendum wäre wünschenswert. Ich unterstütze diesen Antrag aus Prinzip, befürchte aber, dass es in Italien nicht möglich sein wird, ohne eine Veränderung der Verfassung ein Referendum darüber abzuhalten.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Herr Präsident! Ich denke, wir haben uns über die Verhandlungen, die da stattfinden, schon eingehend unterhalten. Es besteht ja auch - so habe ich es den Wortmeldungen entnommen - im Prinzip Einigkeit darüber, dass der Freihandel an und für sich etwas Positives wäre. Darüber müssten wir jetzt keine Diskussion führen. Es ist uns aber wichtig, dass nochmals unterstrichen wird, dass wir nicht die Idee eines Freihandelsabkommens bemängeln, sondern die Vorgangsweise und die vermutlichen Inhalte. Wir müssen ja gerade von vermutlichen Inhalten sprechen, da es darüber keine Informationen gibt. Deshalb bemängeln wir vor allem diese Verschleierungstaktik, die hier stattfindet. Man muss sie so nennen, da nicht darüber informiert wird. Sogar EU-Parlamentarier dürfen keine Einsicht nehmen und es wäre vorgesehen, dass die Veröffentlichung erst nach Jahren des Inkrafttretens des Freihandelsabkommens stattfinden würde. So zumindest hört man davon und vieles andere mehr. Deshalb können wir diesen umformulierten Antrag unterstützen, weil er nicht grundsätzlich ausschließt, dass ein Freihandelsabkommen geschlossen wird, sondern besagt, dass wir es derzeit in dieser Form bitte nicht abschließen sollten. Zunächst sollte einmal umfassend darüber informiert und die Politik nicht außen vor gelassen werden. Man sollte der Politik wieder die Gestaltungsmöglichkeit zurückgeben. Besser gesagt, die Politik muss sie sich zurückholen. Es wäre ja noch schöner, wenn wir die Konzerne darum bitten müssten. Die Politik ist jetzt aufgefordert, wieder die Gestaltung zu übernehmen. Aus diesem Grund unterstützen wir diesen Antrag.

Es stimmt, dass wir beim letzten Punkt betreffend das Referendum unsere Zweifel haben, nicht etwa, weil wir gegen ein Referendum wären, sondern weil sich die Frage stellt, inwieweit so etwas aufgrund der derzeit geltenden Rechtslage durchführbar wäre. Das könnte man auch gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt fordern, sobald die Informationen vorliegen. Dann könnte man das einfordern. Im Prinzip kann man zustimmen, auch wenn man vielleicht weiß, dass die Umsetzbarkeit hier etwas schwieriger sein wird. Vielleicht könnte man die Formulierung mit dem Wort "gegebenenfalls" ergänzen, dann würde es eine Zustimmung erleichtern und man hätte nicht den Eindruck, dass man nicht weiß, um was es sich genau handelt. Sonst prinzipiell unsere Zustimmung! Es kann nicht sein, dass hier verschleiert wird.

Erlauben Sie mir bitte noch einen Satz! Wir sollten vermeiden, immer so tun, als ob wir in Europa die großen Konsumentenschutzstandards hätten, während die Amerikaner keine haben. Das ist - das müssen wir als Europäer wirklich auch mit Schamesröte feststellen - leider umgekehrt. Die ganz großen Skandale, die zuletzt im Bereich Lebensmittelproduktion, Auto usw. aufgekommen sind, wurden in Amerika aufgedeckt. Dort wird von den Gerichten sehr rigide vorgegangen. Die Schadenersatzzahlungen, die die Konzerne dort leisten müssen, sind um ein Vielfaches höher als in Europa, wenn sie sich so etwas leisten. Hier hat man manchmal ein bisschen eine europäische Arroganz. Das tut dem Ganzen natürlich keinen Abbruch, dass diese Inhalte aufgedeckt werden müssen. Nur sollten wir nicht glauben, dass wir die großen Konsumentenschützer wären. Auch wir haben hier noch sehr vieles nachzuholen. Das sollten wir an dieser Stelle auch einmal feststellen. Grundsätzlich unsere Zustimmung!

LEITNER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! Ich möchte nicht mehr viel hinzufügen und bedanke mich für die Diskussion. Ich denke, wir sehen das alle ziemlich ähnlich. Auch ich bin der Meinung, dass man die demokratiepolitische Bedeutung in den Vordergrund stellen muss. Von einigen Kollegen ist hier richtig gesagt worden, wie die Gewichtung aussieht. Je mehr wir die Bevölkerung und die Menschen an einer Willensbildung teilhaben lassen, desto mehr stehen sie hinter irgendeinem Projekt, einem Beschluss oder in diesem Fall einem Vertrag.

Ich habe schon gesagt, dass in der Vergangenheit viel zu viel auf zwei, drei Bereiche hingewiesen worden ist. Mit dem Verweis auf die "Chlorhühner" kann man natürlich emotional argumentieren. Es war vielleicht wichtig, um die Menschen überhaupt zum Nachdenken anzuregen. Ich habe gerade in dieser Frage sehr, sehr viele Zuschriften bekommen, weil in der Bevölkerung einfach Unsicherheiten da sind. In dieser Petition, die auf europäischer Ebene gestartet worden ist, haben immerhin drei Millionen Menschen unterschrieben. Wenn jemand unterschreibt, gehe ich davon aus, dass er es auch gelesen hat oder sich davon überzeugen ließ. Es brodelt und deshalb ist es wichtig, dass man soweit wie möglich informiert wird.

Was das Referendum anbelangt, ist mir auch bewusst, dass das vielleicht einen Haken haben kann. Kollege Köllensperger hat sicherlich Recht, wenn er sagt, dass es die Ratifizierung wahrscheinlich geben wird müssen. Man könnte den Text auch umformulieren, aber ich würde ihn so stehen lassen. Dann sehen wir, was man uns von römischer Seite sagen wird.

PRÄSIDENT: Wir kommen - wie vom Abgeordneten Steger beantragt - zur getrennten Abstimmung des so geänderten Begehrensantrages.

Ich eröffne die Abstimmung zu den Prämissen: mit 12 Ja-Stimmen und 15 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung zum beschließenden Teil: mit 28 Ja-Stimmen genehmigt.

Ich weise darauf hin, dass nun die Ämter der Landesregierung die gesetzlichen Neuerungen zwecks Behandlung der Haushaltsgesetze erläutern werden.

Wir fahren am Nachmittag fort. Die Sitzung ist unterbrochen.

ORE 12.57 UHR

ORE 14.45 UHR

Namensaufruf - appello nominale

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist wieder aufgenommen.

Ich ersuche den Abgeordneten Pöder, den Punkt 19 der Tagesordnung, Landesgesetzentwurf Nr. 7/14 zu vertagen, weil wir ihn nicht erschöpfend behandeln können.

Punkt 20 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 147/14 vom 4.6.2014, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend: Höhere Einkommensgrenzen für den Unterhaltsvorschuss."**

Punto 20 all'ordine del giorno: **"Mozione n. 147/14 del 4/6/2014, presentata dal consigliere Pöder, riguardante: Limiti di reddito più alti per accedere all'anticipazione dell'assegno di mantenimento."**

Höhere Einkommensgrenzen für den Unterhaltsvorschuss

Die derzeitigen Einkommensgrenzen für die Berechtigung zum Unterhaltsvorschuss für Kinder getrennt lebender bzw. geschiedener Elternteile sind objektiv zu niedrig. Sie führen dazu, dass Elternteile wegen eines knapp zu hohen Monatseinkommens die entsprechende Leistung, die sie dringend benötigen würden, nicht erhalten. Oft wird das Einkommen des einzigen Elternteiles durch Ratenzahlungen für Wohnungen oder Häuser oder andere Anschaffungen belastet, weil der andere Elternteil nicht nur die Unterhaltszahlung verweigert, sondern sämtliche andere Zahlungen ebenfalls nicht mehr tätigt.

Dies vorausgeschickt,

beschließt

der Südtiroler Landtag:

Der Landtag spricht sich dafür aus, die Einkommensgrenzen für die Berechtigung zum Unterhaltsvorschuss zu erhöhen und die Möglichkeit zu schaffen, bei Härtefällen und in besonderen Situationen diese Einkommensgrenzen flexibel zu handhaben.

Limiti di reddito più alti per accedere all'anticipazione dell'assegno di mantenimento

Gli attuali limiti di reddito per avere diritto all'anticipazione dell'assegno di mantenimento a favore di bambini con genitori separati o divorziati sono obiettivamente troppo bassi. Ci sono genitori con un reddito mensile che supera di poco questi limiti e quindi non possono beneficiare di una prestazione di cui avrebbero invece urgente bisogno. Spesso su una famiglia monoparentale grava il pagamento delle rate di un mutuo per l'alloggio, la casa o altri acquisti effettuati, in quanto l'altro genitore, oltre a non versare gli alimenti non effettua tutti gli altri pagamenti a cui dovrebbe provvedere.

Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

delibera quanto segue:

Il Consiglio provinciale si dichiara favorevole all'innalzamento dei limiti di reddito per l'accesso all'anticipazione dell'assegno di mantenimento e alla creazione dei presupposti per gestire in modo flessibile questi limiti in casi estremi e in situazioni del tutto particolari.

Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Die Problematik in dieser Thematik ist jene, dass beim Unterhaltsvorschuss Einkommensgrenzen existieren. Wenn man diese Einkommensgrenzen knapp überschreitet

oder überschreitet, dann erhält man keinen Unterhaltsvorschuss mehr. Das mag eine gewisse Logik haben, aber ich denke, dass diese Einkommensgrenze zu niedrig angesetzt ist. Ich habe bereits einige Fälle zur Bearbeitung sozusagen erhalten, bei denen diese Problematik dahingehend aufgetreten ist, dass, weil es eine relativ niedrige Einkommensgrenze ist, die betreffenden Mütter mit ihren Kindern keinen Unterhaltsvorschuss erhalten haben und das ist schon eine doch Benachteiligung.

Es geht hier nicht um eine Wohnbauförderung und um irgendwelche andere Förderungen, sondern darum, dass der in Trennung lebende oder geschiedene Ehepartner den Unterhalt nicht bezahlt und dann eine Mutter mit ihren Kindern in finanzielle Schwierigkeiten gerät und von der Unterhaltsvorschussstelle den Unterhalt vorge-schossen bekommt. Das Land oder die öffentliche Hand schaut dann von demjenigen, der den Unterhalt nicht bezahlt, diesen einzukassieren, denn das Problem ist einerseits ein juridisches, aber andererseits ein ganz prakti-sches. In dem Moment fehlt einfach das Geld für die Kinder und für die Mutter. Wenn ich die Einkommensgrenze ganz knapp überschreite, dann bekomme ich von der Unterhaltsvorschussstelle nichts mehr. Das wäre logisch, wenn die Einkommensgrenze hoch wäre, sagen wir mal so.

Es geht hier um die Einkommensgrenze der Mutter, der Frau in dem Moment oder des Ehepartners. Es kann auch ein Mann sein. In der Regel ist es der geschiedene, getrennte Ehemann, der den Unterhalt nicht be-zahlt. In der Regel handelt es sich um Frauen mit Kindern, die die Unterhaltsvorschussstelle in Anspruch nehmen müssen. Hier geht es um das Einkommen der Frau. Wenn das ein bestimmtes Jahreskontingent sozusagen über-steigt, dann bekommt sie den Unterhaltsvorschuss nicht. Ich denke, diese Grenze ist zu niedrig angesetzt. Sie ist so niedrig, dass, wenn der Unterhaltsvorschuss nicht kommt, doch große finanzielle Engpässe entstehen. Neh-men wir an, dass eine Wohnung oder ein Haus gekauft worden ist, das in Raten abbezahlt werden muss. Wenn der geschiedene Partner den Unterhalt nicht bezahlt, dann bezahlt er auch die Raten oder seinen Anteil an Raten nicht mehr. Es ist ein Rattenschwanz an Problematiken, die auftreten. Ich denke, dass man durch eine vernünftige Erhöhung dieser Einkommensgrenze die Problematik lösen könnte.

PRÄSIDENT: Gibt es weitere Wortmeldungen? Keine.
Frau Landesrätin Stocker, bitte.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Ich bin etwas überrascht, dass wir bei der Behandlung von Beschlussanträgen so schnell weitergekommen sind. Nachdem fünf Beschlussanträge vor diesem zur Be-handlung anstehen, bin ich davon ausgegangen, dass dieser Beschlussantrag heute nicht mehr zur Behandlung kommt. Insofern habe ich meine Unterlagen schon zurückgeschickt. Trotzdem möchte ich darauf antworten.

Es ist durchaus verständlich, dass wir die Sozialmaßnahmen, die wir gemeinsam gesetzt haben und die uns allen wichtig sind, gerne ausdehnen und auch die Einkommensgrenzen erhöhen möchten. Ich denke aber auch, dass es uns bewusst sein muss, dass es neben dem öffentlichen Interesse eine private Verantwortung gibt, die in erster Linie bei den Vätern liegen müsste und nicht nur auf die Mütter abgewälzt werden sollte, denn in den meisten Fällen ist es zumindest so. Es gibt wahrscheinlich auch den einen oder anderen umgekehrten Fall.

Es ist so, dass im Moment die Einkommensgrenze, und zwar das Nettoeinkommen bei 1.640 Euro liegt, wenn es ein Elternteil mit zwei Kindern ist. Netto heißt in dem Fall mit Abzug aller Spesen, nämlich Spesen für Zahnarztrechnungen, Wohnungsspesen und Wohnungsnebenspesen und dergleichen mehr. Bis zu dieser Grenze kann man einen Unterhalt bekommen, wobei wir auch zugeben müssen, dass die Zahlungsmoral der Väter zu wünschen übrig lässt. Wir haben jetzt durch internationale Abkommen versucht, zu etwas mehr Rückzahlungen zu kommen. Das fließt aber etwas zähflüssig zurück, das müssen wir zugeben.

Wir haben die Einkommensgrenze nach wie vor als eine gesehen, die hilft, in den sozialen Notfällen die Problematik etwas abzufedern. Wir glauben nach wie vor daran, dass es die richtige Einkommensgrenze ist und auch von der Altersgrenze her relativ großzügig gehandhabt wird. Hier kann man, wie gesagt, relativ lange dar-über streiten, ob diese anzuheben wäre. Inwieweit das dann auch einen weiteren Anreiz bietet, ist auch zu sehen. Insofern ist die Südtiroler Landesregierung im Moment der Meinung, dass wir bei der Einkommensgrenze, die wir jetzt haben, bleiben.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Wir hatten die Diskussion schon im Zuge der Einführung des Unterhaltsvorschusses dahingehend, ob der Unterhaltsvorschuss sozusagen die Säumigkeit nicht fördert, aber es ging um die Frage, dass es Notlagen und Notsituationen gibt und wir da einschreiten müssen.

Auf den ersten Blick erscheint die Einkommensgrenze großzügig, aber man darf nicht vergessen, dass in dem Moment, in dem der Unterhalt nicht bezahlt wird, ... Frau Landesrätin, auf den ersten Blick erschiene auch

mir die Einkommensgrenze großzügig. Ich habe aber einige Fälle gehabt. Das Problem ist, dass in dem Moment, in dem der Unterhalt nicht bezahlt wird, in der Regel ist es der Mann, gar nichts mehr bezahlt und dann lasten zum Beispiel Wohnbadaarlehensraten und bestimmte andere Dinge, die er mitzahlen oder zahlen müsste, auf der Frau. Sie kriegt keinen Unterhalt. Sie hat zwar ein Nettoeinkommen von über 1.600 Euro, aber sie hat die Problematik, dass alles auf ihr lastet, weil er nicht nur den Unterhalt nicht zahlt, sondern gar nichts mehr zahlt "zufleiß", wie man so schön sagt, die dann das Problem hat, von der Unterhaltsvorschussstelle auch nichts zu bekommen.

Wo setze ich die Grenze? Irgendwann muss ich eine Grenze setzen, das ist schon klar. Generell haben wir uns schon bei der Einführung des Unterhaltsvorschusses die Frage gestellt, ob das nicht das Halodritum in dem Bereich und die Säumigkeiten fördert, aber es ging nicht darum zu sagen, dass etwas verhindert werden soll, sondern dass eine Notlage entsteht. Ich verstehe, wenn man das belässt. Ich hätte andererseits gesagt, dass man es anheben sollte. Viel mehr Fälle kriegt man nicht, aber dann würde man dem Umstand Rechnung tragen, dass in dem Moment alles auf der Frau, auf dem verbliebenen Ehepartner lastet. Wie gesagt, man kann es belassen. Es wird auch nicht viel passieren. Wenn es nach oben geschraubt wird, dann würde, meiner Meinung nach, auch nicht viel passieren, aber man würde doch einige Fälle mehr bearbeiten können, die sonst in große Schwierigkeiten geraten.

PRÄSIDENT: Wir kommen nun zur Abstimmung.
Abgeordneter Leitner, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich hätte in diesem Zusammenhang eine Frage. Wir haben in irgendeinem Artikel gelesen, wie viele nicht zahlen, wie viel Geld derzeit zur Verfügung gestellt wird, wie viel zurückgezahlt wird, wie das derzeit zahlenmäßig aussieht. Ich möchte wissen, wie der aktuelle Stand ist.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen, dass ich die Unterlagen schon zurückgeschickt habe. Die 1.640 Euro sind mir als Einkommensgrenze ganz klar und bewusst. Wir haben ungefähr 10 bis 12 Prozent an Rückzahlungen. Die gesamte Summe ist mir jetzt im Moment nicht geläufig, sodass ich sie nachliefern werde.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Beschlussantrag Nr. 147/14: mit 15 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen genehmigt.

Ich möchte die 4A Fachoberschule für Bauwesen in Bozen mit Prof. Schraffl recht herzlich begrüßen und im Landtag willkommen heißen.

Wir kommen zur Behandlung des Punktes 21 der Tagesordnung, Beschlussantrag Nr. 149/14.
Abgeordneter Urzi, bitte.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Su questa mozione doveva essere presentato un emendamento che è in preparazione. Se vuole, presidente, do lettura della mozione e poi rinviemo la trattazione.

PRÄSIDENT: Ich schlage vor, die Behandlung des Beschlussantrages auszusetzen.

Punkt 22 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 153/14 vom 5.6.2014, eingebracht von den Abgeordneten Leitner, Blaas, Mair, Oberhofer, Stocker S. und Tinkhauser, betreffend: Was hat die Zentralisierung der Tumorchirurgie gebracht? Patientenfreiheit schützen.**"

Punto 22 all'ordine del giorno: "**Mozione n. 153/14 del 5/6/2014, presentata dai consiglieri Leitner, Blaas, Mair, Oberhofer, Stocker S. e Tinkhauser, riguardante: Cosa ha comportato la centralizzazione della chirurgia oncologica? La libertà di scelta dei pazienti va tutelata.**"

*Was hat die Zentralisierung der Tumorchirurgie gebracht? Patientenfreiheit schützen
Bereits im Vorfeld der Neuausrichtung der Tumorchirurgie vor zwei Jahren gab es kritische Stimmen bezüglich der Umsetzung. Was unter dem Deckmantel der Zertifizierung onkologischer Dienste angeboten wird, ist in Wirklichkeit die Durchsetzung der Zentralisierung bei der klinischen Reform. Unter die Räder drohen dabei die peripheren Krankenhäuser und die Patientenfreiheit zu kommen.*

Die Landesregierung bzw. die Verantwortlichen des Landesgesundheitsdienstes haben diese Lösung geschickt eingefädelt und die Argumente scheinen auf den ersten Blick auch überzeugend. Wer ist nicht dafür, dass alle Patienten die gleichen Überlebenschancen haben? Wer möchte nicht von den "Besten" operiert werden? Wer hat noch Zweifel, wenn die Linie der Landesregierung von gut bezahlten Fachleuten – zumal aus dem Ausland – untermauert wird? Natürlich stimmt jeder zu, dass jeder Patient nach internationalen wissenschaftlichen Standards behandelt werden soll. Die Absicht der Landesregierung, Schwellenwerte einzuführen und die Güte der Eingriffe an deren Anzahl zu messen, mag gut gemeint sein, internationale Studien stellen diese Vorgangsweise jedoch in Frage. So hat die Schweizerische Ärztezeitung im Jahr 2012 eine norwegische Studie vorgestellt, welche den Nutzen der Zentralisierung hochspezialisierter Leistungen in Frage stellt. Es wird bezweifelt, dass eine Konzentration von Leistungen die Behandlungsqualität verbessert. Gibt es einen Beleg dafür, dass Patienten in Bozen eine bessere Heilungschance haben als in Sterzing oder Innichen? In der norwegischen Studie wird "Übung macht den Meister" zwar als unbestrittene Tatsache unterstrichen; als ebenso klar wird jedoch bezeichnet, dass chirurgische Kompetenz nicht direkt von der Fallzahl eines spezifischen Eingriffs abhängt. Vielmehr resultiert diese aus einer jahrelangen gezielten Aus- und Fortbildung. Laut norwegischer Studie basiert der Wille zur Zentralisierung nicht wirklich auf Evidenz, sondern auf einem persönlichen Glauben, der mit ökonomischen und politischen Argumenten untermauert wird.

Natürlich soll das Einsparungspotential im Südtiroler Sanitätsbetrieb ausgelotet werden, im gegenständlichen Fall scheint es jedoch nicht überzeugend. Viel eher denkt man an einen erneuten Versuch, die Krankenhäuser in der Peripherie auszudünnen. Auch die kleinen Krankenhäuser müssen sich entwickeln können und sie verhindern, dass die deutsche Sprachgruppe ins Hintertreffen gerät. Auch die peripheren Krankenhäuser sind Arbeitgeber und tragen zur Wertschöpfung vor Ort bei. Was nützt es, Studien über die Landflucht in Auftrag zu geben, wenn diese gleichzeitig öffentlich gefördert wird? Es darf nicht vergessen werden, dass Tumorkranke vor allem ältere Menschen sind, denen es nicht egal ist, wo sie operiert werden. Zudem muss die Frage erlaubt sein, wie man überhaupt noch junge Ärzte in periphere Krankenhäuser bringen will, wenn sie dort keine Perspektive haben? Vor allem aber geht es darum, dass Patienten die Wahlfreiheit haben. Diese wird von der EU auch für klinische Behandlungen in allen Mitgliedsländern garantiert, Südtirol möchte sie im eigenen Land scheinbar einschränken.

Dies vorausgeschickt,

verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,

- ehestens einen Bericht vorzulegen, der die Auswirkungen der onkologischen Zertifizierung zum Inhalt hat;
- die Tumorchirurgie gegebenenfalls auch wieder an den Krankenhäusern in Sterzing, Innichen und Schlanders offiziell anzuerkennen;
- sicherzustellen, dass die Patientenfreiheit bestmöglich geschützt wird.

Quali sono i risultati della centralizzazione della chirurgia oncologica? La libertà di scelta dei pazienti va tutelata

Già prima del nuovo orientamento della chirurgia dei tumori, due anni fa, c'erano state voci critiche sulla sua applicazione. Quella che viene presentata come certificazione dei servizi oncologici, è in realtà la vittoria della centralizzazione nella riforma clinica. A farne le spese potrebbero essere gli ospedali periferici e la libertà di scelta dei pazienti.

La Giunta provinciale ovvero i responsabili del servizio sanitario provinciale hanno architettato bene questa soluzione, e a prima vista gli argomenti a suo favore sembrano convincenti. Chi non è favorevole a dare a tutti i pazienti le stesse possibilità di sopravvivenza? Chi non vorrebbe essere operato dai chirurghi migliori? E chi può ancora dubitare della linea della Giunta provinciale di avere specialisti ben pagati, tanto più se vengono dall'estero? Naturalmente siamo tutti d'accordo che ogni paziente dev'essere curato secondo gli standard scientifici internazionali. L'intenzione della Giunta provinciale d'introdurre valori soglia e di misurare la qualità degli interventi in base al loro numero sarà anche una buona intenzione, ma studi internazionali mettono in discussione quest'approccio. P.es. nel

2012 il Bollettino dei medici svizzeri ha presentato uno studio norvegese che mette in discussione la centralizzazione di prestazioni altamente specializzate. Infatti si dubita che la concentrazione delle prestazioni possa migliorare la qualità dei trattamenti. È provato che a Bolzano i pazienti hanno migliori possibilità di guarigione che a Vipiteno o San Candido? Secondo lo studio norvegese è un fatto indiscusso che "l'esercizio è un buon maestro"; d'altra parte però si dice chiaramente che la competenza chirurgica non dipende direttamente dal numero degli interventi di un certo tipo. Essa dipende piuttosto da formazione e aggiornamento mirati in un periodo di molti anni. Secondo lo studio la volontà di centralizzare non si basa veramente sull'evidenza ma su un credo personale giustificato con argomenti economici e politici.

Naturalmente bisogna valutare il potenziale di risparmio nell'azienda sanitaria altoatesina. Ma ciò da solo non convince: fa piuttosto pensare che si vogliono limitare gli ospedali periferici. Anche i piccoli ospedali devono potersi sviluppare. Inoltre essi impediscono che il gruppo linguistico tedesco venga a trovarsi in svantaggio. Anche gli ospedali periferici sono datori di lavoro, e contribuiscono all'economia sul posto. A che serve far svolgere studi sull'abbandono delle aree rurali, se al contempo la mano pubblica la favorisce? Né si può dimenticare che i malati di tumore sono soprattutto anziani, e che per loro non è indifferente dove saranno operati. E poi ci si deve chiedere come s'intenda motivare i medici giovani a lavorare negli ospedali periferici, se poi lì non hanno alcuna prospettiva. Ma qui si tratta soprattutto di tutelare la libertà di scelta dei pazienti. Essa è garantita dall'UE anche per trattamenti clinici in tutti gli Stati componenti; ma a quanto pare l'Alto Adige sul proprio territorio vorrebbe limitarla.

Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

impegna

la Giunta provinciale

- a presentare quanto prima una relazione sugli effetti della certificazione dei servizi oncologici;
- a dare eventualmente nuovo riconoscimento ufficiale alla chirurgia oncologica negli ospedali di Vipiteno, San Candido e Silandro;
- a garantire nel modo migliore la libertà di scelta dei pazienti.

Der Abgeordnete Leitner hat das Wort, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Mit einigen Anträgen laufen wir manchmal Gefahr, dass sie nicht mehr hundertprozentig aktuell sind. Nichtsdestotrotz möchte ich den Beschlussantrag verlesen. Er wurde am 4. Juni 2014 eingebracht. Dass er erst heute drankommt, ist nicht meine Schuld, sondern der langen Tagesordnung geschuldet, die aus 250 Punkten besteht.

"Bereits im Vorfeld der Neuausrichtung der Tumorchirurgie vor zwei Jahren gab es kritische Stimmen bezüglich der Umsetzung. Was unter dem Deckmantel der Zertifizierung onkologischer Dienste angeboten wird, ist in Wirklichkeit die Durchsetzung der Zentralisierung bei der klinischen Reform. Unter die Räder drohen dabei die peripheren Krankenhäuser und die Patientenfreiheit zu kommen.

Die Landesregierung bzw. die Verantwortlichen des Landesgesundheitsdienstes haben diese Lösung geschickt eingefädelt und die Argumente scheinen auf den ersten Blick auch überzeugend. Wer ist nicht dafür, dass alle Patienten die gleichen Überlebenschancen haben? Wer möchte nicht von den "Besten" operiert werden?" So lautet nämlich eine Schlagzeile in einer Zeitung vor eineinhalb Jahren. "Wer hat noch Zweifel, wenn die Linie der Landesregierung von gut bezahlten Fachleuten – zumal aus dem Ausland – untermauert wird? Natürlich stimmt jeder zu, dass jeder Patient nach internationalen wissenschaftlichen Standards behandelt werden soll. Die Absicht der Landesregierung, Schwellenwerte einzuführen und die Güte der Eingriffe an deren Anzahl zu messen, mag gut gemeint sein, internationale Studien stellen diese Vorgangsweise jedoch in Frage. So hat die Schweizerische Ärztezeitung im Jahr 2012 eine norwegische Studie vorgestellt, welche den Nutzen der Zentralisierung hochspezialisierter Leistungen in Frage stellt. Es wird bezweifelt, dass eine Konzentration von Leistungen die Behandlungsqualität verbessert. Gibt es einen Beleg dafür, dass Patienten in Bozen eine bessere Heilungschance haben als in Sterzing oder Innichen? In der norwegischen Studie wird "Übung macht den Meister" zwar als unbestrittene Tatsache unterstrichen; als ebenso klar wird jedoch bezeichnet, dass chirurgische Kompetenz nicht direkt von der Fallzahl eines spezifischen Eingriffs abhängt. Vielmehr resultiert diese aus einer jahrelangen gezielten Aus- und

Fortbildung. Laut norwegischer Studie basiert der Wille zur Zentralisierung nicht wirklich auf Evidenz, sondern auf einem persönlichen Glauben, der mit ökonomischen und politischen Argumenten untermauert wird.

Natürlich soll das Einsparungspotential im Südtiroler Sanitätsbetrieb ausgelotet werden, im gegenständlichen Fall scheint es jedoch nicht überzeugend. Viel eher denkt man an einen erneuten Versuch, die Krankenhäuser in der Peripherie auszdünnen. Auch die kleinen Krankenhäuser müssen sich entwickeln können und sie verhindern, dass die deutsche Sprachgruppe, auf Südtirol bezogen, ins Hintertreffen gerät. Auch die peripheren Krankenhäuser sind Arbeitgeber und tragen zur Wertschöpfung vor Ort bei. Was nützt es, Studien über die Landflucht in Auftrag zu geben, wenn diese gleichzeitig öffentlich gefördert wird? Es darf nicht vergessen werden, dass Tumorpatienten vor allem ältere Menschen sind, denen es nicht egal ist, wo sie operiert werden. Zudem muss die Frage erlaubt sein, wie man überhaupt noch junge Ärzte in periphere Krankenhäuser bringen will, wenn sie dort keine Perspektive haben? Vor allem aber geht es darum, dass Patienten die Wahlfreiheit haben." Auch in diesem Fall ist für uns die Wahlfreiheit wichtig. "Diese wird von der EU auch für klinische Behandlungen in allen Mitgliedsländern garantiert, Südtirol möchte sie im eigenen Land scheinbar einschränken.

Dies vorausgeschickt, verpflichtet der Südtiroler Landtag die Landesregierung,

- ehestens einen Bericht vorzulegen, der die Auswirkungen der onkologischen Zertifizierung zum Inhalt hat;*
- die Tumorchirurgie gegebenenfalls auch wieder an den Krankenhäusern in Sterzing, Innichen und Schlanders offiziell anzuerkennen;*
- sicherzustellen, dass die Patientenfreiheit bestmöglich geschützt wird."*

Diese drei Forderungspunkte schließen wir diesem Antrag an. Wir haben dazu bereits Diskussionen geführt. Im Vorfeld der Einführung der onkologischen Zertifizierung hat es im ganzen Land und natürlich von den interessierten Krankenhäusern in der Peripherie ausgedehnte Diskussionen gegeben.

Zu diesem Beschlussantrag bin ich auch von Sanitätsseite kontaktiert worden. Ich bedanke mich auch für die Information, die ich im Vorfeld schon erlangt habe. Ich kann dem durchaus etwas abgewinnen. Wir sind hier im Spannungsfeld zwischen Sanitätsreform und Verteidigung des Aktuellen vor Ort. Das unter einen Hut zu bringen, ist jetzt Aufgabe der Politik, aber man muss den Menschen vor Ort zumindest die Angst oder die Bedenken nehmen, dass sie wirklich gleichwertig betreut werden, dass aber auch die Ärzte in den peripheren Krankenhäusern noch eine Perspektive haben.

Wir haben heute Vormittag vom Ärztemangel gesprochen, der sich mittlerweile schon abzeichnet. Wir werden in zehn Jahren, wenn es keine Änderungen gibt, riesengroße Probleme haben, genügend Ärzte zu haben. Auch vor diesem Hintergrund sollte man diese Diskussion verstehen. Wenn man, wie gesagt, in den peripheren Krankenhäusern bestimmte Dienste nicht mehr anbietet und auch nicht die Ärzte da sind, die sich weiterbilden können und auch Perspektiven auf eine Karriere haben und dergleichen Dinge mehr - hier handelt es sich effektiv um Fachärzte, von denen wir am Vormittag geredet haben -, dann werden wir in Zukunft sicher Probleme haben. Das möge man berücksichtigen. Ich erwarte mir eine konstruktive Diskussion dahingehend, wie wir den Menschen den besten Dienst anbieten, dass ihn alle haben können und, wie gesagt, die Position der kleinen Krankenhäuser, denen man diese Dienste genommen hat.

STEGER (SVP): Zum x-ten Mal möchte ich für die Südtiroler Volkspartei auch hier noch einmal betonen, dass die Politik und die Position der Südtiroler Volkspartei in der Sanität jene ist, dass es heute in Südtirol sieben Krankenhäuser gibt und es diese morgen geben wird. Wir stehen zu einem peripheren Gesundheitssystem und werden alles dafür tun, dass auch morgen die Menschen in ihren Einzugsgebieten ärztliche Dienstleistungen nicht nur im Territorium, sondern auch in den Krankenhausstandorten bekommen werden. Das ist ganz klar.

Kollege Leitner, was kann, was soll und was muss Politik tun? Politik hat Rahmenbedingungen zu geben und kann diese Strategien weitergeben wie jene, dass wir in Zukunft den ländlichen Raum bewirtschaften wollen, wie jene, dass wir auch in den Territorien, auch in den ländlichen Gebieten die Krankenhausstandorte belassen, dass wir eine optimale Betreuung für die Patienten garantieren und sichere Medizin haben wollen. Diese Zielsetzung kann, soll und muss die Politik geben.

Wie das auszuformen ist, Kollege Leitner, gerade bei Tumorerkrankungen, die Sie hier ansprechen, ... Wenn man in so einer schwierigen Situation ist, mit Verlaub, das kann ich, glaube ich, sagen, dann ist es angenehm, in der Nähe betreut zu werden, aber mit Verlaub, ich wünsche mir als Südtiroler in Südtirol in diesem Bereich die bestmögliche und qualitativ hochwertigste Betreuung zu bekommen. Mir ist es relativ egal, wenn ich Ihnen das so sagen darf, ob das 10 oder 30 Kilometer von meinem Wohnort entfernt passiert. Wichtig ist, dass wir in Südtirol eine hoch qualitative Tumorbehandlung und Tumorchirurgie garantieren können, aber mit Verlaub, es sind nicht wir in diesem Haus, die wir keine Experten sind, die zu entscheiden haben, wo Tumorchirurgie stattzu-

finden hat, sondern das sollten wir bitte den Fachleuten und unabhängigen Fachleuten überlassen. Es geht hier nicht um Parteipolitik, sondern darum, für die Menschen in diesem Land das Beste zu ermöglichen und das sollen wir die Experten entscheiden lassen. Ich denke, dass technische Voraussetzungen oder Expertisen, die nicht hier in Südtirol allein Eingang finden, sondern erprobt und europaweit Standards sind, wichtig sein sollen, weil die Zertifizierungen einfach wichtig sind.

Sie wählen hier fast schon einen populären Ansatz, um es so zu sagen. Bitte denken wir an den qualitativen und nicht politischen Vorteil, den man als Gruppierung haben kann, wenn man sagt, wir wollen in Sterzing, Innichen, Schlanders, Bruneck, Brixen und Bozen überall die Tumorchirurgie weiterhin stattfinden lassen. Bitte wählen wir einen anderen Ansatz. Wählen wir den Ansatz sicherzustellen, dass die Menschen, die dieses gravierende Problem haben, in Südtirol oder wo auch immer, die bestmögliche Betreuung und Garantie dafür haben, dass sie in den besten Händen sind. Dafür müssen wir aber Experten sprechen lassen. Das können nicht wir selbst als Politiker tun und dafür plädiere ich. Deshalb kann ich diesem Beschlussantrag nicht meine Zustimmung geben.

Vorsitz des Vizepräsidenten | Presidenza del vicepresidente: dott. Roberto Bizzo

PRESIDENTE: La parola al consigliere Knoll, ne ha facoltà.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): In einem Punkt hat Kollege Steger vollkommen recht, und zwar, dass die bestmögliche Therapie und die bestmögliche medizinische Betreuung ausschlaggebend sein soll. Ich glaube, jeder Patient, der in einer solchen Situation ist, will in ein Krankenhaus gehen, in dem er darauf vertraut, dass er in diesem Krankenhaus bestmöglich behandelt wird. Das gilt nicht nur bei Tumorerkrankungen, sondern bei allen Erkrankungen, aber im Besonderen bei solch heiklen Erkrankungen, nur, und da liegt der Hase im Pfeffer, das Problem ist das Tumorchirurgiezentrum in Bozen.

Tatsache ist, dass viele Menschen dem Krankenhaus Bozen einfach nicht vertrauen und sich dort nicht wohlfühlen und glauben, dass sie dort nicht angemessen behandelt werden. Das hängt mit den persönlichen Erfahrungen und auch mit vielen negativen Berichten zusammen, die in den letzten Jahren im Krankenhaus Bozen aufgetaucht sind. Das hängt auch damit zusammen, dass man, wenn man selbst einmal das Glück oder Pech hat, ins Krankenhaus Bozen zu müssen, sehr, sehr oft negative Erfahrungen macht. Die Landesrätin weiß selbst, dass viele Menschen, die das Einzugsgebiet des Bozner Krankenhauses hätten, es vorziehen, ins Meraner, Brixner oder manchmal sogar Sterzinger Krankenhaus zu gehen. Das kommt nicht von ungefähr, Frau Landesrätin. Das hat schon spezifische Gründe, die mit dem Krankenhaus in Bozen zusammenhängen. Das hat damit zu tun, dass es in den letzten Jahren Verfehlungen gab. Das hat damit zu tun, dass die optische Struktur des Krankenhauses Bozen einfach veraltet ist, dass man den Eindruck hat, dass es ein Krankenhaus ist, das nicht auf dem neuesten Stand ist. Das ist ein rein subjektiver, das sagt nichts über die Qualität der Betreuung aus, sondern ist ein Eindruck, den man bekommt, wenn man in ein Krankenhaus wie Bozen geht, wo es in einigen Abteilungen in den Zimmern nicht einmal Toiletten gibt, wo die Betreuung nicht in der eigenen Muttersprache gewährleistet werden kann, wo teilweise Strukturen verschmutzt sind usw.

Ich nehme hier mich als Beispiel her. Ich hatte eine Lithotripsie. Das ist die Zertrümmerung eines Steines in den Harnwegen. Diese wurde im Keller des Krankenhauses durchgeführt, während neben mir im gleichen Raum von Arbeitern die Mauer für Umbauarbeiten niedergedrückt wurde. Das ist jetzt sicherlich ein extremer Fall, aber ich will damit nur zum Ausdruck bringen, dass diese Erfahrung nicht nur ich, sondern sehr, sehr viele Menschen in Südtirol machen. Ich glaube, dass das schon dazu führt, dass auch die Arbeit, die dieses Tumorzentrum leistet und vor allem leisten kann, nicht seine maximale Ausschöpfung und Wertschätzung genießt. Daran müssen wir, glaube ich, ansetzen.

Ich bin auch der Überzeugung, dass es gerade bei so heiklen Operationen keinen Sinn macht, diese in allen Krankenhäusern durchzuführen. Ich glaube, dass es bei solchen Operationen Spezialisierungen braucht. Es braucht dafür auch teilweise neue Methoden, technische Einrichtungen. Wir können nicht in allen Krankenhäusern die technischen Ausrüstungen dafür in der Form zur Verfügung stellen. Dafür braucht es spezialisierte Abteilungen. Nur das Problem an der ganzen Diskussion ist, wie gesagt, dass es ausgerechnet am Krankenhaus Bozen gemacht wird, dem viele Menschen nicht vertrauen. Nicht umsonst bevorzugen es viele Menschen, gerade bei solchen Operationen, eher nach Innsbruck zu gehen, weil man glaubt, dass eine Universitätsklinik vielleicht auf dem neuesten Stand ist. Das muss aber nicht so sein, das glauben aber viele Menschen. Daran gilt es, glaube ich,

anzusetzen, um hier auch in ein Vertrauen in eine Struktur zu fördern und das ist mir noch zu wenig. Deswegen ersuche ich die Landesrätin um Maßnahmen, damit das gefördert wird.

WURZER (SVP): Mit diesem Antrag tue ich mich etwas schwer. Trotzdem kann ich ihn, auch wenn er vom 4. Juni 2014 stammt, in dieser Diskussion, die wir zurzeit in der Bevölkerung draußen haben, vor allem in Innichen, Sterzing und Schlanders, irgendwo schon verstehen.

Ich glaube, dass es für die Landesrätin kein Problem ist, den Bericht vorzulegen. Ich glaube, dass es selbstverständlich und sicherzustellen ist, dass die Patientenfreiheit besteht. Diese muss auch bestehen. Diese Diskussion, wo die Landesrätin versprochen hat, dass zurzeit die Leistungsprofile erstellt werden und dass nicht ganz klar ist, ob das Primariat – wir reden davon, dass Primariate gemeinsam zwischen Brixen und Innichen, zwischen Brixen und Sterzing, zwischen Bruneck und Innichen, zwischen Meran und Schlanders geschehen soll - in Meran oder in Schlanders besteht, ist zurzeit offen.

Nachdem hier das Wort "gegebenenfalls" drinnen steht, werde ich dem beschließenden Teil zustimmen. Das Wort "gegebenenfalls" lässt diese Möglichkeit offen. Ich bin der Meinung, dass in dieser Situation, die wir zurzeit draußen haben, irgendwelche Signale der Entscheidung nicht ganz gut sind, weil sie offen sind.

Ich möchte dem, was die Kollegen Steger und Knoll gesagt haben, nichts hinzufügen. Das stimmt, denn jeder will die beste Qualifikation und die beste Betreuung haben. Ich denke nicht, dass wir in dieser jetzt teilweise sehr emotionalen und indiskutablen Zeit durch eine Ablehnung wieder etwas wecken sollten, was zurzeit nicht zu wecken ist, weil die Fachleute darüber diskutieren, wo etwas geschehen sollte. Wenn zum Beispiel eine onkologische Operation in Brixen von einem Primar durchgeführt werden sollte, der aber in Sterzing ist, dann muss das offen sein. Aus dem Grund glaube ich, dass das Wort "gegebenenfalls" diesen Spielraum gibt. Deshalb werde ich persönlich dem zustimmen. Ich beantrage eine getrennte Abstimmung über die Prämissen und den beschließenden Teil.

PRÉSIDENTE: Ha chiesto di intervenire il consigliere Heiss, il quale avrebbe circa 1 minuto e mezzo di tempo a sua disposizione, perché il tempo riservato ai temi presentati dalle minoranze è scaduto. Intende parlare adesso o rinviama alla prossima sessione?

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Parlo adesso, molto brevemente.

Ich möchte nur vor dem Kollegen Knoll ein wenig das Krankenhaus Bozen in Schutz nehmen. Es gibt Problemzonen, Kollege Knoll, hier hast Du vollkommen recht. Das Krankenhaus Bozen hat sowohl ästhetisch, architektonisch als auch in manchen Betreuungsabteilungen einiges, was man löten muss, aber es gibt auch vorzügliche Abteilungen. Du hast alles in Bausch und Bogen gewissermaßen über den Haufen geworfen und das ist eigentlich nicht passend.

Ich denke an die Neonatologie, aber auch an die Kardiologie, in der ich selber das Vergnügen hatte, trotz fehlender Toilette und bröckelnden Putzes, gut behandelt zu werden. Es gibt auch die Innere Medizin. Es ist nicht so, dass Bozen durch die Bank negativ aufgestellt ist.

Im Hinblick auf die onkologische Zertifizierung ist sie natürlich nicht das Allheilmittel. Es gibt inzwischen verfeinerte Instrumentarien, um hier die Qualität von ärztlicher Betreuung festzulegen, aber es sollte in Richtung eines auch statistischen Parameters gehen, der die Qualifikation festlegt. Aus diesem Grunde würden wir uns in diesem Fall doch der Stimme enthalten wollen.

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: Dr. Thomas Widmann

PRÉSIDENT: Jetzt ist die Minderheitenzeit zu Ende. Landesrätin Stocker möchte das nächste Mal dazu ausführlich replizieren. Somit fahren wir das nächste Mal mit der Replik der Landesrätin Stocker fort.

Abgeordneter Steger, bitte.

STEGER (SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich möchte den Kolleginnen und Kollegen einen Vorschlag machen bzw. zur Organisation der Arbeiten etwas sagen. Wir würden gerne den Beschlussantrag behandeln, wenn Sie einverstanden sind, den ich gemeinsam mit dem Kollegen Köllensperger eingebracht habe und dann mit der Behandlung des Mobilitätsgesetzes beginnen. Wir behandeln in dieser Session diesen Beschlussantrag und das Mobilitätsgesetz und beginnen nicht mehr mit der Behandlung des Vergabegesetzes. Ich habe den Antrag nicht gestellt, Kollege Heiss, weil ich weiß, dass es Unsicherheiten gab, ob das Sinn macht, aber nachdem wir erst

jetzt am Nachmittag die Mehrheitszeit begonnen haben, wäre es sowieso nicht mehr realistisch. Wir machen jetzt den Beschlussantrag betreffend die anvertrauten Kindergärten und dann den Landesgesetzentwurf über die Mobilität, wenn Sie einverstanden sind.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zum Fortgang der Arbeiten. Warum wurde jetzt unterbrochen? Heute Vormittag hat es geheißen, dass die Zeit der Minderheit bis 15.21 gehen würde.

PRÄSIDENT: Bis 15.12 Uhr.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Wir haben eine Viertelstunde später angefangen. Ich habe Verständnis dafür, dass hier nicht Zeiten willkürlich überzogen werden. Es ist oft genug passiert, dass wir Gesetze der Mehrheit fertig behandelt haben. Wenn wir einen Beschlussantrag haben, bei dem nur noch die Replik der Landesrätin aussteht und er dann zur Abstimmung kommt, dann würde ich doch ersuchen, dass wir in solchen Fällen zukünftig – das ist nicht mein Beschlussantrag, sondern ich rede hier generell – die Behandlung eines Beschlussantrages zumindest zu Ende bringen. Es ist einfach ungut, wenn man dann in der nächsten Session wieder mit der Diskussion von einem Beschlussantrag anfangen muss, der vor einem oder zwei Monaten schon fast fertig behandelt wurde. Nachdem wir das bei den Mehrheitsbeschlüssen auch machen, würde ich Sie ersuchen, dass wir zukünftig eine Regelung dafür finden.

PRÄSIDENT: Kollege Knoll, ich gebe Ihnen grundsätzlich recht. Ich möchte nur zwei Sachen präzisieren. Einmal wissen Sie und können sich auch daran erinnern, dass wir mehrfach Beschlussanträge auf der Tagesordnung gehabt haben, wo auch die Opposition gebeten hat, sie das nächste Mal zu behandeln und dass wir dem immer entgegengekommen sind.

In diesem Fall ist die Sachlage aber noch einmal anders, weil nämlich Frau Landesrätin Stocker - Sie haben es vorhin gehört - die Unterlagen nicht hier hat, sie aber auch einen ausführlichen Bericht geben möchte und deshalb ihn nicht mehr heute geben möchte, sondern das nächste Mal. In der Aula war es der ausdrückliche Wunsch, die Behandlung des Beschlussantrages zu unterbrechen und das nächste Mal damit weiterzufahren. Ich glaube, dass es eine andere Sachlage ist. Ich gebe Ihnen für Ihr Anliegen recht, aber wenn Landesrätin Stocker bittet, das nächste Mal die Replik machen zu können, dann ist es richtig, dass wir dem stattgeben.

Kollege Steger, bitte.

STEGER (SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Als Südtiroler Volkspartei als Fraktion möchte ich Ihnen, Herr Präsident, sagen, dass ich diesen Wunsch, den Kollege Knoll geäußert hat, grundsätzlich auch mittragen werde. Wenn wir bei der Behandlung eines Beschlussantrages mitten in der Arbeit sind, dann ist es richtig, dass wir, auch wenn die Minderheitenzeit überschritten ist, dessen Behandlung abschließen, weil Sie gesagt haben, dass wir auch weitermachen, wenn wir die Gesetze zum Abschluss bringen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich habe es deswegen gesagt - es war nicht Ihre Schuld -, weil Vizepräsident Bizzo dem Kollegen Heiss nicht einmal seine volle Zeit zur Verfügung gestellt hat, sondern gesagt hätte, er hätte nur mehr eine Minute und etwas Zeit, um überhaupt etwas sagen zu können, weil die Minderheitenzeit vorbei war. Das wollte ich sagen. Es kann nicht sein, dass ein Abgeordneter nicht einmal reden kann, weil dann so quasi ab der Minute die Zeit fertig ist. Das wollte ich damit zum Ausdruck bringen.

PRÄSIDENT: Ich glaube, wir haben den Fall geklärt.

Wir kommen zur Behandlung des Beschlussantrages des Kollegen Steger.

Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Sull'ordine dei lavori. Volevo dire che va benissimo anticipare i punti all'ordine del giorno, ma adesso diceva il collega Steger che non cominciamo neanche la trattazione della legge che riguarda gli appalti. Io però faccio presente che dall'inizio della settimana l'ufficio traduzioni è stato messo sotto pressione, perché è stato comunicato che dovevano tradurre i documenti, perché si sarebbe iniziata la trattazione della legge sugli appalti. Io dico perché questa pressione è visibile. Io penso che dal punto di vista del coordinamento e della decisione di cosa e quando si fa, c'è qualcosa che non funziona. Credo che tutti dobbiamo essere consapevoli che non si può dire il lunedì che si tratta la legge sugli appalti, il

martedì si fa la mozione tale, il mercoledì non si fa più la legge sugli appalti, perché c'è una struttura amministrativa che non ce la fa a correre dietro ai nostri cambiamenti d'umore. Scusatemi se sono un po' brusco, però credo che anche noi, da politici, dobbiamo assumerci un minimo di responsabilità sulla situazione che c'è nella struttura amministrativa.

STEGER (SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Jetzt werde ich auch etwas zornig, weil alles was gut und recht ist. Ich habe mit jedem Fraktionsvorsitzenden gesprochen und sie gebeten, ob es möglich wäre, sollten wir das Mobilitätsgesetz am Freitag vor 18 Uhr beenden können, mit der Behandlung des Vergabegesetzes, nachdem die Minderheitenberichte am letzten Freitag eingegangen sind, beginnen zu können, weil im Dezember viele Gesetze anstehen. Ich habe mit allen und auch mit Ihrer Fraktion gesprochen. Kollege Heiss hat mich auch gebeten. Ich habe seine Skepsis diesbezüglich auch aus diesem Grund wahrgenommen und in meiner Fraktion gesagt, dass die meisten einverstanden wären. Wenn aber nicht alle einverstanden sind, dann sollten wir es lassen und akzeptieren es auch. Es ist nicht nur um die Übersetzung gegangen, denn Sie haben zu Recht gesagt, dass man sich vorbereiten muss, weil man noch nicht die Texte hätte. Ich habe aus diesem Grund auf diesen Wunsch verzichtet. Jetzt herzukommen und zu sagen, dass man einmal dies und einmal etwas anders wolle, halte ich nicht für fair, denn ich wollte Ihnen entgegenkommen und habe in keiner Weise meine Meinung geändert. Die Anfrage meinerseits war lediglich, ob es möglich wäre, dass wir, wenn wir das Mobilitätsgesetz am Freitag vor 18 Uhr abschließen würden, mit der Generaldebatte des Vergabegesetzes beginnen können. Ich sage nichts weiter, weil wir alle wissen, dass wir Übersetzerprobleme haben. Wir haben das gestern beschlossen und werden eine zusätzliche Kraft bekommen. Aber dass es oftmals enge Situationen, Zeitfristen bei wichtigen Gesetzen gibt, das liegt, glaube ich, auf der Hand. Wir bemühen uns so gut wir können auch organisatorisch als Landesregierung es so gut als möglich zu machen. Sie werden irgendwann auch einmal in der Landesregierung sitzen und ich wünsche Ihnen, dass Sie es organisatorisch besser machen. Wir bemühen uns und ich hoffe, dass dies zur Kenntnis genommen wird.

PRÄSIDENT: Auch das haben wir geklärt. Ich möchte Folgendes sagen. Ich habe dies als mehrheitliche bzw. einstimmige Zustimmung der Fraktionssprecher gewertet, vielleicht ist es aber auch falsch. Das ist meine Einstellung. Das ist in der Ausnahme gutzuheißen. Grundsätzlich gebe ich Ihnen recht, Kollege Dello Sbarba, dass man einen Iter einhalten muss, sonst wird die Verwaltung intern vollkommen auf den Kopf gestellt und überlastet, das ist keine Frage. Ich habe das aufgrund der Dringlichkeit auch mit Ihrem Einverständnis gewährt.

Wir kommen zur Behandlung des nächsten Beschlussantrages.

Punkt 266 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 498/15 vom 22.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Steger und Köllensperger, betreffend: Anvertraute Kindergärten."**

Punto 266 all'ordine del giorno: **"Mozione n. 498/15 del 22/10/2015, presentata dai consiglieri Steger e Köllensperger, riguardante: Scuole dell'infanzia in gestione affidata."**

Anvertraute Kindergärten

In der Gemeinde Bozen sind Bemühungen im Gange, um die fünf deutschen Landeskindergärten Gries, Rentsch, Haslach, Maria Heim und Quirein, die bisher von der Pfarrei Gries, Vereinen bzw. Genossenschaften geführt werden, direkt der Gemeindeverwaltung zu unterstellen. Diese anvertrauten Kindergärten sollen in Zukunft, wie die anderen Kindergärten auch, zentral von der Gemeindeverwaltung übernommen werden. Dadurch verspricht man sich Kosteneinsparungen, die bisher aber noch nicht nachgewiesen werden konnten.

Die Führung dieser Kindergärten durch private Träger hat inzwischen eine lange Tradition. Sie beginnt bei einigen bereits in den ersten Nachkriegsjahren des Zweiten Weltkrieges. Diesen Trägern kommt, historisch gesehen, eine große Bedeutung zu, da sie die im Faschismus geschlossenen deutschen Kindergärten wieder aufgebaut und bis heute geführt haben. Um diese Träger ist in diesen Jahrzehnten ein wichtiges soziales Netz entstanden. Sie sind tief in der ansässigen Bevölkerung verwurzelt. Sie sind eine Konstante, die bleibt, während Kinder und Erzieherinnen dauernd einem Wechsel unterzogen sind. Die Führung durch die genannten Träger hat daher inzwischen Tradition und wird, sei es von den Eltern als auch von den Kindergartenbeiräten, durchwegs positiv gesehen. Hier sollten Kontinuität in pädagogischer Hinsicht, aber auch in verwaltungstechnischer Hinsicht ge-

währleistet und gut funktionierende Einrichtungen nicht leichtfertig aufgegeben werden. Die Erfahrung, die in den letzten Jahrzehnten gesammelt wurde, muss erhalten bleiben. Die nicht gewinnorientierten Träger können zu denselben Kosten arbeiten wie die öffentliche Verwaltung und dabei die gleiche wenn nicht bessere Qualität gewährleisten. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Führung der Kindergärten nun plötzlich und ohne stichhaltigen Grund an die Gemeinde übergehen sollte. Damit würde ein System zerschlagen, das über Jahrzehnte gut funktioniert hat und immer noch gut funktioniert.

Dies vorausgeschickt,
verpflichtet

der Südtiroler Landtag die Südtiroler Landesregierung,

- alles im Bereich ihrer Möglichkeiten zu unternehmen, dass die Möglichkeit der Führung von Landeskindergärten durch bereits bewährte private Partner in Form der anvertrauten Kindergärten erhalten bleibt;

- auf die Gemeinden einzuwirken, diese übermäßige Zentralisierung von Diensten zu überdenken und von der Übernahme dieser anvertrauten Kindergärten abzusehen.

Scuole dell'infanzia in gestione affidata

Il comune di Bolzano si sta attivando affinché le cinque scuole dell'infanzia provinciali in lingua tedesca Gries, Rentsch, Haslach, Maria Heim e Quirein, gestite attualmente dalla parrocchia di Gries, da associazioni o cooperative, vengano sottoposte direttamente all'amministrazione comunale. In futuro queste scuole dell'infanzia in gestione affidata dovranno essere gestite centralmente dall'amministrazione comunale come gli altri asili. Da questo cambiamento ci si aspetta una riduzione dei costi, che però finora non è ancora stata dimostrata.

La gestione privata di queste scuole dell'infanzia ha ormai lunga tradizione, in alcuni asili inizia infatti già nei primi anni del secondo dopoguerra. I gestori privati hanno svolto un ruolo fondamentale dal punto di vista storico, dato che hanno riaperto e gestito fino a oggi gli asili tedeschi chiusi durante il periodo fascista. Nel corso degli anni intorno a questi gestori si è creata un'importante rete sociale fortemente radicata nella popolazione residente, una sorta di costante che si contrappone al continuo cambio di bambini ed educatrici. La gestione da parte dei suddetti enti ha quindi una lunga tradizione ed è vista di buon occhio sia dai genitori sia dai comitati delle scuola dell'infanzia. È pertanto necessario garantire continuità a livello pedagogico, ma anche a livello amministrativo, e non abbandonare con leggerezza strutture ben funzionanti. L'esperienza accumulata negli scorsi decenni non deve andare persa. I gestori senza scopo di lucro possono operare allo stesso costo dell'amministrazione pubblica e garantire una qualità uguale, se non addirittura più elevata. Non è quindi comprensibile per quale motivo, all'improvviso e senza valide motivazioni, la gestione di queste scuole dell'infanzia dovrebbe essere affidata al comune. Ciò distruggerebbe un sistema che ha funzionato bene per decenni ed è tuttora valido.

Ciò premesso,

*il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano impegna la Giunta provinciale*

- a fare tutto quanto in suo potere affinché le scuole dell'infanzia possano continuare a essere amministrate da comprovati enti privati in forma di gestione affidata;

- a intervenire presso i comuni affinché rivedano questa forma di centralizzazione eccessiva dei servizi e rinuncino al rilevamento delle scuole dell'infanzia in gestione affidata.

Abgeordneter Steger, bitte.

STEGER (SVP): In der Gemeinde Bozen gibt es fünf deutsche Landeskindergärten, die nicht von der Gemeinde geführt werden, sondern von Vereinen, Genossenschaften und Pfarreien. Es handelt sich dabei um die Landeskindergärten in Gries, Rentsch, Haslach, Maria Heim und Quirein. Diese anvertrauten Kindergärten sollen in Zukunft, so hört man aus der Gemeindestube, wie die anderen Kindergärten auch zentral von der Gemeindeverwaltung übernommen werden. Dadurch verspricht man sich Kosteneinsparungen, die bisher aber noch nicht nachgewiesen werden konnten.

Die Führung dieser Kindergärten durch private Träger hat inzwischen eine lange Tradition. Das sind nicht 10, nicht 20, sondern 50 Jahre und mehr, wenn ich an den Landeskindergarten in Gries denke, der von der Pfarrei geführt wird. Sie beginnt bei einigen bereits, wie gesagt, in den ersten Nachkriegsjahren des Zweiten Weltkrieges. Diesen Trägern kommt, historisch gesehen, eine große Bedeutung zu, da sie die im Faschismus geschlossenen deutschen Kindergärten wieder aufgebaut und bis heute geführt haben.

Um diese Träger ist in diesen Jahrzehnten ein wichtiges soziales Netz entstanden. Sie sind tief in der ansässigen Bevölkerung verwurzelt. Sie sind eine Konstante, die bleibt, während Kinder und Erzieherinnen dauernd auch einem Wechsel unterzogen werden. Die Führung durch die genannten Träger hat nicht nur Tradition, sie wird, sei es von den Eltern als auch von den Kindergartenbeiräten, durchwegs positiv gesehen. Hier sollten Kontinuität in pädagogischer Hinsicht, aber vor allem in verwaltungstechnischer Hinsicht gewährleistet und gut funktionierende Einrichtungen nicht leichtfertig aufgegeben werden. Die Erfahrung, die in den letzten Jahrzehnten gesammelt wurde, muss erhalten bleiben. Die nicht gewinnorientierten Träger können zu denselben Kosten arbeiten wie die öffentliche Verwaltung und dabei die gleiche wenn nicht bessere Qualität gewährleisten. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Führung der Kindergärten nun plötzlich und ohne stichhaltigen Grund an die Gemeinde übergehen sollte. Damit würde ein System zerschlagen, das über Jahrzehnte gut funktioniert hat und immer noch gut funktioniert.

Dies vorausgeschickt, verpflichtet der Südtiroler Landtag die Südtiroler Landesregierung, alles im Bereich ihrer Möglichkeiten zu unternehmen, dass die Möglichkeit der Führung von Landeskindergärten durch bereits bewährte private Partner in Form der anvertrauten Kindergärten erhalten bleibt und auf die Gemeinden einzuwirken, diese übermäßige Zentralisierung von Diensten zu überdenken und von der Übernahme dieser anvertrauten Kindergärten abzusehen.

Wir wissen, dass in der Gemeindestube das Stabilitätsgesetz herrscht und dass es auch im Bereich des Personals durchaus Einsparungen geben wird. Dass es da gewisse Avancen gibt, um Dienste in die Gemeinde zurückzuführen und dadurch vielleicht gewisse notwendige Entwicklungen in der Personalentwicklung der Gemeinde selbst zu umgehen, das mag durchaus sein, aber politisch hat sich die Südtiroler Volkspartei in den letzten Jahrzehnten immer darum verwendet, dass die anvertrauten Kindergärten, und zwar dort, wo die privaten Strukturen auch die Kraft und den Willen haben, gemeinsam mit den dort betroffenen Elternräten usw., wenn sie die Bereitschaft haben, weitergeführt werden. Ich halte das für ganz, ganz wichtig.

Sie werden sich wundern, warum gerade jetzt dieser Beschlussantrag kommt. Er kommt gerade jetzt, weil wir in Bozen keine politische Vertretung haben und weil ich mir Sorgen mache, dass in der Zeit, in der keine politische Vertretung ist, Fakten geschaffen werden. Bisher hatten wir die Möglichkeit und ich gebe zu, als Südtiroler Volkspartei haben wir in den letzten Legislaturen auf das Assessorat für Kindergärten immer wieder direkten Einfluss nehmen können, und zwar, weil wir es entweder selbst durch einen Vertreter der Volkspartei oder weil es Kollegen und Kolleginnen der Mehrheit geführt haben, die die Situation ähnlich wie wir gesehen haben. Wir haben es bisher verhindern können.

Ich möchte mit diesem Beschlussantrag ermöglichen, dass die Landesregierung einen Anstoß nimmt, auch wenn sie nicht die Zuständigkeit hat, sich direkt einzubringen, aber dass sie sich gemeinsam mit der derzeitigen Führung der Gemeinde bemüht abzustimmen, dass in dieser Phase, in der keine politische Vertretung in der Gemeinde herrscht, keine Fakten geschaffen werden und dass wir an sich das Prinzip der anvertrauten Kindergärten auch in Zukunft als ein valides Instrument mit großer Tradition und mit großer Qualität anerkennen.

Die Kritik, dass es teurer sei, wenn Genossenschaften oder Vereine einen Kindergarten führen als wenn es die Gemeinde selbst tut, kann ich in keiner Weise teilen, denn diese ist auch nicht belegbar. Insofern ist das kein Grund, dass man ein funktionierendes System zerbrechen will. Ich ersuche deshalb um breite Zustimmung.

Hier geht es um Landeskindergärten, und zwar dort, wo es sehr pressant ist. Es sind die beiden Kindergärten in Gries und in Rentsch. Diese sind traditionell mit diesem System verhaftet. Es sind deutsche Kindergärten, die gut funktionieren und die in dieser Führung auch bleiben wollen. Ich ersuche Sie bitte um Zustimmung zu diesem Petition.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Kollege Steger hat bereits ausführlich erläutert, um was es hier geht. Es geht hier darum, dass ein paar Kindergärten in Bozen, die historisch von privaten Vereinen oder im Falle von Gries von der Pfarrei geführt werden, das Recht beibehalten, diese Strukturen, die sie mit so großem Erfolg und Zufriedenheit geführt haben, auch weiterführen dürfen. Das Ideale wäre, wenn man in einem der Landesgesetze eine gesetzliche Norm festschreiben könnte, wo man das Recht auf Verlängerung gibt, wenn er seit mindestens 10 oder 20 Jahren die Führung schon innehat und dieses

zur Zufriedenheit ausgeführt hat. Das wäre im Sinne der Kontinuität und zur Bewahrung der Netzwerke, die rund um diese Führungen der Kindergärten entstanden sind, einfach zuträglich.

Wer die Situation in den Kindergärten, insbesondere in Gries und Maria Heim kennt, weiß, dass diese Kindergärten und die Führung dieser Kindergärten auch ein sozialer Mittelpunkt der Quartiere geworden sind mit gewissen Traditionen wie dem St. Martins Umzug usw., auch mit der Tradition, lokale Produkte einzukaufen und in der Küche dort direkt zu kochen. Es wäre schade, wenn man sich dem Willen einiger Funktionäre beugen müsste dahingehend, dies zu zentralisieren. Sie hatten auch mit einer Ausschreibung gedroht. Es wäre ja noch schöner, wenn man jetzt pädagogische Angebote ausschreiben würde, denn das wäre wirklich die Höhe. Aber auch eine Zentralisierung ist ganz einfach unangebracht, denn es gibt keinen Grund zu zentralisieren. Etwas, was so gut funktioniert und was von den Eltern auf diese Art gewünscht wird, sollte man nach Möglichkeit behalten und keine Änderungen vornehmen.

Nachdem das mit der gesetzlichen Norm eventuell noch studiert werden muss, um zu schauen, was man als Land, als Landesregierung machen kann, fordert dieser Beschlussantrag einmal vordergründig die Landesregierung in der Person der zuständigen Landesräte auf, sich bei der Gemeinde einzubringen, um diese Kontinuität zu erwirken und dem Kommissär klarzumachen, dass es keine rein verwaltungstechnische Entscheidung ist. Es ist auch eine politische Entscheidung, die gerade jetzt - es stehen Wahlen bevor - doch auch bei den Leuten, bei den Personen eine gewisse Auswirkung hätte, dass er dies vermeiden soll. Ich ersuche auch um eine breite Unterstützung für diesen Antrag.

SCHIEFER (SVP): Ich möchte darauf hinweisen, dass es auch im Unterland 8 geführte Kindergärten durch Vereine und Genossenschaften gibt. Ich gehe davon aus, dass dieser Beschluss bzw. Gesetzentwurf grundsätzlich auch für die Kindergärten, die im Unterland von Vereinen und Genossenschaften geführt werden, gilt.

ACHAMMER (Landesrat für deutsche Bildung und Kultur, Integration - SVP): Dazu gibt es einen kleinen Unterschied, denn es geht vor allem um Strukturen, die nicht im Eigentum eines Vereins oder einer Genossenschaft sind und es geht um die Anvertraung einer Struktur im Eigentum der Gemeinde an die Führung durch einen Verein oder eine Genossenschaft. Als solches ist der Beschlussantrag auf jeden Fall zu unterstützen, wengleich dazuzusagen und auch klarzustellen ist, dass es die Entscheidung der Gemeinde selbst ist und als solche von der Gemeinde getroffen werden muss. Hier geht es nur darum, ob wir uns zu einem Grundsatz äußern und was unsere grundsätzliche Meinung insgesamt zum Thema ist.

Ich kann deswegen das, was die Kollegen Steger und Köllensperger gesagt haben, unterstützen. Es geht darum, dass es bewährte Partner und Vereine sind, wo beispielsweise ein entsprechendes Netz im Umkreis entstanden ist und dass man Entscheidungen der Anvertraung oder der Führung gerade in solchen Fällen vor allem im Einvernehmen mit den Eltern trifft. Ich weiß, dass in solchen Fällen diese Führung häufig sehr wertgeschätzt ist, weil drum herum eine Struktur, ein Netz entstanden ist und deswegen die Kontinuität in der Struktur, in der Verwaltung unterstützt werden soll. Deshalb ist die Kontinuität auch bei einer Bildungseinrichtung ein hohes Gut. Wir sollten uns dafür aussprechen, dass das Erbe und die Tradition weitergezogen und nicht nur auf einen Aspekt geschaut wird, der vielleicht einfacher erscheinen mag, wenn alles aus einer Hand geführt wird anstatt eine Vereinbarung mit einem Verein, mit einer Struktur als solche zu schließen. Ich denke, das Zentrale ist das Einvernehmen mit den Eltern. Dieses Einvernehmen sollte in diesem Punkt auch gesucht werden. Hier spricht sehr viel, wenn man es davon ableitet, dass die Struktur und die Führung weiterhin mit einem Verein erfolgen. Das ist eine Grundsatzaussage von unserer Seite.

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere pubbliche - Partito Democratico - Demokratische Partei): Annuncio che mi asterrò, assieme a una parte della Giunta, ma non perché sia contrario al principio, ma perché così scritta si rischia di travisare l'obiettivo. Se sul comune di Bolzano esistono ampie strutture gestite non direttamente dal Comune di Bolzano anche in forma cooperativa, come esistono - è stato ricordato - anche in altre parti del territorio, questo va benissimo, si integrano nel sistema ed è una cosa straordinariamente positiva e arricchente. Deve essere una cosa effettivamente decisa a livello territoriale, naturalmente seguendo gli standard e le modalità che sono fissate per tutti gli altri bambini e ragazzi la cosa può funzionare. Deve essere, come ha detto il collega Achammer, in accordo con le famiglie e col territorio. Quindi io mi asterrò non tanto perché vorrei che queste strutture fossero centralizzate, anzi tutt'altro, penso che siano una ricchezza del territorio e se fossi in loro le manterrei esattamente come è stato detto, ma perché credo che sia innanzitutto una decisione dei singoli comuni, ma poi da vedere insieme all'interno

del piano dell'offerta formativa. Ci possono essere situazioni molto diverse per cui si decide di gestire una forma diversa.

In generale sono favorevole anche al coinvolgimento del privato sociale, come è stato detto, e di forme di gestione che partono dal basso anche in questo tipo di situazioni, quindi nel caso specifico la mia opinione è sicuramente favorevole. Ma penso che noi non dovremmo entrare nello specifico in una decisione, perché sembrerebbe o verrebbe letta come una decisione che non ci compete, per cui preferisco astenermi, pur non obiettando sull'obiettivo e sulla ricchezza di questo tessuto, per evitare di lanciare un segnale che potrebbe essere interpretato dal Comune di Bolzano non come voluto.

STEGER (SVP): Ich nehme die Aussagen des Landesrates Tommasini gerne zur Kenntnis. Ich möchte nur noch einmal ganz deutlich machen, dass die Gemeinde Bozen derzeit ohne politische Führung ist und eigentlich von Beamten geführt wird und dass mir dies Sorge bereitet. Ich möchte auch festhalten, dass ich in keiner Weise von einer Muss-Bestimmung gesprochen habe, sondern davon, dass eine Möglichkeit der Weiterführung gewährleistet sein soll.

Das wirkliche Ziel ist, dass in dieser politikfreien Zeit, wenn ich das so sagen darf, nicht Fakten geschaffen werden, weil wir wissen, dass es die Beamten lieber zentral hätten. Das gibt es nicht nur in der Gemeindeverwaltung von Bozen, wir kennen das dort sehr wohl, sondern auch in anderen Verwaltungen und da haben wir Sorgen. Wir wenden uns deswegen an die Landesregierung. Kollege Tommasini, Sie brauchen keine Sorge haben. Wir bemühen uns schon selbst, dass wir dann in der Gemeinde mitentscheiden dürfen, aber wir haben derzeit kein Instrument und das Problem ist gerade dieses. Ich hätte mir gewünscht, dass die Landesregierung uns hilft, jetzt nicht Fakten zu schaffen. Wenn es dann wieder eine politische Führung gibt, dann vertraue ich den politischen Entscheidungsträgern sehr wohl, aber das ist eine politische Entscheidung und darf nicht zu einer Entscheidung der Beamten werden.

Das war eigentlich der Grund, warum ich diesen Punkt in den Landtag gebracht habe, und zwar nicht, weil wir Sorge haben, uns in Bozen nicht wehren zu können, sondern weil wir in einer außerordentlichen Situation in Bozen sind und ich mir die Unterstützung der Landesregierung diesbezüglich wünschen würde.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Movimento 5 Stelle): Condivido quello che ha detto l'assessore Tommasini, è evidente che questo è competenza dei comuni, tanto è vero che anche la mozione nel secondo punto chiede di intervenire presso i comuni per rivedere questa forma di centralizzazione, ma è chiaro che è un intervento dove si parla con chi è responsabile il comune. Ed è altrettanto evidente, come ha già ricordato il collega Steger, che se arriva in questo momento, è perché Bolzano è commissariata, e in questo momento non c'è un rappresentante politico, altrimenti sarebbe stato opportuno politicamente sedersi attorno ad un tavolo e parlare con i rappresentanti politici, che però mancano. Siccome in questa fase sono in funzionari a decidere ed è un commissario poi a firmare, vorremmo che per mano della Giunta si avesse un incontro per chiedere al commissario di fare null'altro che non prendere decisioni in questa fase, finché non ci sarà la rappresentanza politica.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Beschlussantrag Nr. 498/15: mit 28 Ja-Stimmen und 5 Stimmenthaltungen genehmigt.

Punkt 264 der Tagesordnung: *Landesgesetzentwurf Nr. 52/15: "Öffentliche Mobilität."*

Punto 264 all'ordine del giorno: *Disegno di legge provinciale n. 52/15: "Mobilità pubblica."*

Ich ersuche Landesrat Mussner um Verlesung des Begleitberichtes.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Der öffentliche Personenverkehr in Südtirol wird derzeit in erster Linie durch das Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16, geregelt. Dieses Gesetz wurde im Laufe der Jahre mehrfach geändert und angepasst.

Das Landesgesetz Nr. 16/1985 bestimmt als Grundlage für die Durchführung der Liniendienste im öffentlichen Nahverkehr die Erteilung von Konzessionen. Eine mit Artikel 1 Absatz 7 eingefügte Er-

gänzung sieht die Anpassung an die gemeinschaftlichen Bestimmungen über die öffentlichen Personenverkehrsdienste und damit die Möglichkeit der Vergabe mittels Ausschreibung vor.

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Aufgrund dieser Verordnung haben die Mitgliedsstaaten die Pflicht, Dienste von allgemeinem Interesse, wie den öffentlichen Nahverkehr, auszuschreiben und entsprechende Dienstverträge abzuschließen. Vor Inkrafttreten dieser neuen EU-Regelung sind im Jahr 2009 die bestehenden Konzessionen für die Linienverkehrsdienste in Südtirol für weitere neun Jahre verlängert worden.

Die Übergangszeit, um sich an die Regelung anzupassen, geht deshalb bis 19.11.2018. Ab diesem Datum muss die Durchführung der Verkehrsdienste mit Dienstleistungsauftrag erfolgen.

Außerdem sind in der Zwischenzeit mehrere staatliche Bestimmungen in Kraft getreten, die die Ausschreibungen auf dem Gebiet des öffentlichen Nahverkehrs im Sinne der Transparenz, des effizienten Wettbewerbs und des Gleichheitsprinzips mit Nachdruck forcieren.

Deshalb ist es notwendig, auch um unsere primäre Gesetzgebungsbefugnis gegenüber dem Staat zu untermauern, das Landesgesetz neu zu schreiben und auch bisher nicht geregelte Bereiche und Zuständigkeiten zu definieren wie:

Mietbusdienste mit Fahrer. Diese Materie wird mit Staatsgesetz vom 11. August 2003, Nr. 218 geregelt,

Mietwagendienste für Fahrzeuge bis zu 9 Sitzplätzen. Diese Materie wird mit staatlichem Rahmengesetz Nr. 21/1992 geregelt. In der technischen Kommission für Transport der Staaten-Regionenkonferenz wird zur Zeit eine Reform dieses Gesetzes ausgearbeitet, um die Voraussetzungen für den Zugang zum Markt zu schaffen und gewisse Einschränkungen abzubauen,

Flughafen: auch dieser Bereich wird im vorliegenden Landesgesetzentwurf im Sinne der EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) geregelt, da der Flughafen Bozen vom Staat als von regionalem Interesse eingestuft wird und somit dem Land Südtirol mehr Zuständigkeiten diesbezüglich übertragen werden.

Ein Entwurf des neuen Landesgesetzes ist den Interessenvertretern in verschiedenen Treffen vorgestellt und diskutiert worden. Die Stellungnahmen wurden geprüft und falls zielführend in den Entwurf aufgenommen.

Bestimmungen zum Personenverkehr, die derzeit verstreut in anderen Landesgesetzen verankert sind, werden im vorliegenden Gesetzesentwurf zusammengefasst und koordiniert, mit dem Ziel, den Bürgerinnen und Bürgern klar verständliche Bestimmungen zur Verfügung zu stellen.

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen die Voraussetzungen für eine umfassende Reform des öffentlichen Personenverkehrs in Südtirol, in Durchführung des Artikels 1 des Dekretes des Präsidenten der Republik vom 19. November 1987, Nr. 527, und in Übereinstimmung mit dem staatlichen und dem Unionsrecht geschaffen werden. Das Gesetz setzt sich folgende Ziele:

- a) Gewährleistung des Grundrechtes der Bürger auf Mobilität mittels eines integrierten, nachhaltigen und qualitativ hochwertigen Beförderungssystems,
- b) Förderung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen bei gleichzeitigem Schutz der regionalen Wirtschaftskreisläufe;
- c) Rationalisierung und Wirksamkeit der Ausgaben.

In den Artikeln 2 und 3 werden die Merkmale der verschiedenen öffentlichen Verkehrsdienste im Linienbetrieb (Liniendienste) und ohne Linienbetrieb definiert.

Gemeinsame Merkmale der Linienverkehrsdienste, zu denen auch die ergänzenden Verkehrsdienste, und die atypischen Dienste zählen, sind die vorgegebene Strecke, genehmigte Haltestellen, Fahrpläne und Tarife.

Während die „klassischen“ Liniendienste fortdauernd durchgeführt werden und sich an die Gesamtheit der Fahrgäste wenden, können ergänzende Linienverkehrsdienste, wie z. B. Versuchs-, Nacht-, Rufbus- und touristische Dienste auch zeitlich begrenzt sein und sich an spezifische Fahrgastkategorien wenden.

Die atypischen Liniendienste sind dadurch gekennzeichnet, dass sie ohne öffentliche Mittel durchgeführt werden. Dazu zählen die Dienste mit Reisebussen, die Ortschaften von besonderem Inte-

resse verbinden (z. B. Dolomitenrundfahrt), und die kommerziellen Dienste zu Unterhaltungs- und anderen Treffpunkten.

Gebietsmäßig werden die Liniendienste unterschieden in städtische-, vorstädtische-, außerstädtische-, überregionale, grenzüberschreitende und internationale Verkehrsdienste.

Zu den öffentlichen Verkehrsdiensten ohne Linienbetrieb zählen der Mietbusdienst mit Fahrer, der Taxi und Mietwagendienst mit Fahrer, die Schülerverkehrsdienste, und die Zusatzdienste wie Umsteigeparkplätze, Radverleih, Informationsstellen, usw., die das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs qualitativ ergänzen und die Schnittstellen zu anderen Fortbewegungsmitteln bilden.

In den Artikeln 4 bis 6 werden die Aufgaben der mit dem öffentlichen Personenverkehr befassten Körperschaften festgelegt.

Das Land Südtirol behält sich die Planungs- Ausrichtungs- Koordinierungs- und Kontrollfunktion vor, definiert die allgemeinen Richtlinien und ist zuständig für die Einrichtung und Finanzierung der Verkehrsdienste von Landesinteresse. Mit Verordnung werden die Aufgaben der Landesregierung und des zuständigen Landesrates detailliert geregelt.

Die Zuständigkeiten der Gemeinden werden ausgebaut. Sie können in Zukunft Verkehrsdienste von Gemeindeinteresse (z. B. Zubringerdienste für entlegene Fraktionen, Schülerverkehrsdienste innerhalb des Gemeindegebietes) und, nach eigenem Ermessen und bei Bedarf, Verkehrsdienste für Kindergartenkinder einrichten. Hiermit wird die gesetzliche Grundlage für die Einrichtung dieser Dienste durch die Gemeinden geschaffen. Zur Zeit richten einige Gemeinden Kindergartendienste ohne entsprechende gesetzliche Grundlage ein.

Die Gemeinden sind weiterhin zuständig für die Verwirklichung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet. Neu ist die Aufgabe, auch für deren Instandhaltung und Reinigung zu sorgen. Hier soll das Prinzip zum Tragen kommen, dass die Gemeinden, die näher am Bürger und Territorium sind, schneller und effizienter intervenieren können und die Bürgerinnen und Bürger einen direkten Ansprechpartner haben.

Die Gemeinden stellen weiterhin die Taxilizenzen und die Ermächtigungen für den Mietwagendienst mit Fahrer aus..

Die Landesgesellschaft STA (errichtet mit Landesgesetz vom 28. November 1979, Nr. 17, Fußnote 2) plant, verwirklicht und verwaltet die Infrastrukturen im Eigentum des Landes Südtirol (Zugbahnhöfe, Eisenbahnlinie Meran-Mals, Bahnremisen usw.) und kann Rollmaterial (Züge und Fahrzeuge) ankaufen, das den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wird.

Weiters wird die STA technische- und Verwaltungsaufgaben übernehmen, die derzeit teils vom Informations- und Serviceprovider der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe – SII (derzeit beim Konzessionär SAD angesiedelt), teils von der Landesmobilitätsagentur ausgeübt werden. Es handelt sich um Aufgaben in Bezug auf das integrierte Verkehrssystem (Wartung und Instandhaltung der technischen Systeme an Bord der Busse und Züge, des Server- und Kommunikationssystems zwischen der Zentrale und dem Rollmaterial, des Entwertungs- und Tarifsystems, des Verkaufnetzes und des Informationssystems für die Fahrgäste), sowie Aufgaben in Bezug auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Einführung innovativer Dienste. Die STA soll demnach in Zukunft alle technischen Systeme, deren Einheitlichkeit für ein optimal funktionierendes integriertes Verbundsystem Voraussetzung ist, verwalten, instand halten und weiterentwickeln.

Die STA kann mit einem jährlichen Betriebsbeitrag unterstützt werden.

2. Abschnitt

Planung

Der zweite Abschnitt (Artikel 7-10) behandelt die Planung des öffentlichen Personenverkehrs. Planungsinstrumente sind der zehnjährige Landesmobilitätsplan und das dreijährige Investitionsprogramm.

Der Landesmobilitätsplan sieht die integrierte Planung der Infrastrukturen und der Personentransportdienste, unter Berücksichtigung der Mindestdienste, über einen Zeitraum von zehn Jahren vor und schätzt den entsprechenden Finanzbedarf.

Die Inhalte des Landesmobilitätsplans werden mit Durchführungsverordnung festgelegt.

Wesentlich ist die Definition der optimalen territorialen Einzugsgebiete für die Vergabe der Linienverkehrsdienste. Dabei werden folgende Kriterien berücksichtigt:
gebietsmäßige und sozioökonomische Differenzierung,

Mobilitätsnachfrage,
 Übereinstimmung mit dem Taktsystem,
 Vernetzung mit den Hauptlinien,
 Schutz der regionalen Wirtschaftskreis-läufe.

Die Investitionen bezüglich Fuhrpark, Infrastrukturen, Technologien zur Tarifintegration und Kundeninformation werden mit dem dreijährigen Investitionsprogramm definiert.

3. Abschnitt

Vergabe der öffentlichen Linienverkehrsdienste

Im dritten Abschnitt werden die Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste, die Merkmale und Inhalte der Dienstleistungsaufträge und die Beziehungen zwischen dem Land Südtirol als Auftraggeber und den Verkehrsunternehmen als Auftragnehmer geregelt.

Die öffentlichen Verkehrsdienste werden nach den von der Europäischen Union vorgesehenen Verfahren (Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014) nach Einzugsgebiet ausgeschrieben und nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebotes vergeben, um die Voraussetzungen für qualitätsmäßig gute Dienste schon beim Ausschreibungsverfahren festzulegen.

Der Betrieb wird mit Dienstleistungsauftrag geregelt. Dies erfolgt auf der Grundlage eines von der Landesregierung genehmigten Standardvertrages, die Mindestinhalte dafür werden mit Durchführungsverordnung festgelegt. Bestimmungen des Dienstleistungsauftrages, die Auswirkungen auf die Qualität des Dienstes und den Umgang mit den Kunden betreffen, werden mit den Vertretern der Verbraucherzentrale abgestimmt werden.

Aus organisatorischen Gründen und um die Ressourcen bestmöglich zu nutzen, können Eisenbahndienste, städtische Dienste, Seilbahndienste und Dienste auf fest installierten Anlagen und ergänzende Liniendienste separat ausgeschrieben werden.

Die Gültigkeit der Verträge entspricht dem Unionsrecht (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007) und beträgt:

höchstens zehn Jahre für Autobus-verkehrsdienste,

höchstens 15 Jahre für Eisenbahn-dienste, Seilbahndienste oder sonstige Dienste auf fest installierten Anlagen.

Werden Eisenbahndienste direkt vergeben, beträgt die Laufzeit höchstens zehn Jahre.

Die Dauer der Vergaben kann in den vom Gesetz festgelegten Fällen verlängert werden.

Das Land Südtirol kann Vergütungsmodelle zu Nettokosten oder zu Bruttokosten, oder ein gemischtes Vergütungsmodell mit Anreiz anwenden.

Der Ausschreibungsbetrag für die Vergabe der Liniendienste in den einzelnen Einzugsgebieten wird aufgrund eines einheitlichen Entgelts, differenziert nach den verschiedenen Typologien der Verkehrsdienste, festgelegt. Die Berechnung des Einheitsentgelts erfolgt auf der Basis eines Standardkostenmodells.

Die wichtigsten Pflichten des Auftragnehmers werden im Artikel 15 des vorliegenden Gesetzesentwurfs und detailliert mit Durchführungsverordnung definiert, mit dem Ziel, sichere und qualitativ hochwertige Verkehrsdienste anzubieten.

Der Schutz der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ist ausdrücklich in den Bestimmungen zu Unterauftrag und Abtretung und Nachfolge (Artikel 16 und 17), sowie im Artikel 15 (Pflichten des Auftragnehmers) geregelt.

Die Möglichkeit der In-House-Vergabe, unter Beachtung des Unionsrechtes, ist im Artikel 20 vorgesehen.

Der Gesetzesentwurf legt im Artikel 21 ausdrücklich besondere Vergabeverfahren für Dienste unter einer bestimmten Größe fest. Ziel dieser Bestimmung ist neben organisatorischen - und Erfordernissen der Effizienz vor allem der Schutz der kleinen und mittleren Betriebe.

4. Abschnitt

Organisation der Linienverkehrsdienste

Der vierte Abschnitt regelt die organisatorischen Aspekte in der Durchführung der Verkehrsdienste.

Der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsdienste (Artikel 22) wird grundsätzlich für ein Jahr erstellt. Die Landesregierung legt das Verfahren für die Erstellung des Fahrplanes und die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, den örtlichen Institutionen und anderen Interessierten fest.

Im Artikel 23 werden die Fälle definiert und geregelt, die besondere, dringende Maßnahmen von Seiten des Landesrates verlangen, damit die Verkehrsdienste trotz bestimmter Umstände regulär und ohne große Unterbrechung durchgeführt werden können.

Aus Erfordernissen einer effizienten Organisation der Verkehrsdienste sieht der Artikel 24 vor, dass Mietbusse in besonderen Fällen im Linienverkehr und Linienbusse unter besonderen Voraussetzungen (mit Eigenmitteln finanziert, oder älter als 12 Jahre) außerhalb der Linie eingesetzt werden können. Um dem Mobilitätsbedürfnis der Bewohner und Bewohnerinnen von Berggebieten und Gebieten mit geringer Nachfrage nachzukommen, ist außerdem der Einsatz von Kleinbussen und Fahrzeugen zur Eigennutzung vorgesehen.

In den Artikeln 25 bis 28 werden die ergänzenden, atypischen, überregionalen und grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienste, in Bezug auf ihre Organisation (Antragsteller, Genehmigung) geregelt.

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die überregionalen und grenzüberschreitenden Verkehrsdienste, die, in Anbetracht einer überregionalen Mobilitätsnachfrage, an Bedeutung gewinnen. Die in den Artikeln 27 und 28 festgelegte Zusammenarbeit zwischen dem Land Südtirol und den benachbarten Regionen und öffentlichen Einrichtungen des Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit "Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino" trägt dem Rechnung.

5. Abschnitt

Finanzierungen und Beiträge

Laut Artikel 29 beteiligt sich das Land Südtirol unter bestimmten Voraussetzungen (der Dienst muss ausgeschrieben werden) mit einem vom Gesetz festgelegten fixen Prozentsatz (70%) an Diensten, die von Gemeinden oder anderen Körperschaften eingerichtet werden.

Für touristische Dienste (aktuell sind dies vor allem die Skibusdienste und gewisse Sommershuttles zu Ausflugszielen) kann das Land Südtirol den Antragstellern hingegen einen Beitrag zu einem variablen Prozentsatz (bis zu 50%) gewähren. Die entsprechenden Kriterien werden mit Beschluss der Landesregierung festgelegt.

Ebenfalls variabel (bis zu 75%) ist der Prozentsatz für Beiträge des Landes Südtirol zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität laut Artikel 30. Auch hier werden die entsprechenden Kriterien mit Beschluss der Landesregierung festgelegt.

Die Beiträge für Investitionsausgaben (Fuhrpark, Infrastrukturen, Technologie, Verbesserung der Organisation und Produktivität der Verkehrsdienste) sind im Artikel 31 geregelt. Definiert werden die Ziele, die zum Beitrag zugelassenen Subjekte und die maximalen Beitragssätze.

Beiträge für Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen werden im Rahmen des Unionsrechtes gewährt.

Geregelt sind auch die Beiträge für Darlehens- und Leasingverträge und Kapitaloperationen.

Im Artikel 32 sind die Bedingungen für die Verwendung von geförderten Gütern geregelt.

6. Abschnitt

Infrastrukturen

Zu den Infrastrukturen des öffentlichen Personenverkehrs zählen die Bahninfrastruktur, die Busbahnhöfe, die intermodalen Zentren, Remisen zur Unterbringung und Instandhaltung des Rollmaterials und die Bushaltestellen.

Die Bestimmungen dieses Abschnitts regeln die Errichtung, den Betrieb und die Instandhaltung dieser Infrastrukturen im Sinne einer effizienten und koordinierten Verwaltung.

Der Artikel 33 sieht vor, dass die Bahninfrastruktur des Landes Südtirol (Eisenbahnlinie Meran-Mals und dazugehörige Liegenschaften, Anlagen und Technologien) mit einer höchstens 30-jährigen Konzession der STA übertragen wird und definiert die damit zusammenhängenden Aufgaben. Im Detail werden diese mit Durchführungsverordnung festgelegt.

Zwecks Verbesserung und Optimierung der Bahninfrastrukturen von RFI oder anderer Betreiber kann das Land Südtirol entsprechende Vereinbarungen abschließen.

Laut Artikel 34 bestimmt das Land Südtirol die Areale und Infrastrukturen von intermodaler Bedeutung. Diese Areale können auch innerhalb der Zonen für übergemeindliche öffentliche Einrichtungen bestimmt werden, wobei zuerst bei der zuständigen Gemeinde die Nutzung im Rahmen einer Vereinbarung von bereits bestehenden oder mit entsprechender Änderung des Gemeindebauleitplanes einzurichtenden Zonen beantragt wird. Bei fehlender Einigung mit der zuständigen Gemeinde kann

das Land Südtirol aus eigener Initiative die eventuelle Änderung des Gemeindebauleitplanes im Sinne des geltenden Landesraumordnungsgesetzes vornehmen.

Die Führung der Infrastrukturen kann, ebenfalls im Sinne einer effizienten, unbürokratischen und bürgernahen Verwaltung an Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs, Gemeinden, oder Landesgesellschaften übertragen werden.

Mit Artikel 35 werden die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geregelt. Die Errichtung, Führung, Instandhaltung und Reinigung der Bushaltestellen fällt in die Zuständigkeit der Gemeinden. Sind die Arbeiten dafür besonders kostenintensiv kann das Land Südtirol Beiträge im Ausmaß von bis zu 70% gewähren.

Mit Durchführungsverordnung werden die Bestimmungen für die Errichtung und die Führung der Haltestellen festgelegt.

Das Land Südtirol liefert, aufgrund eines Jahresprogramms, die Schutzdächer und die Ausstattung der Haltestellen, wie zum Beispiel Fahrplananzeigen in Echtzeit.

7. Abschnitt

Tarifsystem

Die Integration der Linienverkehrsdienste zu einem einheitlichen System ist ein Merkmal des Tarifsystems in Südtirol. Die Tarife und Fahrscheine des Verkehrsverbundes kommen auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Tram, Seilbahnen und Regionalzüge) zur Anwendung und die entsprechenden Daten werden einheitlich verwaltet.

Über das integrierte Tarifsystem hinaus können, auch aufgrund von entsprechenden Vereinbarungen, besondere Tarife und Benützungsbedingungen genehmigt werden. Beispiele dafür sind die Vereinbarungen mit der ÖBB für grenzüberschreitende Fahrten, mit PostAuto Schweiz für die Linien „Zernez-Mals“ und „Mals-Nauders-Martina“ sowie mit der Provinz Trient für die Strecke „Auer-Cavalese“.

Seilbahnanlagen, die nicht dem Land Südtirol gehören können in das Tarifsystem integriert werden. Derzeit sind das die Seilbahnen Mölten, Vöran und Meransen. Für die entgangenen Tarifeinnahmen wird den Betreibern ein Ausgleich bezahlt.

8. Abschnitt

Öffentliche Verkehrsdienste ohne Linienbetrieb

In diesem Abschnitt werden die öffentlichen Verkehrsdienste ohne Linienbetrieb behandelt.

Der Artikel 38 betrifft den Mietbusdienst mit Fahrer. Dieser wird auf Staatsebene durch das Gesetz vom 11. August 2003, Nr. 218 (Regelung der Tätigkeit der Personenbeförderung durch Mietomnibusse mit Fahrer) geregelt und mit Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 wurden gemeinsame Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers festgelegt.

Unter Beachtung der staatlichen Zuständigkeit für die Sicherheit und die Unversehrtheit der Personen, der Grundsatzbestimmungen zum Schutze des Wettbewerbs und der gemeinschaftlichen Vorgaben regelt das Land Südtirol die Mietbustätigkeit mit Durchführungsverordnung (DLH vom 10. Juli 2014, Nr. 24). Damit wurden einheitliche und den Zielsetzungen der Landesverwaltung entsprechende Voraussetzungen und Kriterien für die Ausübung der Tätigkeit festgelegt.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden die Verwaltungs- und Disziplinarstrafen zu Lasten der Mietbusunternehmen neu festgelegt (siehe dazu Artikel 48).

Der Artikel 39 betrifft den Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer(unter 9 Sitzplätzen). Auf Staatsebene wird dieser mit Gesetz vom 15. Jänner 1992, Nr. 21, (Rahmengesetz für die Personenbeförderung durch Mietwagendienste ohne Linienbetrieb) geregelt, welches den Regionen und Lokalkörperschaften die Detailregelung und die Regelung betreffend die Führung der Dienste überträgt.

Die seit längerem dringend notwendige und vom Rat der Gemeinden mehrfach geforderte Neuregelung der Materie auf Landesebene erfolgt mit Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz. Der Artikel 39 des Gesetzentwurfs gibt die Inhalte der Verordnung vor: demnach erstellt das Land Südtirol die Richtlinien für die Ausarbeitung der Gemeindeverordnungen, aufgrund derer die Gemeinden die Lizenzen/Ermächtigungen ausstellen. Es legt weiters die Voraussetzungen für die Zulassung und Ausübung der Tätigkeit fest und definiert die Aufsicht- und Kontrollmodalitäten.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden die Verwaltungs- und Disziplinarstrafen zu Lasten der Taxi- und Mietwagenunternehmen festgelegt (siehe dazu Artikel 49).

In Südtirol wird die Beförderung der Schüler und Schülerinnen großteils über den Liniendienst durchgeführt.

Mit dem Artikel 40 dieses Gesetzesentwurfs wird, in Übereinstimmung mit dem Artikel 13 Absatz 3 des Landesgesetzes vom 31. August 1974, Nr. 7 (Schulfürsorge) die Beförderung von Schülern und Schülerinnen geregelt, die außerhalb des Liniendienstes abgewickelt wird.

Die Landesregierung legt über den Bereich Schulfürsorge die Richtlinien für die Einrichtung und Durchführung der Dienste außerhalb des Liniendienstes und die Zugangsvoraussetzungen fest (Beschluss vom 6. Oktober 2008, Nr. 3555).

Sofern freie Plätze vorhanden sind, können auch Personen befördert werden, die nicht die Kriterien laut Beschluss der Landesregierung erfüllen. Vorrang haben Kindergartenkinder, Schüler und Schülerinnen und Senioren.

Die Dienste werden, getrennt von den Diensten der Einzugsgebiete, über eine öffentliche Ausschreibung vergeben.

In Ausübung der primären Gesetzgebungsbefugnis begrenzt das Land Südtirol die Durchführung von Schülerverkehrsdiensten auf Fahrzeuge, die für die Nutzung durch Dritte zugelassen sind. Verkehrsmittel im Eigengebrauch dürfen, anders als mit Ministerialdekret vom 31. Jänner 1997 vorgesehen, nicht eingesetzt werden.

Mit Durchführungsverordnung werden die Voraussetzungen und Verfahren für die Befahrbarkeit von nicht öffentlichen Straßen, festgelegt, auf denen die Fahrzeuge für die Schülerverkehrsdienste fahren dürfen.

9. Abschnitt

Luftfahrttätigkeit

Im Artikel 41 wird die Führung der Flughafeneinrichtungen und Flughafendienste mittels Konzession, und die Beteiligung des Landes Südtirol an den Führungskosten im Rahmen der gemeinschaftlichen Vorschriften geregelt.

Außerdem ist die Vergabe der Führung von Flug- und Hubschrauberlandeflächen an dafür qualifizierte Unternehmen vorgesehen.

Im Artikel 42 wird die Vergabe der Luftverkehrsdienste geregelt. An die Luftfahrtunternehmen können Beiträge, immer im Rahmen der gemeinschaftlichen Vorschriften (Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften 2014/C 99/03), gewährt werden.

10. Abschnitt

Beziehungen zu den Fahrgästen

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen zur Information an die Fahrgäste, zu Fahrscheinen und Qualitätscharta.

Das Land Südtirol fördert die Einrichtung von Informations- und Anlaufstellen und eines flächendeckenden Netzes von Verkaufsstellen für die Fahrscheine.

Das Land Südtirol kann Beiträge bis zu 50 Prozent für Initiativen zur Information an die Fahrgäste gewähren.

Im Artikel 45 ist die Pflicht der Erstellung einer Qualitätscharta für die mit einem öffentlichen Verkehrsdienst beauftragten Unternehmen im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 des Landesgesetzes vom 20. Mai 1992, Nr. 15 in geltender Fassung, vorgesehen.

Mit Durchführungsverordnung werden detaillierte Bestimmungen zu Kundeninformation und Verkaufsstellen, sowie die Mindestinhalte der Qualitätscharta definiert.

11. Abschnitt

Strafen

Dieser Abschnitt regelt die Verwaltungsstrafen und Disziplinarmaßnahmen zu Lasten aller am öffentlichen Verkehr Beteiligten.

In Bezug auf die Verkehrsunternehmen im öffentlichen Linienverkehr (Artikel 46) sind nur drei Typologien von Übertretungen geregelt. Da die Dienste mittels Dienstleistungsvertrag vergeben werden, kommen zusätzlich die dort vorgesehenen Vertragsstrafen zur Anwendung.

In Zusammenhang mit der Sicherheit und Regelmäßigkeit der öffentlichen Verkehrsdienste (Artikel 47) werden die Bestimmungen des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 11. Juli 1980, Nr. 753, (sofern nicht eigens mit diesem Gesetz geregelt) übernommen und die dort vorgesehenen Verwaltungsstrafen (noch in Lire angegeben) um 300 Prozent erhöht. Das DPR 753/1980 wendet sich

sowohl an die Betreiber der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs und die Betreiber von Verkehrsdiensten, als auch an die Fahrgäste und andere Personen im Bereich und im Umkreis von Eisenbahnen. Es regelt außerdem die Beziehungen zu den Anrainern entlang der Eisenbahnstrecken. Der Artikel 48 regelt die Strafen in Zusammenhang mit der Mietbustätigkeit. Neben den Strafbestimmungen der Straßenverkehrsordnung (gvD vom 30. April 1992, Nr. 285, Titel VI Abschnitt 1 Artikel 194 – 219/bis) und des Staatsgesetzes 218/2003 (Artikel 8-10), sieht der vorliegende Gesetzesentwurf Verwaltungsstrafen für den Einsatz von nicht genehmigten Autobussen und für die Ausübung der Tätigkeit ohne Ermächtigung vor. Weiters sieht der Gesetzesentwurf die Anwendung von Disziplinarmaßnahmen (Verwarnung, Aussetzung der Ermächtigung, Widerruf der Ermächtigung) je nach Schwere und Häufigkeit der Übertretungen vor. Diese werden im Verzeichnis der Mietbusunternehmen vermerkt.

Auch die Tätigkeiten Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer unterliegen den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Der Artikel 49 sieht außerdem eine Verwaltungsstrafe für die Ausübung der Tätigkeiten ohne Genehmigung vor. Bei der Festlegung der Disziplinarmaßnahmen beruft man sich auf die Bestimmungen des staatlichen Rahmengesetzes.

Die Feststellung der Übertretungen und die Anwendung der Verwaltungsstrafen zu Lasten der Betreiber von Taxi- und Mietwagendiensten obliegen den Gemeinden. Für die Aussetzung oder den Widerruf der Lizenzen oder der Ermächtigungen ist der Bürgermeister/die Bürgermeisterin der Gemeinde, der/die den Akt ausgestellt hat, zuständig.

Der Artikel 50 legt die Strafen zu Lasten der Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsdienste fest. Die im Landesgesetz Nr. 16/1985, Artikel 19/ter enthaltenen Bestimmungen wurden fast zur Gänze, mit geringen Änderungen und Spezifizierungen, übernommen.

Neu eingefügt wurde eine Verwaltungsstrafe bei Beschädigung oder Beschmutzung der Verkehrsmittel, der Bahnhöfe, Haltestellen und deren Einrichtung.

Genauer definiert werden die Möglichkeiten der Annullierung der Verwaltungsstrafe (bei Bezahlung von Verwaltungsspesen von 10 Euro) im Falle einer nicht korrekten Verwendung der persönlichen Fahrscheine auf Zeit mit Pauschaltarif (Südtirol Pass Abo+, Südtirol Pass 65+, Südtirol Pass free).

Zuständig für die Feststellung der Übertretungen und die Anwendung der Verwaltungsstrafen sind die Verkehrsbetriebe. Diesen stehen auch die Einnahmen aus den Verwaltungsstrafen zu. 50 Prozent dieser Einnahmen müssen für die Verbesserung der Kontrolltätigkeit, der Kundenbetreuung und der Information eingesetzt werden.

12. Abschnitt

Überwachung, Aufsicht und Kontrolle

Die Aufsicht über die Einhaltung dieses Gesetzes unterliegt der Abteilung Mobilität.

Die Überwachung, Aufsicht und Kontrolle über die Durchführung und die Qualität der Verkehrsdienste unterliegt den für Mobilität zuständigen Organisationseinheiten des Land Südtirols.

13. Abschnitt

Weitere Bestimmungen

In diesem Abschnitt sind vier Artikel untergebracht, die nicht unmittelbar die Regelung des öffentlichen Personenverkehrs, aber in den Zuständigkeitsbereich der Abteilung Mobilität fallen.

Die Fahrtkostenbeiträge (Artikel 54) sind derzeit mit Artikel 23 des Landesgesetzes 24/1981 geregelt und werden im Sinne einer organischen Regelung in diesen Gesetzesentwurf aufgenommen. Die Bestimmung wird inhaltlich übernommen, aber an die EU Rechtsprechung angepasst, wonach die Voraussetzung des gewöhnlichen Aufenthaltsortes in Südtirol entfällt. Die Beiträge werden demnach Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gewährt, die ihren üblichen Aufenthaltsort in einem Staat der Europäischen Union oder in der Schweiz haben und zum Arbeitsplatz in Südtirol fahren müssen, sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die in Südtirol leben und zu einem Arbeitsplatz in einem EU-Staat oder in die Schweiz fahren müssen. Der Beitrag wird aber ausschließlich für die Strecke auf Landesgebiet gewährt.

Der Artikel 55 regelt die Landesprüfungskommission für den Zugang zum Beruf des Personenbeförderungsunternehmers im Straßenverkehr, die derzeit mit Artikel 5 des Landesgesetzes Nr. 37/1974 geregelt ist. Die Prüfungskommission ist im Sinne einer effizienten und wirtschaftlichen Organisation schlanker gehalten: anstatt mindestens 8 Mitglieder sind nur mehr 3, und zwar interne, Mitglieder vorgesehen.

Neu ist die Bestimmung betreffend die Ermächtigungen für die Hauptuntersuchungen (Artikel 56), mit der eine Lücke in der staatlichen Gesetzgebung (Artikel 80 Absatz 8 und ff des Straßenkodex) geschlossen wird.

Mit dem vorliegenden Gesetz werden im Artikel 57 auch die nicht gewerblichen Mitfahrgelegenheiten geregelt. Es ist untersagt, beliebig benannte Personenverkehrsdienste gegen Entgelt und auf Anfrage ohne Ermächtigung oder Genehmigung, zu organisieren, zu fördern, zu bewerben und zu erbringen. Die entsprechenden Strafen sind im Artikel 51 festgelegt.

14. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Der Artikel 58 definiert die Bereiche, die mit Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz oder mit Beschluss der Landesregierung geregelt werden.

Mit Artikel 59 werden folgende Rechtsvorschriften aufgehoben:

a) die Artikel 1, 2, 3, 4, 5, 10 und 11 des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37 (Ausgaben und Beiträge für Untersuchungen und Projekte zur Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsverbindungen und des Transportwesens in der Provinz Bozen und zur Förderung des Kombiverkehrs),

b) das Landesgesetz vom 9. Dezember 1976, Nr. 60, (Einrichtung besonderer Personenbeförderungsdienste aufgrund von Beförderungsübernahme- oder Kraftfahrzeugvermietungsverträgen in Gebieten ohne konzessionierte Kraftfahrlinien), in geltender Fassung,

c) das Landesgesetz vom 30. Juli 1981, Nr. 24, (Regelung des öffentlichen Nahverkehrs sowie Novellierung anderer Bestimmungen auf diesem Gebiet) in geltender Fassung,

d) das Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16, (Regelung des öffentlichen Personennahverkehrs) in geltender Fassung.

Aufrecht bleiben die Artikel laut Übergangsregelung (Artikel 61 Absatz 1), welche die Verwaltung der laufenden Konzessionen betreffen. Aufrecht bleibt weiters der Artikel 3/ter bis die Landesmobilitätsagentur mit Durchführungsverordnung, im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 des Landesgesetzes Nr. 10/1992, mit der Abteilung Mobilität zusammengelegt wird, um die Verwaltungstätigkeit zu rationalisieren und transparenter zu gestalten,

e) das Landesgesetz vom 23. Oktober 1991, Nr. 28 (Änderungen der Landesgesetze vom 29. Juni 1978, Nr. 30, und 2. Dezember 1985, Nr. 16, in geltender Fassung auf dem Gebiet des Transportwesens),

f) der Artikel 10 des Landesgesetzes vom 13 März 1995, Nr. 5, in geltender Fassung (Finanzgesetz 1995),

g) der Artikel 9 des Landesgesetzes vom 29. Jänner 1996, Nr. 2 (Finanzgesetz 1996);

h) der Artikel 9 des Landesgesetzes vom 21. Dezember 2007, Nr. 14 (Finanzgesetz 2008),

Der Artikel 60 enthält die Finanzbestimmung. Die Deckung der Ausgaben, die sich aus diesem Gesetz ergeben, erfolgt durch die Ausgabenbereitstellungen des Landeshaushaltes für das Haushaltsjahr 2015 auf den Haushaltsgrundeinheiten 12100, 12105, 12110 e 12200 und bringt keine neuen Ausgaben oder Mehrausgaben für das Haushaltsjahr 2015 mit sich. Die Beschreibung der einzelnen Haushaltskapitel wird geändert und gegebenenfalls mit den neuen gesetzlichen Bezügen ergänzt werden. Die Ausgabe zu Lasten der folgenden Haushaltsjahre wird mit dem jährlichen Finanzgesetz festgelegt.

Der Artikel 61 enthält die Übergangsbestimmungen für den Betrieb der öffentlichen Verkehrsdienste bis zum Wirksamwerden der Dienstleistungsaufträge und die Frist für den Erlass der Gemeindeverordnungen für die Ausstellung der Taxilizenz und der Ermächtigung für die Ausübung der Mietwagen-tätigkeit.

Il trasporto pubblico di persone in Alto Adige è regolamentato attualmente in primo luogo dalla legge provinciale 2 dicembre 1985, n. 16. Nel corso degli anni detta legge è stata più volte modificata e adattata.

La legge provinciale n. 16/1985 prevede quale base normativa per l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico di linea il rilascio di concessioni. Con l'aggiunta dell'articolo 1, comma 7 la legge è stata integrata con le disposizioni comunitarie relative ai servizi pubblici di trasporto, introducendo la possibilità di affidamento tramite gara.

Il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento CE n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. In base a detto regolamento gli stati membri hanno l'obbligo di mettere a gara i servizi di interesse generale come il trasporto pubblico locale e di stipulare i relativi contratti di servizio. Prima dell'entrata in vigore di detto nuovo regolamento CE nel 2009 le esistenti concessioni per i servizi di linea in Alto Adige sono state prorogate per ulteriori nove anni. Il periodo transitorio per conformarsi al regolamento è pertanto previsto fino al 19.11.2018. A partire da questa data l'effettuazione dei servizi di trasporto deve essere disciplinata da contratti servizio. Nel frattempo sono inoltre entrate in vigore ulteriori disposizioni statali riguardanti le gare pubbliche nel settore del trasporto pubblico locale, fortemente sostenute nell'ottica della trasparenza, di una concorrenza efficace e del principio di imparzialità.

E' opportuno quindi, anche al fine di consolidare nei confronti dello Stato la nostra competenza legislativa primaria, riscrivere la legge provinciale definendo anche settori e competenze fino ad ora non regolamentati quali:

noleggio autobus con conducente. La materia è regolamentata dalla legge statale del 11 agosto 2003, n. 218;

servizio di noleggio con autovetture fino a 9 posti. La materia è regolamentata dalla legge quadro statale n. 21/1992. La commissione tecnica Stato – Conferenza delle Regioni attualmente sta elaborando una riforma di detta legge per creare i presupposti di accesso al mercato eliminando alcune limitazioni;

aeroporto: anche questo settore è regolamentato con la presente bozza di legge provinciale ai sensi delle linee guida CE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03). Dato che l'aeroporto di Bolzano è considerato dallo Stato di interesse regionale alla Provincia di Bolzano vengono attribuite maggiori competenze in questo campo.

Una bozza della nuova legge provinciale è stata presentata ai portatori di interesse nel corso di diversi incontri e discussa. Le prese di posizione sono state valutate e, nei casi in cui ritenute opportune, inserite nella bozza.

Le disposizioni inerenti il trasporto di persone, attualmente fissate in modo dispersivo in diverse leggi provinciali, vengono raggruppate e coordinate nel presente disegno di legge. Ciò con l'obiettivo di mettere a disposizione dei cittadini direttive chiare e comprensibili.

Capo I

Disposizioni generali

Il presente disegno di legge intende definire i presupposti per una riforma complessiva del trasporto pubblico di persone in Alto Adige in attuazione dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 19 novembre 1987, n. 527 e in conformità con la normativa comunitaria e statale, perseguendo i seguenti obiettivi:

- a) garantire il diritto fondamentale di tutti i cittadini alla mobilità in un sistema di trasporto integrato, eco-compatibile e di elevata qualità;
- b) promuovere il confronto concorrenziale tra le imprese di trasporto salvaguardando le realtà economiche del territorio;
- c) perseguire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa.

Gli articoli 2 e 3 definiscono le caratteristiche delle diverse tipologie di servizi pubblici di trasporto di linea e non di linea.

Caratteristiche comuni dei servizi di trasporto di linea, ai quali appartengono anche i servizi di trasporto integrativi e i servizi di trasporto atipici, sono itinerari, fermate, orari e tariffe prestabilite.

Mentre i servizi di linea "classici" sono organizzati in modo continuativo e rivolti alla totalità degli utenti, i servizi di linea integrativi, come i servizi sperimentali, notturni, a chiamata o turistici, possono essere limitati nel tempo e rivolgersi a specifiche categorie di utenti.

I servizi di trasporto di linea atipici sono caratterizzati dal fatto che vengono effettuati senza oneri pubblici. A questi appartengono tra l'altro i servizi di granturismo (ad esempio giro delle Dolomiti) e i servizi commerciali da e per luoghi di intrattenimento.

In base all'ambito territoriale i servizi di linea si distinguono in urbani, suburbani, extraurbani, interregionali, transfrontalieri e internazionali.

I servizi di trasporto pubblico non di linea sono il servizio noleggio autobus con conducente il servizio taxi e noleggio con conducente, i servizi di trasporto scolastico e i servizi complementari quali par-

cheggi di interscambio, noleggio biciclette, punti informativi ecc., che completano qualitativamente l'offerta del servizio di trasporto pubblico e costituiscono un punto di raccordo con altri mezzi di mobilità.

Negli articoli da 4 a 6 sono definiti i compiti degli enti che si occupano del trasporto pubblico di persone.

La Provincia di Bolzano si riserva le funzioni di pianificazione, programmazione, coordinamento, monitoraggio e vigilanza, emana le linee guida generali ed è competente per l'istituzione e il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale. Con regolamento saranno definite in modo dettagliato le funzioni della Giunta provinciale e dell'Assessore competente.

Le competenze dei Comuni vengono ampliate. In futuro potranno istituire servizi di trasporto pubblico di esclusivo interesse comunale (p.es. servizi di adduzione alle località decentrate, servizi alunni all'interno del territorio comunale) e, a propria discrezione e necessità, i servizi di trasporto per le scuole dell'infanzia. In questo modo si crea la base normativa affinché anche i Comuni possano istituire detti servizi. Attualmente alcuni comuni istituiscono servizi per le scuole d'infanzia senza relativa norma legislativa di riferimento.

Rimane di competenza dei Comuni la realizzazione delle fermate autobus sul proprio territorio. Nuovo è il compito di provvedere anche alla loro manutenzione e pulizia. Qui si applica il principio in base al quale i comuni, essendo più vicini al cittadino e al territorio, possono intervenire velocemente ed efficacemente rappresentando un referente diretto.

I Comuni mantengono la competenza per il rilascio delle licenze taxi e le autorizzazioni all'attività di noleggio con conducente.

La STA, società della Provincia di Bolzano (istituita con legge provinciale 28 novembre 1979, n. 17, nota 2) realizza e gestisce le infrastrutture di proprietà della Provincia di Bolzano (stazioni ferroviarie, linea ferroviaria Merano-Malles, rimesse treni, ecc.) e può inoltre acquistare materiale rotabile (treni e veicoli), mettendolo poi a disposizione delle imprese di trasporto.

La STA assumerà inoltre funzioni tecniche e gestionali attualmente espletate in parte dal Servizio Informativo Interaziendale – SII (attualmente gestito dal concessionario SAD) e in parte dall'Agenzia provinciale per la Mobilità, relative al sistema di trasporto integrato (assistenza e manutenzione dei sistemi tecnologici a bordo degli autobus e dei treni, del sistema di server e di comunicazione tra la centrale e il materiale rotabile, il sistema di obliterazione e tariffario, della rete di vendita e del sistema di informazione ai passeggeri) e relative alla promozione del trasporto pubblico e introduzione di servizi innovativi. La STA dovrà quindi in futuro gestire tutti i sistemi tecnologici, la cui uniformità costituisce presupposto per un sistema integrato ottimale e ben funzionante, mantenendoli e provvedendo al loro ulteriore sviluppo.

La STA può essere finanziata con un contributo annuale di esercizio.

Capo II

Programmazione

Il secondo capo (articolo 7-10) tratta della pianificazione del trasporto pubblico di persone. Gli strumenti di programmazione sono costituiti dal piano provinciale decennale della mobilità e dal programma triennale degli investimenti.

Il piano provinciale della mobilità prevede per un periodo di dieci anni la pianificazione integrata delle infrastrutture e dei servizi di trasporto di persone in considerazione dei servizi minimi e stima il relativo fabbisogno finanziario.

I contenuti del piano provinciale della mobilità sono stabiliti con regolamento di esecuzione.

Fondamentale è la definizione dei bacini territoriali ottimali per l'affidamento dei servizi di linea in considerazione dei seguenti criteri:

differenziazione territoriale e socio-economica;

domanda di mobilità;

coerenza con il sistema di cadenza mento;

interconnessioni con le linee principali;

difesa dei cicli economici regionali.

Gli investimenti relativi al parco rotabile, alle infrastrutture, alle tecnologie per l'integrazione tariffaria e l'informazione al pubblico sono definiti con un programma triennale.

Capo III

Affidamento dei servizi di trasporto pubblico di linea

Nel terzo capo si regolamentano gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico, le caratteristiche e i contenuti dei contratti di servizio e i rapporti tra la Provincia di Bolzano e le imprese di trasporto in qualità di affidatari.

I servizi di trasporto pubblico nei bacini sono messi a gara sulla base della procedura prevista dall'Unione Europea (Direttiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014) e affidati secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Si stabiliscono così, già all'atto delle procedure di affidamento, i presupposti per servizi qualitativamente ottimali.

L'esercizio è regolamentato da un contratto di servizio, stipulato sulla base di un contratto tipo approvato dalla Provincia di Bolzano, i cui contenuti minimi sono stabiliti con regolamento di esecuzione. Le disposizioni del contratto di servizio che riguardano gli effetti sulla qualità del servizio e i rapporti con la clientela saranno concordati con i rappresentanti del Centro Tutela Consumatori Utenti.

Per motivi organizzativi e allo scopo di utilizzare al meglio le risorse, i servizi ferroviari, i servizi urbani, i servizi ferroviari e su impianti fissi e i servizi di linea integrativi e i servizi con sistema alternativi di trasporto possono essere messi a gara separatamente.

La validità dei contratti corrisponde alla normativa europea (Regolamento (CE) N. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007) ed è di:

massimo dieci anni per i servizi di trasporto con autobus

massimo 15 anni per i servizi ferroviari, funiviari e altri servizi su impianti fissi.

Se i servizi ferroviari sono affidati direttamente, la validità è al massimo di dieci anni.

La durata degli affidamenti può essere prorogata nei casi previsti dalla legge.

La Provincia di Bolzano può ricorrere a modelli di remunerazione a costo netto, costo lordo o a forme miste incentivanti.

L'importo a base di gara per l'affidamento dei servizi di linea nei singoli bacini è determinato sulla base di un corrispettivo unitario differenziato per le diverse tipologie dei servizi. Il calcolo del corrispettivo unitario avviene sulla base di un modello di costo standard.

Gli obblighi principali dell'affidatario sono definiti nell'articolo 15 del presente disegno di legge e più nel dettaglio nel regolamento di esecuzione, allo scopo di offrire servizi di trasporto sicuri e di elevata qualità.

La tutela dei lavoratori e delle lavoratrici è espressamente disciplinata nelle disposizioni relative al subaffidamento e al subentro (articoli 16 e 17), così come nell'articolo 15 sugli obblighi dell'affidatario.

La possibilità di affidamento a società in house, nel rispetto della normativa dell'Unione, è prevista all'articolo 20.

Il disegno di legge prevede espressamente all'articolo 21 particolari procedure di affidamento per servizi al di sotto di un determinato importo. Obiettivo di questa disposizione è, unitamente a motivi di organizzazione ed efficienza dell'utilizzo delle risorse, la salvaguardia delle piccole e medie imprese.

Capo IV

Organizzazione dei servizi di trasporto di linea

Nel quarto capo si disciplinano gli aspetti organizzativi dell'effettuazione dei servizi di trasporto.

L'orario dei servizi di trasporto pubblico (articolo 22) ha in linea di massima una validità annuale. La Giunta provinciale determina le procedure per la formazione dell'orario e la collaborazione con le imprese di trasporto, le istituzioni locali e altri soggetti interessati.

Nell'articolo 23 sono definiti e regolamentati i casi che richiedono interventi particolari e urgenti da parte dell'Assessore provinciale di modo che i servizi di trasporto anche in determinate situazioni possano essere effettuati regolarmente e senza gravi interruzioni.

Per esigenze di un'efficiente organizzazione dei servizi di trasporto l'articolo 24 prevede che, in particolari situazioni, gli autobus di noleggio possano essere utilizzati in servizio di linea e che gli autobus di linea con particolari requisiti (finanziati con mezzi propri, oppure con un'età superiore a 12 anni) possano essere utilizzati anche al di fuori della linea. Per le esigenze di mobilità degli abitanti di zone montuose o a domanda debole è inoltre previsto l'utilizzo di minibus e di veicoli in uso proprio.

Dall'articolo 25 all'articolo 28 sono disciplinati i servizi di trasporto di linea integrativi, atipici, interregionali e transfrontalieri differenziati secondo la loro organizzazione (richiedente, autorizzazione).

Si richiamano in questo contesto i servizi interregionali e i servizi transfrontalieri, che acquistano particolare importanza in considerazione della domanda di mobilità sovra regionale. La collaborazione tra la Provincia di Bolzano, le regioni limitrofe e le istituzioni pubbliche del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale "Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino", prevista dagli articoli 27 e 28, tiene conto di dette esigenze di mobilità.

Capo V

Finanziamenti e contributi

In base all'articolo 29 ai servizi istituiti dai comuni e da altri soggetti la Provincia di Bolzano partecipa finanziariamente a determinate condizioni (il servizio deve essere affidato a seguito di gara) e con una percentuale fissa (70%) stabilita dalla legge.

Per i servizi turistici (attualmente si tratta di servizi Skibus e alcuni servizi Shuttle estivi per mete di escursione) la Provincia di Bolzano può invece concedere un contributo per una percentuale variabile (fino al 50%). I relativi criteri sono stabiliti con deliberazione della Giunta provinciale.

Variabile è inoltre la percentuale (fino al 75%) dei contributi della Provincia di Bolzano per l'incentivazione della mobilità sostenibile di cui all'articolo 30. Anche in questo caso i relativi criteri sono stabiliti con deliberazione della Giunta provinciale.

I contributi per le spese di investimento (parco rotabile, infrastrutture, tecnologie, miglioramento dell'organizzazione e della produttività dei servizi di trasporto) sono disciplinati dall'articolo 31. Si specificano le finalità, i soggetti che possono accedere ai contributi e le percentuali massime.

I contributi per gli investimenti delle infrastrutture aeroportuali sono concessi nei limiti della normativa dell'Unione.

Si regolamentano anche i contributi per mutui o contratti di leasing e operazioni sul capitale.

L'articolo 32 disciplina le condizioni di utilizzo dei beni agevolati.

Capo VI

Infrastrutture

Quali infrastrutture del trasporto pubblico di persone si considerano l'infrastruttura ferroviaria, le autostazioni, i centri intermodali, le rimesse per il ricovero e la manutenzione del materiale rotabile e le fermate autobus.

Le disposizioni di questo capo regolamentano l'istituzione, la gestione e la manutenzione di dette infrastrutture nell'ottica di un'amministrazione efficiente e coordinata.

L'articolo 33 prevede che l'infrastruttura ferroviaria della Provincia di Bolzano (linea ferroviaria Merano-Malles e relative pertinenze, impianti e tecnologie) sia affidata alla STA con una concessione di durata massima di 30 anni e ne definisce i compiti connessi. Questi ultimi sono stabiliti nel dettaglio con regolamento di esecuzione.

La Provincia di Bolzano può stipulare apposite convenzioni allo scopo di migliorare e ottimizzare le infrastrutture ferroviarie di RFI o di altri gestori.

In base all'articolo 34 la Provincia di Bolzano individua gli areali e le infrastrutture di importanza intermodale. Tali aree possono anche essere individuate all'interno di zone per attrezzature collettive sovra comunali, richiedendo in primis al competente Comune, in regime di convenzione, l'utilizzo delle zone già esistenti o da prevedersi con apposita variante al piano urbanistico comunale. In caso di mancato accordo con il competente Comune la Provincia di Bolzano può procedere di propria iniziativa all'eventuale modifica del piano urbanistico comunale ai sensi del vigente ordinamento urbanistico provinciale.

La gestione delle infrastrutture può essere affidata, sempre nell'ottica di un'amministrazione efficiente, sburocratizzata e vicina ai cittadini, ai comuni o a società della Provincia di Bolzano.

Con l'articolo 35 sono disciplinate le fermate del trasporto pubblico. La realizzazione, la gestione, la manutenzione e la pulizia delle fermate autobus rientra nella competenza dei comuni. Se gli interventi connessi sono particolarmente gravosi la Provincia di Bolzano può concedere contributi nella misura massima del 70%.

Con regolamento di esecuzione si stabiliscono le disposizioni per la realizzazione e la gestione delle fermate.

La Provincia di Bolzano fornisce, sulla base di un programma annuale, le pensiline e la dotazione delle fermate, come ad esempio le paline con indicazione degli orari in tempo reale.

Capo VII

Sistema tariffario

L'integrazione dei servizi di trasporto di linea in un unico sistema è una caratteristica del sistema tariffario dell'Alto Adige. Le tariffe e i titoli di viaggio del sistema di trasporto integrato sono utilizzabili su tutti i mezzi di trasporto pubblico (autobus, tranvie, funivie e treni regionali) e i relativi dati vengono gestiti in modo uniforme.

Oltre il sistema tariffario integrato, possono essere approvate, anche sulla base di apposite convenzioni, particolari tariffe e condizioni di utilizzo dei servizi. Esempio in questo contesto sono le convenzioni con ÖBB per le corse transfrontaliere, con PostAuto Schweiz per le linee "Zernez– Malles" e "Malles–Nauders–Martina", così come con la Provincia di Trento per la tratta "Ora-Cavalesse".

Gli impianti funiviari che non sono di proprietà della Provincia di Bolzano possono essere integrati nel sistema tariffario. Le funivie attualmente aderenti sono Meltina, Verano e Maranza. Ai gestori degli impianti è riconosciuta una compensazione per i mancati introiti tariffari.

Capo VIII

Servizi pubblici non di linea

Nel presente capo sono disciplinati i servizi pubblici non di linea.

L'articolo 38 disciplina l'attività di noleggio autobus. A livello statale è disciplinata dalla legge 11 agosto 2003, n. 218 (Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente) e con regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 sono state stabilite norme comuni per l'accesso alla professione di trasportatore su strada.

Nel rispetto della competenza statale in merito alla sicurezza e alla salvaguardia delle persone, delle direttive fondamentali a tutela della concorrenza e delle prescrizioni comunitarie la Provincia di Bolzano disciplina l'attività di noleggio autobus con regolamento di esecuzione (DPGP del 10 luglio 2014, n. 24). Sono stati così stabiliti presupposti uniformi, corrispondenti agli obiettivi dell'amministrazione provinciale e i criteri per l'esercizio dell'attività.

Con il presente disegno di legge sono state rideterminate le sanzioni amministrative e disciplinari a carico delle imprese di noleggio di autobus con conducente (vedi articolo 48).

L'articolo 39 regola il servizio taxi e noleggio con conducente (sotto i 9 posti). A livello statale è disciplinato dalla legge del 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) che demanda a regioni e enti locali la regolamentazione di dettaglio e quella inerente la gestione dei servizi.

La nuova disciplina necessaria e urgente del settore in ambito provinciale da tempo e più volte richiesta dal Consiglio dei Comuni si introduce con regolamento di esecuzione della presente legge. L'articolo 39 del disegno di legge detta i contenuti del regolamento: in seguito la Provincia di Bolzano predisporre le linee guida per la redazione dei regolamenti comunali, sulla base dei quali i comuni rilasciano le licenze/autorizzazioni. Vengono inoltre prescritti i requisiti per l'accesso e l'esercizio dell'attività e definite le modalità di vigilanza e controllo.

Con il presente disegno di legge sono determinate le sanzioni amministrative e disciplinari a carico delle imprese di servizi di taxi e di noleggio con conducente (vedi articolo 49).

In Alto Adige il trasporto degli alunni e delle alunne viene effettuato principalmente con il servizio di linea.

L'articolo 40 del disegno di legge, in conformità all'articolo 13, comma 3 della legge provinciale del 31 agosto 1974, n. 7 (Assistenza scolastica), regola il trasporto degli alunni e delle alunne che si svolge al di fuori dei servizi di linea.

La Giunta provinciale attraverso il settore dell'assistenza scolastica determina le linee guida per l'istituzione e l'effettuazione dei servizi al di fuori della linea e i requisiti di accesso agli stessi (deliberazione del 6 ottobre 2008, n. 3555).

Qualora vi siano posti eccedenti, possono essere trasportati anche utenti che non sono in possesso dei requisiti di cui alla deliberazione della Giunta provinciale. È data priorità ai bambini e alle bambine della scuola materna, agli alunni e alunne e alle persone anziane.

I servizi, separati dai servizi dei bacini, vengono affidati con una gara pubblica.

Nell'esercizio della competenza legislativa primaria la Provincia di Bolzano limita l'effettuazione dei servizi di trasporto scolastici ai veicoli immatricolati ad uso terzi. I veicoli in conto proprio non possono essere impiegati in servizio, diversamente da quanto previsto dal DM del 31 gennaio 1997.

Con regolamento di esecuzione saranno disciplinati i presupposti e le procedure per la dichiarazione di agibilità delle strade non pubbliche, sulle quali possono transitare i veicoli dei servizi di trasporto scolastico.

Capo IX

Attività aeronautica

L'articolo 41 disciplina la gestione, affidata in concessione, delle strutture aeroportuali e dei servizi aeroportuali e la partecipazione della Provincia di Bolzano ai costi di gestione nei limiti previsti dalla normativa comunitaria.

E' inoltre previsto l'affidamento della gestione di avio ed elisuperfici a società adeguatamente qualificate.

L'articolo 42 regola l'affidamento dei servizi aerei di linea. Ai vettori aerei possono essere concessi contributi, sempre nei limiti previsti dalla normativa dell'Unione (Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree 2014/C 99/03).

Capo X

Rapporti con l'utenza

Il presente capo contiene le disposizioni relative all'informazione all'utenza, ai titoli di viaggio e alla Carta di qualità.

La Provincia di Bolzano promuove l'istituzione di punti d'informazione e di riferimento e di una rete capillare di punti vendita per l'acquisto dei titoli di viaggio.

La Provincia di Bolzano può concedere contributi fino al 50 per cento per iniziative inerenti l'informazione all'utenza.

L'articolo 45 prevede l'obbligo per le imprese affidatarie di servizi di trasporto pubblico di dotarsi di una Carta della qualità ai sensi dell'articolo 9, comma 1 della legge provinciale del 20 maggio 1992, n. 15 e successive modifiche.

Con regolamento di esecuzione verranno emanate le disposizioni relative all'informazione all'utenza, ai punti vendita e ai contenuti minimi della Carta di qualità.

Capo XI

Sanzioni

Le sanzioni amministrative e i provvedimenti disciplinari a carico degli operatori e dei fruitori del settore del trasporto pubblico sono disciplinate nel presente capo.

In relazione alle imprese operanti nel trasporto pubblico di linea (articolo 46) si regolamentano solo tre tipologie di infrazioni. Dato che i servizi sono affidati a mezzo di contratto di servizio, si applicano inoltre le sanzioni contrattuali ivi previste.

In materia di sicurezza e di regolarità dei servizi di trasporto pubblico (articolo 47) si recepisce le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980 n. 753 (qualora non specificatamente regolamentate dalla presente legge) aumentando del 300 per cento le sanzioni amministrative da questo previste (riportate ancora in lire). Il DPR 753/1980 è rivolto sia ai gestori delle infrastrutture del trasporto pubblico e ai gestori dei servizi di trasporto che agli utenti e ad altre persone in ambito e nei dintorni delle ferrovie. Disciplina inoltre rapporti con i confinanti lungo le linee ferroviarie.

L'articolo 48 regola le sanzioni connesse all'attività di noleggio autobus. Accanto alle disposizioni sanzionatorie del Codice della Strada (gvD del 30 aprile 1992, n. 285, titolo VI, capo 1, articoli 194 – 219/bis) e della legge n. 218/2003 (articoli 8-10) la presente bozza di legge prevede sanzioni amministrative per l'utilizzo di autobus non autorizzati e per l'esercizio dell'attività senza autorizzazione. Il disegno di legge prevede inoltre l'adozione di provvedimenti disciplinari (ammonizione, sospensione dell'autorizzazione, revoca dell'autorizzazione) a seconda della gravità e della frequenza delle violazioni. Queste saranno annotate nel registro delle imprese di noleggio autobus.

Anche l'attività di servizi di taxi e di noleggio con conducente è subordinata alle norme del Codice della Strada. L'articolo 49 prevede inoltre una sanzione amministrativa per l'esercizio delle attività senza autorizzazione. Nella determinazione dei provvedimenti disciplinari sono state richiamate le direttive della legge quadro statale.

L'accertamento delle violazioni e l'applicazione delle sanzioni amministrative a carico degli esercenti il servizio taxi e il servizio di noleggio con conducente sono di competenza dei comuni. Per la so-

spensione o la revoca delle licenze o delle autorizzazioni è competente il sindaco/la sindaca del Comune che ha emesso l'atto.

Nell'articolo 50 sono fissate le sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico. Le disposizioni dell'articolo 19/ter della legge provinciale n. 16/1985, sono state riprese quasi interamente con minime variazioni e specifiche.

E' stata introdotta ex novo una sanzione amministrativa prevista per il danneggiamento o insudiciamento dei mezzi pubblici, delle stazioni, delle fermate e relativi arredi.

Sono state definite nel dettaglio le possibilità di annullamento delle sanzioni amministrative (con il pagamento di 10 euro quali spese amministrative) nei casi di non corretto utilizzo dei titoli di viaggio nominativo a tempo con tariffa forfettaria (Alto Adige Pass Abo+, Alto Adige Pass 65+, Alto Adige Pass free).

L'accertamento delle violazioni e l'applicazione delle sanzioni amministrative sono di competenza delle imprese di trasporto. A queste competono anche gli introiti delle sanzioni amministrative. Il 50 per cento di detti proventi deve essere destinato al miglioramento delle attività di controlleria e di assistenza alla clientela e alle informazioni.

Capo XII

Monitoraggio, vigilanza e controllo

La vigilanza in merito all'osservanza della presente legge è di competenza della Ripartizione Mobilità.

Il monitoraggio, la vigilanza e il controllo in merito all'effettuazione e alla qualità dei servizi spettano alle competenti unità organizzative provinciali.

Capo XIII

Ulteriori disposizioni

In questo capo sono riportati quattro articoli non strettamente connessi alla disciplina del servizio di trasporto pubblico, ma che rientrano comunque nell'ambito di competenza della Ripartizione Mobilità. I contributi per le spese di viaggio (articolo 54) sono attualmente disciplinati con l'articolo 23 della legge provinciale n. 24/1981 e vengono inseriti nel presente disegno di legge nell'ottica di una regolamentazione organica. La disposizione è recepita nel contenuto, ma viene adeguata alla giurisprudenza comunitaria, in base alla quale decade il requisito di dimora abituale in Provincia di Bolzano. I contributi possono quindi essere concessi ai lavoratori e alle lavoratrici con dimora in uno stato dell'Unione Europea o nella Confederazione Svizzera, che vengono a lavorare in Provincia di Bolzano nonché ai lavoratori e alle lavoratrici che per motivi di lavoro devono spostarsi dalla Provincia di Bolzano in uno stato dell'Unione Europea o in Svizzera. I contributi vengono comunque concessi unicamente per il percorso situato sul territorio provinciale.

L'articolo 55 regola la Commissione provinciale d'esame per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada attualmente disciplinata dall'articolo 5 della legge provinciale n. 37/1974. La commissione d'esame viene snellita nell'ottica di un'organizzazione efficiente ed economica: sono previsti ora solo tre membri, tra l'altro interni, al posto degli otto precedenti.

Nuova è la disposizione inerente le autorizzazioni di revisione (articolo 56) con la quale si colma una lacuna della normativa statale (articolo 80, comma 8 e seguenti del Codice della Strada).

Con la presente legge all'articolo 57 si regolamentano anche i passaggi non a carattere commerciale. È vietato ai soggetti privi di autorizzazione o licenza organizzare, promuovere, pubblicizzare e prestare servizi, comunque denominati, di trasporto di persone, dietro corrispettivo e su richiesta delle stesse. Le relative sanzioni sono stabilite all'articolo 51.

Capo XIV

Norme finali

L'articolo 58 definisce i settori che vengono disciplinati con regolamento di esecuzione alla presente legge o con deliberazione della Giunta provinciale.

L'articolo 59 abroga le seguenti disposizioni di legge:

a) gli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 10 e 11 della legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37 (Spesa e contributi per studi e progetti per lo sviluppo ed il miglioramento delle comunicazioni e dei trasporti nel territorio della Provincia di Bolzano e per favorire l'intermodalità);

b) la legge provinciale 9 dicembre 1976, n. 60 (Istituzione di servizi speciali di trasporto di persone da disporsi con contratto di assuntoria o di locazione dell'autoveicolo nelle aree non servite da autolinee in concessione) e successive modifiche;

c) la legge provinciale 30 luglio 1981, n. 24, (Disciplina dei trasporti pubblici automobilistici in concessione, nonché modifiche ed integrazioni ad altre disposizioni di legge in materia di trasporti) e successive modifiche;

d) la legge provinciale 2 dicembre 1985, n. 16 (Disciplina dei servizi di trasporto pubblico di persone) e successive modifiche.

Rimangono in vigore gli articoli di cui alle disposizioni transitorie (articolo 61, comma 1) riguardanti la gestione delle concessioni in essere. Rimane inoltre in vigore l'articolo 3/ter fino a quando l'Agenzia provinciale per la Mobilità sarà accorpata alla Ripartizione Mobilità con regolamento di esecuzione, ai sensi dell'articolo 3, comma 5 della legge provinciale n. 10/1992, ai fini di razionalizzazione, chiarezza e trasparenza dell'attività amministrativa;

e) la legge provinciale 23 ottobre 1991, n. 28 (Modifiche alle leggi provinciali 29 giugno 1978, n. 30, e 2 dicembre 1985, n. 16, e successive modifiche, in materia di trasporti);

f) l'articolo 10 della legge provinciale 13 marzo 1995, n. 5, e successive modifiche (legge finanziaria 1995);

g) l'articolo 9 della legge provinciale 29 gennaio 1996, n. 2 (legge finanziaria 1996);

h) l'articolo 9 della legge provinciale 21 dicembre 2007, n. 14 (legge finanziaria 2008);

L'articolo 60 reca la disposizione finanziaria. Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge si provvede con gli stanziamenti di spesa già disposti in bilancio sulle unità previsionali di base 12100, 12105, 12110 e 12200 a carico dell'esercizio 2015 e senza maggiori oneri a carico del sistema. La descrizione dei singoli capitoli di bilancio verrà adeguata integrando dove necessario i nuovi riferimenti di legge. La spesa a carico dei successivi esercizi finanziari è stabilita con la legge finanziaria annuale.

L'articolo 61 reca disposizioni transitorie per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico fino al momento della produzione degli effetti dei contratti di servizio e fissa il termine per l'adozione dei regolamenti comunali per il rilascio della licenza taxi e dell'autorizzazione all'attività di noleggio con conducente.

PRÄSIDENT: Ich ersuche den Präsidenten des vierten Gesetzgebungsausschusses, Abgeordneten Schiefer, um die Verlesung des Berichtes.

SCHIEFER (SVP): In Anbetracht der Tatsache, dass wir schon spät dran sind und das Gesetz selbst viele Artikel hat, verzichte ich auf die Verlesung des Berichtes.

Bericht vierter Gesetzgebungsausschuss/Relazione quarta commissione legislativa

Die Arbeiten im Ausschuss

Der Landesgesetzentwurf Nr. 52/15 wurde vom IV. Gesetzgebungsausschuss in den Sitzungen vom 1. und 15. Oktober 2015 geprüft. An den Ausschusssitzungen nahmen auch der Präsident des Rates der Gemeinden, Andreas Schatzer, der Landesrat für Ladinische Bildung und Kultur, Denkmalpflege und Museen, Vermögen, Straßendienst und Mobilität, Dr. Florian Mussner, die persönliche Referentin von Landesrat Mussner, Frau Irene Mahlknecht, der geschäftsführende Direktor der Abteilung Mobilität, Ing. Günther Burger, die Beamtin des Gesetzgebungsamtes des Landes, Dr.ⁱⁿ Manuela Bona und der Direktor des Gesetzgebungsamtes des Landes, Dr. Gabriele Vitella, teil.

Vor der Behandlung des Gesetzentwurfs wurde der Präsident des Rates der Gemeinden Andreas Schatzer vom Ausschuss angehört, der im Gutachten zum Gesetzentwurf darum gebeten hatte.

Der Vorsitzende Schatzer gab die Gründe für das negative Gutachten des Rates der Gemeinden zum Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben b) und d) des Gesetzentwurfs Nr. 52/15 bezüglich der Rolle der Gemeinden im Bereich der Verkehrsdienste für Kindergartenkinder (Buchstabe b) und der den Gemeinden übertragenen Zuständigkeit für die Instandhaltung und Reinigung der Bushaltestellen (Buchstabe d) an. Anschließend erläuterte er das bedingt positive Gutachten zum Artikel 7 betreffend

den Landesmobilitätsplan sowie zu den Artikeln 39 und 49 betreffend Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer.

Am 15. Oktober 2015 wurde eine Anhörung zum vorliegenden Gesetzentwurf abgehalten, an der Andreas Riedl vom Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol, Philipp Moser vom Südtiroler Wirtschaftsring und Walther Andreaus von der Verbraucherzentrale teilnahmen.

Landesrat Florian Mussner erklärte im Rahmen der Erläuterung des Gesetzentwurfes, dass das vor 30 Jahren erlassene Landesgesetz zur Regelung des öffentlichen Personenverkehrs in Südtirol mehrfach geändert und angepasst wurde und dass es notwendig war, einen einheitlichen und koordinierten Gesetzestext zu erstellen, der die Neuigkeiten vereint und gleichzeitig die Qualität der Dienste gewährleistet, auch im Sinne der Autonomie und der Gesetzgebungsbefugnisse des Landes. Zum Schutz der regionalen Wirtschaftskreisläufe war es notwendig Direktvergaben, aber auch Ausschreibungen im Sinne der Transparenz und des effizienten Wettbewerbs vorzusehen. Weiters war es notwendig, sich an die Verordnungen der Europäischen Union anzupassen, welche nach Ablauf der Übergangszeit, im November 2018 angewandt werden müssen und zwar muss ab diesem Datum die Durchführung der Verkehrsdienste mit Dienstleistungsauftrag erfolgen. Es wird auch die Möglichkeit der In-house-Vergabe unter Beachtung des Unionsrechtes geregelt. Der Landesrat hatte abschließend die Hoffnung, dass der Gesetzentwurf noch in diesem Jahr vom Landtag genehmigt werden wird.

Der Abg. Helmuth Renzler wies im Rahmen der Generaldebatte darauf hin, dass im Gesetzentwurf die Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut der Region Trentino-Südtirol auf dem Sachgebiet des Proporz in den staatlichen Ämtern in der Provinz Bozen und der Kenntnis der beiden Sprachen im öffentlichen Dienst, die mit Dekret des Präsidenten der Republik vom 26. Juli 1976, Nr. 752, geregelt sind, nicht berücksichtigt werden. Vor allem bei der Eisenbahn und bei allen sogenannten Konzessionslinien im Auftrag des Landes sollten diese Regelungen bei den allgemeinen Bestimmungen angeführt werden, auch weil eine Zweisprachigkeitszulage vorgesehen und von der Landesverwaltung gewährt wird.

Der Abg. Walter Blaas fragte, ob für touristische Transportdienste, z. B. Skibusdienste, wo Förderungen vorgesehen sind, Ausschreibungen vorgesehen sind.

Der Abg. Andreas Pöder kritisierte, dass im Gesetz der Flugplatz geregelt und die diesbezügliche geplante Volksbefragung nicht berücksichtigt wurde. Weiters meinte er, dass bei den vom Rat der Gemeinden genannten strittigen Punkte und insbesondere beim Kleinkindertransport eine Formulierung gefunden und mit dem Rat der Gemeinden vereinbart werden müsse. Persönlich würde er genannte Regelung als Kann-Bestimmung im Gesetzentwurf belassen. Zur Verstärkung der STA verstehe er, dass eine Finanzierung stattfinden müsse, meinte jedoch, dass eine Kreditgewährung problematisch sei.

Der Abg. Riccardo Dello Sbarba schickte voraus, dass die Mobilität ein sehr komplexes Thema sei und dass in der Tat die Notwendigkeit bestehe, diesen Bereich neu zu regeln. Er merkte an, dass der Gesetzentwurf gut strukturiert, leicht lesbar und verständlich sei, auch wenn er in Bezug auf die Festlegung der allgemeinen Zielsetzungen für die Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs in Südtirol Mängel aufweise. Nach Ansicht des Abgeordneten sei es abgesehen von der Zweisprachigkeit auch erforderlich, Regelungen betreffend die Nutzerschaft und die Umwelt einzuführen: Im Gesetzentwurf werde beispielsweise die Absicht, eine nachhaltige Mobilität zu fördern, um dem Klimawandel entgegenzuwirken, Energie zu sparen und die private Mobilität einzuschränken, mit keiner Silbe erwähnt. Er nannte diesbezüglich als Beispiel das Thema der Wasserstoffmobilität, die einige öffentliche Betriebe vorantreiben. Zum Thema der Vergabe von Verkehrsdiensten ersuchte der Abgeordnete um Erläuterungen zum Art. 20 betreffend die Inhouse-Dienste, insbesondere zur Frage, ob die Absicht bestehe, die SASA zu retten, und ob das Trentiner Verkehrssystem in Betracht gezogen worden sei, das seines Wissens gänzlich auf Inhouse-Diensten beruhe. Was die Kriterien für die Ausschreibungen betrifft, so werde im Gesetzentwurf sehr häufig auf die Durchführungsverordnungen verwiesen. Nach Meinung des Abgeordneten sei es hingegen erforderlich, Kriterien festzulegen, die es erlauben, nicht nur rein wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Im Besonderen wies er auf die Frage hin, ob das Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots es zulassen könne, Aspekte der nachhaltigen Mobilität in die Ausschreibungen mit einfließen zu lassen, um eine höhere Qualität des öffentlichen Verkehrs zu erzielen. Zum Art. 13 betreffend die Laufzeit der Dienstleistungsauf-

träge bestünde Klärungsbedarf, um etwaigen Konflikten und Streitfällen vorzubeugen. Der Abgeordnete erklärte sich mit der Ausdehnung der Zuständigkeitsbereiche der Gemeinden einverstanden, wies jedoch auf die Notwendigkeit hin, sie genauer zu definieren und ihre finanzielle Deckung vorzusehen. Er erwähnte anschließend das Beispiel der Schutzdächer, die Gegenstand einer Ausschreibung im Jahr 2008 waren, wobei eine Laufzeit von 20 Jahren vorgesehen war, und die derzeit einer Gesellschaft der Athesia-Gruppe obliegen, die für die Werbetätigkeiten und Instandhaltungsarbeiten sorgt. Der Abgeordnete ersuchte weiters um Erläuterungen zum Übergang der Zuständigkeit für die Reinigung und Instandhaltung der Schutzdächer an die Gemeinden und fragte, ob der Umstand berücksichtigt wurde, dass für diese Dienste schon die Gesellschaft der Athesia-Gruppe bezahlt wird. Anschließend bat er um Informationen zum Übergang der zurzeit von der SAD wahrgenommenen Aufgaben an die STA und um eine Klärung zur Unterscheidung zwischen den öffentlichen Verkehrsdiensten des Landes und jenen der Gemeinden. Außerdem fragte er nach der Rolle der Mobilitätsagentur. Abschließend erklärte der Abgeordnete, dass seiner Ansicht nach die im vorliegenden Gesetzentwurf vorhandenen Regelungen zum Flughafen gestrichen werden müssten, da der kommerzielle Flugverkehr seiner Meinung nach nicht Teil des öffentlichen Verkehrs sei und bat dabei um Auskünfte zum angekündigten Gesetzentwurf über den Flughafen und zur diesbezüglichen Volksbefragung.

Der Vorsitzende Oswald Schiefer war der Meinung, dass dieser Gesetzentwurf, mit Abstrichen, gut gelungen ist, da er unter anderem viele andere Gesetze ersetzt. Weiters fand er es auch notwendig, mit dem Rat der Gemeinden eine Formulierung zur Kann-Bestimmung bezüglich der Verkehrsdienste für Kindergartenkinder zu finden und eine Finanzierung vorzusehen. Weiters müsste in Bezug auf die Haltestellen und die überdachten Haltestellen Klarheit zwischen Land und Gemeinden geschaffen werden, hauptsächlich was die Reinigung betrifft. Auf Landesstraßen fühlt sich zum Beispiel die Gemeinde nicht zuständig. Zum Art. 5, wo die Zuständigkeiten der Gemeinden geregelt werden, muss noch eine Vereinbarung zwischen Land und Gemeinden getroffen werden, damit Ordnung geschaffen wird. Was den Flughafen betrifft, fand er auch, dass die diesbezügliche Regelung ein Problem darstellt.

In seiner Replik antwortete Landesrat Mussner dem Abg. Renzler, dass die Frage der Einhaltung des Proporz schon überprüft werde und dass das Thema der verpflichtenden Zweisprachigkeit auf Anfrage der Sozialpartner schon in den Gesetzentwurf aufgenommen worden sei. Zum Art. 20 betreffend die Inhouse-Vergaben antwortete er dem Abg. Dello Sbarba, dass derzeit in der Tat überprüft werde, ob die SASA eine Gesellschaft dieser Art werden könne. Nachdem er sich grundsätzlich mit dem Wettbewerbsprinzip einverstanden erklärt hatte, gab der Landesrat jedoch an, dass auch die Notwendigkeit bestehe, Möglichkeiten der Direktvergabe vorzusehen und dass man sich zu diesem Zweck mit dem Verkehrswesen im Trentino auseinandergesetzt habe. Zum Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots erklärte der Landesrat, dass es sich um eine Vorgangsweise handle, die seit 2004 angewandt werde und die zwecks Erhaltung eines hohen Qualitätsniveaus die besten Ergebnisse hervorgebracht habe. Mit Bezug auf Art. 13 betreffend die Laufzeit der Verkehrsdienstleistungsaufträge machte der Landesrat darauf aufmerksam, dass diese Regelung eine Anpassung an die Rechtsvorschriften der Europäischen Union zum Ziel habe. Zu den an die Gemeinden übertragenen Zuständigkeiten stimmte der Landesrat damit überein, dass man auch an die entsprechende finanzielle Deckung denken müsse, gab jedoch an, dass das Land derzeit schon eine Deckung gewährleiste, die in einigen Fällen bei 70 Prozent liege, wobei man nun beabsichtige, den Gemeinden mehr Verantwortung zuteil werden zu lassen. Was die STA betrifft, erklärte der Landesrat, dass diese Gesellschaft mit den Aufgaben im Zusammenhang mit dem SII (Informationsdienst), die derzeit von der SAD bewältigt werden, betraut wurde. In Zukunft solle sie alle technologischen Systeme übernehmen, sodass dank einer einheitlichen Datenverwaltung ein effizienter und gut funktionierender Betrieb gewährleistet werden kann. In Bezug auf die Schutzdächer gab der Landesrat Mussner an, dass keine Probleme bestünden; die Verträge seien gut ausgearbeitet worden und das Land verzeichne Einnahmen und Ausgaben, die sich die Waage hielten. Das Unternehmen müsse auf Grundlage des Vertrages einen gut funktionierenden Betrieb gewährleisten. Der Schneesäumdienst solle hingegen Aufgabe der Gemeinden sein. Zur Mobilitätsagentur erklärte der Landesrat, dass sie aufgelöst werde und ihre Angestellten in den Dienst der Abteilung Mobilität treten würden. Nicht einverstanden sei er hingegen mit dem Vorschlag der Abgeordneten Pöder und Dello Sbarba, die Be-

stimmungen über den Flughafen aus dem Gesetzentwurf zu streichen; er habe von der Landesregierung ausdrücklich den Auftrag erhalten, auch diesen Bereich in den Gesetzentwurf einfließen zu lassen. Der Landesrat wies darauf hin, dass der Landeshauptmann demnächst die Abgeordneten auch über sein Konzept für den Flughafen informieren werde. Schließlich sprach er sich für eine Weiterentwicklung der Elektromobilität aus, die in Zukunft einen bedeutenden Stellenwert einnehmen werde.

Ing. Günther Burger erklärte dem Abg. Renzler, dass unter Art. 15 Absatz 1 Buchstabe g) ausdrücklich die im Autonomiestatut und in den Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Auflagen zur Zwei- und Dreisprachigkeit vorgesehen sind, die für den mit den Diensten der Einzugsgebiete Beauftragten verpflichtend sind. Auf die Frage des Abg. Blaas zur Vergabe der touristischen Verkehrsdienste antwortete Ing. Burger, dass die Direktvergabe bis zu einem Höchstbetrag von 40.000 Euro zulässig sei, auch wenn in der Praxis dennoch mindestens drei Angebote eingeholt werden. Was die im Gesetzentwurf fehlenden Angaben zu den allgemeinen Zielen für die Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs in Südtirol betrifft, erklärte er dem Abg. Dello Sbarba, dass die Zielsetzungen im Bericht, nicht aber im Gesetzestext anzuführen seien, da Letzterer klar und gut lesbar sein solle. In Bezug auf die Kriterien für die Ausschreibungen zur Vergabe der Dienstleistungen erläuterte er, dass von der Landesregierung verschiedene Aspekte berücksichtigt werden müssen, wie etwa Umwelt Nachhaltigkeit, die Festlegung der Einzugsgebiete und die Bewertung der Mindestdienste. Zur Unterscheidung zwischen öffentlichen Verkehrsdiensten des Landes und der Gemeinden gab Ing. Burger an, dass das Land die Mindestdienste gewährleisten müsse, während die Gemeinden die Möglichkeit hätten, zusätzlich dazu noch weitere Dienste anzubieten, wie etwa einen Verkehrsdienst für ältere Menschen, wie er in Sterzing angeboten wird, wobei das Land 70 Prozent der entsprechenden Kosten abdecke. Zu Art. 13 wies er darauf hin, dass die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge auf Grundlage der Richtlinien der Europäischen Union festgelegt werde. Was hingegen Art. 20 betrifft, erklärte Ing. Burger, dass die Gründung von Inhouse-Gesellschaften gemäß Verordnung (CE) Nr. 1370/2007 eine Ausnahme darstelle, da die Europäische Kommission entscheide, ob die Einrichtung einer solchen Gesellschaft gerechtfertigt oder hingegen eine Ausschreibung erforderlich ist. Zum Thema der Reinigung der Schutzdächer machte er darauf aufmerksam, dass seiner Ansicht nach eine Verwechslung mit den Haltestellen vorliege, und betonte, dass die Reinigung der Bereiche vor den Schutzdächern auch bisher schon den Gemeinden oblag, was weiterhin unverändert bleibe. Zum Flughafen wies er darauf hin, dass der Gesetzentwurf nur die Leitlinien beinhaltet, die direkt anwendbar sind. Weiters sei darin ein Verweis auf den Helikopterdienst enthalten, der schon im Art. 11 des Landesgesetzes Nr. 37/74 vorgesehen war und nun im vorliegenden Gesetzestext wieder aufgenommen werde, da er eine einheitliche Regelung der Materie darstelle. Abschließend erklärte Ing. Burger, dass der Flughafen als öffentlicher Dienst betrachtet werden müsse, da alle Bürgerinnen und Bürger ihn nutzen könnten.

Nach Abschluss der Generaldebatte wurde der Übergang zur Artikeldebatte des Landesgesetzentwurfs Nr. 52/15 vom Ausschuss mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen genehmigt.

Nach Absprache mit den zuständigen Landesämtern stimmte der Ausschuss den vom Rechtsamt des Landtages vorgeschlagenen sprachlichen und technischen Verbesserungen und Korrekturen, die im beiliegenden Gesetzestext hervorgehoben sind, zu.

Die einzelnen Artikel wurden mit folgendem Abstimmungsergebnis genehmigt.

Artikel 1 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 2: Nach der mehrheitlichen Ablehnung eines vom Abg. Dello Sbarba vorgelegten Änderungsantrages zwecks Einfügung eines Zusatzartikels 1-bis betreffend die grundlegenden Prinzipien der öffentlichen Mobilität, wurden zwei von den Abg.en Dello Sbarba und Pöder eingebrachten Änderungsanträge zu Absatz 3 Buchstabe f) im Anschluss an eine längere Erörterung der Zubringerdienste für Flughäfen ebenfalls abgelehnt. Der Ausschuss diskutierte kurz über die Beförderung von Menschen mit Behinderung und die entsprechende normative Verankerung im Gesetzentwurf, worauf der Abg. Pöder seinen Änderungsantrag zu Absatz 3 Buchstabe g) zurückgezogen hat. Der Artikel wurde schließlich mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 3 wurde nach der Erläuterung der grenzüberschreitenden und internationalen Linienverkehrsdienste mit 5 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 4 wurde ohne Wortmeldungen mit 5 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 5: Nach einer eingehenden Debatte über das negative Gutachten des Rates der Gemeinden über den Transport der Kindergartenkinder mit Begleitservice und die entsprechende Finanzierung zu Lasten der Gemeinden wurde der vom Abg. Pöder vorgelegte Änderungsantrag zu Absatz 1 Buchstabe b) mehrheitlich genehmigt. In der Folge wurde der vom Vorsitzenden und der Abg. Amhof zum selben Buchstaben eingereichte Änderungsantrag für hinfällig erklärt. Der Ausschuss erörterte sodann die Instandhaltung und Reinigung der Bushaltestellen längs der Landesstraßen und die Pflichten der Gemeinden und der Gewinner der jeweiligen Ausschreibungen. Der Abg. Blaas hatte sich einen ursprünglich vom Abg. Dello Sbarba eingereichten Streichungsantrag zu Absatz 1 Buchstabe d) zu eigen gemacht, der vom Ausschuss mehrheitlich abgelehnt wurde. Der vom Abg. Dello Sbarba ebenfalls zu Absatz 1 Buchstabe d) vorgelegte Änderungsantrag betreffend die Pflichten der Gewinner der Ausschreibungen hinsichtlich der Instandhaltung der Haltestellen und der Schutzdächer wurde darauf mehrheitlich genehmigt, während der vom Abg. Blaas vorgelegte Änderungsantrag zwecks Hinzufügung eines neuen Buchstabens g) betreffend Stellplätze für Taxis und Mietwagen mit Fahrer mehrheitlich abgelehnt wurde. Der geänderte Artikel wurde schließlich mit 6 Jastimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 6: Der Ausschuss behandelte einen vom Abg. Pöder eingebrachten Änderungsantrag zu Absatz 1 Buchstaben a) und b) betreffend die Infrastrukturen, das Rollmaterial, die Fahrzeuge und die Anlagen des Personenverkehrs und die entsprechenden Aufgaben der Südtiroler Transportstrukturen AG (STA). Nach der Ablehnung des Änderungsantrages wurde der ebenfalls vom Abg. Pöder eingereichte Änderungsantrag zu Absatz 1 Buchstabe d) betreffend die Verwaltung und den Verkauf der Werbeflächen auf den Fahrzeugen der STA einstimmig genehmigt. Der Ausschuss diskutierte länger über zwei vom Abg. Renzler eingebrachte Änderungsanträge zwecks Hinzufügung zweier neuer Buchstaben in Absatz 1 betreffend die Pflichten der Konzessionsnehmer im Bereich der Zweisprachigkeit und des Proporz. Nach dem Versprechen von LR Mussner, die genannten Pflichten bis zur Behandlung im Plenum zu prüfen, zog der Abg. Renzler seine beiden Änderungsanträge zurück. In der Folge wurde ein vom Abg. Dello Sbarba zu Absatz 2 Buchstabe d) eingebrachter Änderungsantrag betreffend die Tarifeinnahmen und eventuelle Entschädigungen im Sinne der Qualitätscharta abgelehnt, während der Abg. Pöder zwei Änderungsanträge zu den Absätzen 3 und 4 betreffend die Landesbeiträge an die STA und den Tätigkeitsbericht der STA nach den Erläuterungen von LR Mussner zurückgezogen hat. Der geänderte Artikel wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 7: Nach einer längeren Diskussion über die vom Rat der Gemeinden vorgebrachten Änderungswünsche hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens in Bezug auf den Landesmobilitätsplan wurden die vom Abg. Pöder und vom Abg. Dello Sbarba zu Absatz 3 vorgelegten Änderungsanträge mehrheitlich abgelehnt. Der vom Abg. Pöder zu Absatz 5 vorgelegte Änderungsantrag betreffend die 10-jährige Anpassungspflicht des Mobilitätsplanes wurde hingegen einstimmig genehmigt. Der geänderte Artikel wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 8 und 9 wurden ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 10 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen, 1 Gegenstimme und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 11: Der Ausschuss genehmigte einstimmig einen von den Abg.en Pöder und Amhof eingereichten Änderungsantrag zu Absatz 1 betreffend die Vergabe der Linienverkehrsdienste in den jeweiligen Einzugsgebieten. Der vom Abg. Dello Sbarba vorgelegte Streichungsantrag zu Absatz 3 betreffend die Verfügbarkeit von den für die Liniendienste wesentlichen Vermögensausstattungen wurde abgelehnt, genauso wie ein vom selben Abgeordneten zu Absatz 4 eingebrachter Änderungsantrag betreffend die Qualitätskriterien für den Zuschlag der Linienverkehrsdienste. Im Anschluss an eine kurze Debatte über die Zulassung von Bietergemeinschaften zu den Vergabeverfahren wurde der vom Abg. Dello Sbarba vorgelegte Änderungsantrag zwecks Hinzufügung eines neuen Absatzes 5 mehrheitlich abgelehnt. Der geänderte Artikel wurde schließlich mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 12 wurde ohne Wortmeldungen mit 5 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 13: Nach einer kurzen Erörterung der Laufzeiten der Dienstleistungsverträge für Busverkehrsdienste zog der Abg. Dello Sbarba seinen Änderungsantrag zu Absatz 2 zurück. Der Artikel wurde darauf mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 14 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen, 1 Gegenstimme und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 15: Nach der Ablehnung eines vom Abg. Dello Sbarba vorgelegten Änderungsantrages zwecks Einfügung eines neuen Buchstabens e)-bis wurde der von LR Mussner eingebrachte Änderungsantrag zu Absatz 1 Buchstabe g) betreffend die Pflichten der Auftragnehmer der Linienverkehrsdienste im Bereich der Bestimmungen zur Zwei- und Dreisprachigkeit einstimmig genehmigt. Der geänderte Artikel wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 16 wurde nach der Ablehnung eines vom Abg. Dello Sbarba eingereichten Änderungsantrages zu Absatz 1, betreffend die Pflichten der Unterauftragnehmer der öffentlichen Verkehrsdienste, mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 17 und 18 wurden ohne Wortmeldungen mit jeweils 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 19: Nach der mehrheitlichen Ablehnung eines vom Abg. Renzler vorgelegten Änderungsantrages zu Absatz 1 Buchstabe d) betreffend den Verfall des Dienstleistungsauftrages im Falle der fehlenden Auszahlung der Zweisprachigkeitszulage erklärte LR Mussner, dass dieses Anliegen bis zur Behandlung im Plenum geprüft wird. Der Artikel wurde darauf mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 20 wurde im Anschluss an eine kurze Erörterung der Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste an In-house-Gesellschaften mit 5 Jastimmen, 1 Gegenstimme und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 21 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 22: Nach der Ablehnung eines vom Abg. Dello Sbarba vorgelegten Änderungsantrages zwecks Hinzufügung eines neuen Absatzes 2 betreffend die benutzerfreundlichen Kriterien bei der Ausarbeitung der Fahrpläne wurde der Artikel mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 23 wurde ohne Wortmeldungen mit 5 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 24, 25, 26, 27, 28 und 29 wurden ohne Wortmeldungen mit jeweils 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Der von LR Mussner eingebrachte Änderungsantrag zwecks Einfügung eines Zusatzartikels 29-bis betreffend die Finanzierung der Verkehrsdienste für Kindergartenkinder wurde im Anschluss an eine eingehende Debatte über die entsprechende Beteiligungsquote des Landes einstimmig genehmigt.

Artikel 30 wurde nach der Ablehnung eines vom Abg. Dello Sbarba eingebrachten Änderungsantrages zwecks Einfügung eines neuen Absatzes 1-bis betreffend die Förderung alternativer Formen der privaten Mobilität mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 31: Der von LR Mussner eingereichte Ersetzungsantrag zum gesamten Artikel betreffend die Beiträge für Investitionsausgaben der Betreiber öffentlicher Linienverkehrsdienste wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt, worauf die von den Abg.en Pöder und Dello Sbarba zu Absatz 3 vorgelegten Streichungsanträge für hinfällig erklärt wurden.

Artikel 32 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 33: Nach der mehrheitlichen Ablehnung eines vom Abg. Dello Sbarba vorgelegten Änderungsantrages zu Absatz 4 zwecks Hinzufügung eines neuen Buchstabens e) betreffend die Fahrradmitnahme in den Zügen und die Bereitstellung einer angemessenen Zahl von Fahrscheinentwertern wurde der Artikel mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 34: Im Anschluss an eine längere Debatte über die Gemeindebauleitplanänderungen für Zonen für übergemeindliche öffentliche Einrichtungen wurden die beiden vom Abg. Dello Sbarba vorgelegten Streichungsanträge zu den Absätzen 2 und 3 mehrheitlich abgelehnt. Der Artikel wurde hingegen mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen genehmigt.

Artikel 35 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 36: Der Ausschuss debattierte ausgiebig über das Tarifsystem der Liniendienste und über die entsprechenden Tarifierhöhungen für die Berufspendler, wonach ein vom Abg. Dello Sbarba eingebrachter Änderungsantrag zwecks Hinzufügung eines neuen Absatzes 3 abgelehnt wurde. Der Artikel wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 37 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 38 wurde ebenfalls ohne Wortmeldungen mit 5 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 39: Im Anschluss an die Erörterung der spezifischen Änderungswünsche des Rates der Gemeinden betreffend die Regelungen für Taxi- und Mietwagendienste mit Fahrer wurde der vom Abg.

Pöder eingebrachte Änderungsantrag zu Absatz 1 Buchstabe g) betreffend die Modalitäten der Dienste zur Beförderung vom Menschen mit Behinderungen einstimmig genehmigt. Der geänderte Artikel wurde mit 6 Jastimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 40 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 41: Der Ausschuss lehnte nach einer umfassenden Debatte über die Zukunft des Flughafens Bozen den vom Abg. Pöder vorgelegten Streichungsantrag zum gesamten Artikel mehrheitlich ab. In der Folge wurden die von den Abg.en Dello Sbarba und Blaas zum selben Artikel eingebrachten Streichungsanträge für hinfällig erklärt. Der Ausschuss genehmigte sodann mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen einen von LR Mussner und den Abg.en Schiefer, Hochgruber Kuenzer, Tschurtschenthaler und Amhof vorgelegten Ersetzungsantrag zum gesamten Artikel betreffend die Führung von Flugzeug- und Hubschrauberlandeflächen, worauf die vom Abg. Dello Sbarba eingereichten Streichungsanträge zu den Absätzen 1 und 2 für hinfällig erklärt wurden.

Artikel 42: Der Ausschuss lehnte den vom Abg. Pöder vorgelegten Streichungsantrag zum gesamten Artikel betreffend die Vergabe von Flugverkehrsdiensten mehrheitlich ab. In der Folge wurden die von den Abg.en Dello Sbarba und Blaas zum selben Artikel eingebrachten Streichungsanträge für hinfällig erklärt. Der Ausschuss genehmigte im Anschluss an eine weitere lebhafte Debatte über den Flughafen Bozen und die entsprechende Finanzierung mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen einen von LR Mussner und den Abg.en Schiefer, Hochgruber Kuenzer, Tschurtschenthaler und Amhof vorgelegten Ersetzungsantrag zum gesamten Artikel, worauf die vom Abg. Dello Sbarba eingereichten Streichungsanträge zu den Absätzen 1, 2 und 3 für hinfällig erklärt wurden.

Artikel 43 und 44 wurden ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 45: Der Ausschuss lehnte mehrheitlich einen vom Abg. Dello Sbarba vorgelegten Änderungsantrag zum Titel des Artikels betreffend die Qualitätscharta für die Dienstleistungen im öffentlichen Verkehrsdienst ab. Der vom selben Abgeordneten eingebrachte Änderungsantrag zu Absatz 1 betreffend die Mindestinhalte der Qualitätscharta wurde hingegen mehrheitlich genehmigt. Drei weitere Änderungsanträge des Abg. Dello Sbarba zu den Absätzen 1, 2, 3 und 4 betreffend den Beirat der Fahrgäste wurden darauf abgelehnt. Der geänderte Artikel wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 46 und 47 wurden ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 48 wurde ohne Wortmeldungen mit 5 Jastimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 49 wurde nach dem Verweis des Vorsitzenden auf die spezifischen Änderungswünsche des Rates der Gemeinden, die bereits im Rahmen der Behandlung von Artikel 39 erörtert wurden, mit 4 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 50 wurde vom Ausschuss nach der Genehmigung eines von LR Mussner zu Absatz 10 eingebrachten sprachlichen Änderungsantrages mit 4 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 51 und 52 wurden ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen, 1 Gegenstimme und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 53 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 54, 55, 56 und 57 wurden ohne Wortmeldungen mit jeweils 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Artikel 58: Der vom Abg. Pöder vorgelegte Streichungsantrag zu Absatz 1 Buchstabe i) betreffend die Durchführungsverordnung im Bereich der Flughafendienste wurde mehrheitlich abgelehnt, worauf der vom Abg. Dello Sbarba zum selben Buchstaben eingebrachte Änderungsantrag für hinfällig erklärt wurde. Der von LR Mussner eingereichte Änderungsantrag zu Absatz 2 zwecks Hinzufügung eines neuen Buchstabens k) betreffend die Zugangsvoraussetzungen und Richtlinien für die Einrichtung der Verkehrsdienste für Kindergartenkinder wurde im Anschluss an eine kurze Debatte über die Erstellung der entsprechenden Kriterien einstimmig genehmigt. Der geänderte Artikel wurde mit 4 Jastimmen, 2 Enthaltungen und 1 Gegenstimme genehmigt.

Artikel 59 wurde nach der mehrheitlichen Genehmigung eines von LR Mussner vorgelegten Änderungsantrages zu Absatz 1 Buchstabe a) betreffend die Aufhebungen einiger Artikel des Landesgesetzes Nr. 37/1974 mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 60: Die Finanzbestimmung des Gesetzentwurfes wurde vom Ausschuss mit 3 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt

Artikel 61 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Das Amt für Rechts- und Gesetzgebungsangelegenheiten wies darauf hin, dass aus Gründen der Gesetzgebungstechnik die Reihenfolge der Artikel 60 betreffend die Finanzbestimmungen und Artikel 61 betreffend die Übergangsbestimmungen im beiliegenden Ausschusstext ausgetauscht wird.

Der Abg. Walter Blaas schickte in seiner Stimmabgabeerklärung voraus, dass es sich um ein komplexes aber gut strukturiertes Gesetz handle, zu dessen Entstehung auch die Anhörungen der verschiedenen betroffenen Vereinigungen, darunter im Besonderen der Handwerkerverband (LVH) und die Verbraucherzentrale, beigetragen hätten. Einige Fragen seien im Laufe der Debatte im Ausschuss auf zufriedenstellende Weise geklärt worden, wie etwa jene zur Einhaltung der Bestimmungen über die Zweisprachigkeit und zu den Verkehrsdiensten für Kindergartenkinder, während andere, beispielsweise jene im Zusammenhang mit der Reinigung der Schutzdächer, noch genauer erörtert werden müssten. Dass die Bestimmungen zum Flughafen nicht gestrichen wurden, bewertete der Abgeordnete hingegen negativ; abschließend kündigte er seine Gegenstimme und die Vorlage eines Minderheitenberichts an.

Der Abg. Andreas Pöder erklärte, dass es sich um einen gut strukturierten Gesetzentwurf handle, in dem auch positive Ansätze enthalten seien, wobei er unter anderem die gut funktionierenden öffentlichen Verkehrsdienste Südtirols und die Bemühungen, auch die Anliegen der privaten Betreiber im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen, anerkannte. Nach Meinung des Abgeordneten enthält der Gesetzentwurf jedoch noch einige Passagen, denen nicht zugestimmt werden könne, allen voran die Bestimmungen zum Flughafen. Zu diesem Thema bestünde im vom Ausschuss genehmigten Text seiner Ansicht nach eine übermäßige Anhäufung von Bestimmungen: die Artikel 41 und 42 in abgeänderter Form und der Artikel 11 des Landesgesetzes Nr. 37/74, der in Kraft bleiben soll. Hinzu kommen noch die Bestimmungen, die im künftigen Gesetzentwurf zum Flughafen enthalten sein werden, worüber eine beratende Volksabstimmung stattfinden wird. All dies vorausgeschickt kündigte der Abg. Pöder schließlich seine Gegenstimme und die Vorlage eines Minderheitenberichts an.

Die Abg. Maria Magdalena Hochgruber Kuenzer merkte an, dass die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfs Dienste betreffen, von denen alle Menschen gleichermaßen Gebrauch machen können, vom Kindes- bis zum Rentenalter. Sie drückte ihre besondere Anerkennung für die Vorgaben zu den Verkehrsdiensten für Kindergartenkinder aus und zeigte sich ebenfalls erfreut darüber, dass eine Bestimmung wie jene des Artikels 40, die bisher nur in Verordnungen vorgesehen war, nun in einem Gesetzestext Eingang findet. Damit werde in Zukunft älteren Menschen, die in abgelegeneren Gebieten leben, die Möglichkeit geboten, unter bestimmten Bedingungen einen zusätzlichen Verkehrsdienst in Anspruch zu nehmen. Schließlich erklärte die Abgeordnete, dass ihrer Meinung nach die Beibehaltung der Bestimmungen zum Flughafen im vorliegenden Gesetzentwurf kein Problem darstellen und erinnerte daran, dass die beratende Volksbefragung zu einem anderen Thema, nämlich zur Finanzierung des Flughafens seitens des Landes, abgehalten werde.

Der Abg. Riccardo Dello Sbarba betonte zunächst, dass es sich um einen klaren, leicht leserlichen und gut strukturierten Gesetzentwurf handle, merkte jedoch an, dass man auf die politischen Ziele für den Bereich des öffentlichen Verkehrs verstärkt eingehen hätte sollen. Weiters bemängelte er, dass das Thema der Nachhaltigkeit nicht erwähnt wurde, und fügte hinzu, dass eine eingehendere Auseinandersetzung mit dem Thema der Rechte und der Partizipation der Bürgerinnen und Bürger erforderlich wäre. Der größte Schwachpunkt des vorliegenden Gesetzentwurfes seien hingegen die Bestimmungen über den Flughafen. Nach Ansicht des Abgeordneten hätten die Bestimmungen unter Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe f), Artikel 31 Absatz 3, Artikel 41, 42 und 58 Absatz 1 Buchstabe i) aus dem Text gestrichen werden müssen, da ja schon das Landesgesetz vom 14. Dezember 1974, Nr. 37, bestehe, das im Übrigen auch in Kraft bleiben werde. Er erkannte die begrüßenswerte Streichung der Angaben zur Finanzierung des Flughafens an, bemängelte aber gleichzeitig die Tatsache, dass dieser Bereich derzeit Inhalt von drei verschiedenen Regelwerken sei, nämlich des vorliegenden Gesetzentwurfs, des Landesgesetzes Nr. 37/74 und des künftigen Gesetzentwurfs, den der Landeshauptmann vorlegen wird. Seiner Ansicht nach hätte diese Angelegenheit in einem einzigen Gesetz geregelt werden müssen, über das die Bürgerinnen und Bürger in einer Volksbefragung abstimmen sollten. Abschließend kündigte er seine Gegenstimme und die Vorlage eines Minderheitenberichts an.

Die Abg. Magdalena Amhof hob zunächst hervor, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsdienste, sowohl seitens jüngerer als auch älterer Menschen, im letzten Jahrzehnt einem starken Wandel unterlag, und brachte ihre Anerkennung für die Ausarbeitung eines einheitlichen Gesetzes für diesen Bereich zum Ausdruck. Die Abgeordnete erklärte daraufhin dem Abgeordneten Dello Sbarba, worin die Gründe für das derzeitige Nebeneinander dreier Regelwerke zum Flughafen liegen. Die Absicht dahinter sei jene, einen Platzhalter für die Bestimmungen zum Flughafen im Rahmen des vorliegenden Gesetzes zu bewahren, unabhängig vom Ausgang der beratenden Volksbefragung zum Gesetzentwurf, der demnächst vorgelegt werden wird. Die Entscheidung, auch das Landesgesetz Nr. 37/74 beizubehalten, sei hingegen auf den notwendigen Erhalt des Flughafenbetriebs und der damit verbundenen Arbeitsplätze zurückzuführen. Die Abgeordnete hob anschließend den durch die Genehmigung der Bestimmungen zu den Verkehrsdiensten für Kindergartenkinder erzielten Fortschritt hervor und begrüßte ebenso die Regelung der Beförderungsdienste in Form von Mietwagen mit Fahrer; diesbezüglich könne das Land auf einen seiner Zuständigkeitsbereiche einwirken. Abschließend erklärte sie sich erfreut über die Genehmigung eines einheitlichen Textes, der vielerlei wertvolle Ansätze beinhalte.

Der vom Gesetzgebungsausschuss gemäß Artikel 6 Absatz 4 des Landesgesetzes Nr. 4/2010 erlassene Beschluss zur negativen Stellungnahme des Rates der Gemeinden zu Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a) und b) sowie zur bedingt positiven Stellungnahme zu den Artikeln 7, 39 und 49 wurde mit 4 Jastimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

In der Schlussabstimmung wurde der Landesgesetzentwurf Nr. 52/15 mit 4 Jastimmen (des Vorsitzenden Schiefer und der Abg.en Amhof, Hochgruber Kuenzer e Tschurtschenthaler), und 3 Gegenstimmen (der Abg.en Blaas, Dello Sbarba und Pöder) genehmigt.

I lavori in commissione

La IV commissione legislativa ha esaminato il disegno di legge provinciale n. 52/15 nelle sedute del 1° e del 15 ottobre 2015. Ai lavori della commissione hanno partecipato anche Andreas Schatzer, presidente del Consiglio dei Comuni, il dott. Florian Mussner, assessore all'Istruzione e Cultura ladina, ai Beni culturali e ai Musei, al Patrimonio, al Servizio strade e alla Mobilità, la signora Irene Mahlknecht, segretaria particolare dell'assessore Mussner, l'ing. Günther Burger, direttore reggente della Ripartizione Mobilità, la dott.ssa Manuela Bona, funzionaria dell'Ufficio legislativo della Provincia e il dott. Gabriele Vitella, direttore dell'Ufficio legislativo della Provincia.

Prima della trattazione del disegno di legge, la commissione ha sentito il presidente del Consiglio dei comuni, Andreas Schatzer, il quale, nel parere sul disegno di legge, aveva chiesto di essere sentito dalla commissione legislativa.

Il presidente Schatzer ha motivato il parere negativo del Consiglio dei Comuni in merito all'articolo 5, comma 1, lettere a) e b) del disegno di legge n. 52/15, riguardante le funzioni dei comuni in relazione al servizio di trasporto dei bambini della scuola dell'infanzia (lettera b) nonché la competenza attribuita ai comuni sulla manutenzione e pulizia delle fermate degli autobus (lettera d). Di seguito ha poi illustrato il parere positivo condizionato, sia all'articolo 7, concernente il piano provinciale della mobilità, sia agli articoli 39 e 49, riguardanti il servizio taxi e noleggio con conducente.

In data 15 ottobre 2015 si è tenuta un'audizione sul disegno di legge in esame a cui hanno partecipato Andreas Riedl della Federazione Protezionisti Sudtirolesi, Philipp Moser del Südtiroler Wirtschaftsring e Walther Andreaus del Centro Tutela Consumatori Utenti.

In sede di illustrazione del disegno di legge, l'assessore Florian Mussner ha spiegato che la legge provinciale sul trasporto pubblico di persone, varata ormai 30 anni fa, ha subito nel tempo numerose modifiche e adeguamenti, e che pertanto si è reso necessario predisporre un testo omogeneo e coordinato, in grado da una parte di integrare le novità e dall'altra di garantire la qualità dei servizi, anche in considerazione dell'autonomia e delle competenze legislative dalla Provincia. È stato necessario prevedere l'affidamento diretto ai fini della tutela dei circuiti economici regionali, ma anche gare d'appalto in nome della trasparenza e di un'efficace concorrenza. Inoltre bisognava attenersi ai regolamenti dell'Unione Europea, che vanno applicati a partire dal novembre 2018 quando scadrà la fase di transizione. Da questa data in poi, i servizi di trasporto dovranno essere svolti sulla base di un contratto di servizio. È inoltre prevista la possibilità dell'affidamento in house nel rispetto della nor-

mativa europea. L'assessore ha infine espresso la speranza che il disegno di legge possa essere approvato dal Consiglio provinciale entro l'anno.

Nell'ambito della discussione generale, il cons. Helmuth Renzler ha fatto notare che il disegno di legge non tiene conto delle norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione Trentino-Alto Adige in materia di proporzionale negli uffici statali in Provincia di Bolzano e di conoscenza di entrambe le lingue della Provincia nei servizi pubblici, di cui al decreto del presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752. Tali regolamentazioni andrebbero inserite nelle disposizioni generali, soprattutto con riferimento alle Ferrovie e alle cosiddette linee in concessione su incarico della Provincia, anche perché è prevista un'indennità di bilinguismo concessa dalla Provincia.

Il cons. Walter Blaas ha chiesto se sono previste gare di appalto per i servizi di trasporto turistici, come ad esempio gli skibus, che ricevono contributi.

Il cons. Andreas Pöder ha lamentato il fatto che il disegno di legge contenga disposizioni sull'aeroporto senza tenere conto della prevista consultazione popolare. Inoltre ha dichiarato che per quanto attiene ai punti contestati dal Consiglio dei Comuni, e in particolare al trasporto dei bambini/delle bambine della scuola per l'infanzia, occorre trovare una formulazione da concordarsi con il Consiglio dei Comuni. Da parte sua, il consigliere manterrebbe tale regolamentazione nel disegno di legge sotto forma di norma facoltativa. Egli comprende che è necessario finanziare la STA, ma ritiene che la concessione di un credito ponga dei problemi.

Il cons. Riccardo Dello Sbarba ha premesso che la mobilità è una materia molto complessa e che c'era effettivamente la necessità di prevedere una nuova regolamentazione del settore. Ha osservato che il disegno di legge è ben strutturato, leggibile e comprensibile anche se risulta carente nell'individuazione degli obiettivi generali riguardanti la politica del trasporto pubblico in Provincia di Bolzano. Inoltre, secondo il consigliere, oltre al bilinguismo c'è anche la necessità di regolare l'utenza e l'ambiente: nel disegno di legge non c'è traccia ad esempio della volontà di promuovere una mobilità sostenibile con l'obiettivo di contrastare il cambio climatico, di risparmiare energia e di ridurre la mobilità privata. Ha citato, a questo proposito, l'esempio del tema della mobilità idraulica, che alcune aziende pubbliche stanno sviluppando. In materia di affidamento dei servizi di trasporto, il consigliere ha poi chiesto spiegazioni sull'articolo 20, relativo ai servizi in-house, per sapere se abbia l'obiettivo di salvare la SASA e se sia stato considerato il sistema di trasporti trentino che gli risulta essere completamente in-house. Per quanto riguarda i criteri per le gare d'appalto, nel disegno di legge viene fatto rinvio molto spesso alle norme di attuazione. A suo parere sarebbe invece necessario individuare dei criteri che permettano di introdurre elementi che vadano oltre i criteri economici. In particolare ha posto il problema se il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa consenta di introdurre nelle procedure d'appalto elementi sulla mobilità sostenibile, ai fini di una maggiore qualità del trasporto pubblico. Per quanto riguarda l'articolo 13, relativo alla durata dei contratti di servizio, c'è la necessità di chiarire meglio, per evitare eventuali conflitti e contenziosi. A parere del consigliere, l'ampliamento delle competenze per i comuni è un fatto positivo, ma bisogna anche definirle meglio e prevedere la loro copertura finanziaria. Ha citato quindi l'esempio delle pensiline, messe in gara nel 2008 per 20 anni, e che vengono attualmente gestite da una società facente parte del gruppo Athesia, con compiti di gestione della pubblicità e di manutenzione. Ha quindi chiesto chiarimenti in merito al passaggio delle competenze sulle pensiline ai Comuni, per quanto riguarda la pulizia e la manutenzione, e se sia stato valutato il fatto che viene già pagata la società del gruppo Athesia per svolgere questo servizio. Di seguito il consigliere ha domandato informazioni a proposito del passaggio dei servizi attualmente gestiti dalla SAD alla STA, sollecitando anche un chiarimento in relazione alla distinzione tra trasporto pubblico provinciale e comunale. Ha chiesto inoltre quale ruolo svolga l'Agenzia della mobilità. Il consigliere ha concluso affermando di ritenere che le norme sull'aeroporto, contenute nel presente disegno di legge, dovrebbero essere stralciate, in quanto il traffico commerciale non fa parte, a suo parere, della mobilità pubblica, e chiedendo al contempo informazioni sull'annunciato disegno di legge sull'aeroporto e sul relativo referendum.

Il presidente Oswald Schiefer ha dichiarato che, a parte alcuni punti, il disegno di legge è ben fatto perché, tra l'altro, sostituisce numerose altre leggi. Anche secondo lui è necessario trovare assieme al Consiglio dei Comuni una formulazione relativamente alla norma facoltativa sul trasporto dei bambini/delle bambine della scuola per l'infanzia, e prevedere un finanziamento. Inoltre per quanto riguarda le fermate e le fermate con pensilina occorre fare chiarezza tra Provincia e Comuni, soprat-

tutto rispetto alla pulizia. Ad esempio il Comune ritiene di non essere responsabile per le fermate lungo le strade provinciali. Sull'articolo 5, che disciplina le competenze dei Comuni, occorre ancora trovare un accordo tra Provincia e Comuni al fine di mettere ordine. Per quel che concerne l'aeroporto, anch'egli è dell'avviso che la regolamentazione proposta sia problematica.

In sede di replica, l'ass. Florian Mussner ha risposto al cons. Renzler, precisando che la questione del rispetto della proporzionale viene già verificata e che il tema dell'obbligo dell'osservanza del bilinguismo è stato inserito nel disegno di legge su richiesta delle parti sociali. Al cons. Dello Sbarba ha replicato, per quanto riguarda l'articolo 20 in merito agli affidamenti in-house, che si sta in effetti valutando se la SASA possa diventare una società di questo tipo. Dopo aver affermato di essere in linea di principio a favore della concorrenza, l'assessore ha però sostenuto anche la necessità di prevedere modalità di affidamento diretto e a questo scopo è stato analizzato anche il sistema dei trasporti in Trentino. Per quanto riguarda il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'assessore ha precisato che si tratta di un metodo adottato a partire dal 2004 e che ha dato i risultati migliori per mantenere elevato il livello qualitativo. In ordine all'articolo 13 relativo alla durata dei servizi di trasporto, l'assessore ha fatto presente che la norma ha la finalità di adeguarsi alla normativa dell'Unione europea. Relativamente alle competenze delegate ai Comuni, l'assessore ha convenuto sul fatto che si debba riflettere anche sulla relativa copertura finanziaria ma ha fatto altresì presente che attualmente la Provincia garantisce già una copertura, che in alcuni casi è pari al 70 per cento, e che ora si vuole dare una maggiore responsabilità ai Comuni. Sulla STA, l'assessore ha chiarito che quest'ultima è stata incaricata di assumere le funzioni del SII (sistema informativo), attualmente gestite dalla SAD, e dovrà in futuro gestire tutti i sistemi tecnologici, la cui uniformità di dati garantisce un sistema ottimale e funzionante. Per quanto riguarda le pensiline, l'assessore Mussner ha dichiarato che non sussistono problemi. I contratti sono fatti bene e la Provincia ha entrate e uscite di pari importo. La ditta deve, in base al contratto, garantire il loro funzionamento. Lo sgombero della neve dovrà essere invece a carico del Comune. Sull'Agenzia della mobilità ha precisato che verrà sciolta e che gli impiegati presteranno servizio presso la Ripartizione Mobilità. L'assessore si è invece dichiarato contrario alla richiesta di estrapolare dal disegno di legge le norme sull'aeroporto, proveniente dai cons. Pöder e Dello Sbarba, sostenendo di aver ricevuto un mandato preciso dalla Giunta provinciale di inserire anche questo settore nell'ambito del disegno di legge. Ha fatto poi presente che il presidente della Provincia informerà a breve i consiglieri anche sul suo "concetto" di aeroporto. L'assessore si è dichiarato infine a favore dello sviluppo della mobilità elettrica, che svolgerà un ruolo importante in futuro.

L'ing. Günther Burger ha chiarito al cons. Renzler che all'art. 15, comma 1, lettera g), sono espressamente previste le norme sull'obbligo per l'affidatario dei servizi di bacino di rispettare le norme sul bilinguismo e trilinguismo derivanti dallo Statuto di autonomia e dalle norme di attuazione. Sulla richiesta del cons. Blaas in ordine all'affidamento dei servizi di trasporto turistici, l'ing. Burger ha precisato che l'affidamento diretto è ammissibile fino ad un importo massimo di 40.000 euro anche se nella prassi vengono comunque richieste almeno tre offerte. Al cons. Dello Sbarba ha replicato sull'assenza nel testo del disegno di legge dell'indicazione degli obiettivi generali sulla politica del trasporto pubblico in provincia, precisando che questi devono essere contenuti nella relazione e non nella legge, che ha lo scopo di essere chiara e leggibile. Per quanto riguarda i criteri per le gare di affidamento dei servizi, ha chiarito che ci sono diversi elementi che la Giunta provinciale deve tenere in considerazione, come ad esempio la sostenibilità ambientale, la definizione dei bacini e la valutazione dei servizi minimi. Riferendosi alla distinzione tra trasporto pubblico provinciale e comunale, l'ing. Burger, ha sostenuto che la Provincia deve garantire i servizi minimi, mentre i Comuni hanno la facoltà di prevedere servizi in più, come ad esempio il trasporto per anziani, che viene effettuato a Vipiteno, per il quale la Provincia corrisponde un importo pari al 70 per cento. In ordine all'articolo 13, ha segnalato che la durata dei servizi viene definita sulla base delle direttive dell'Unione europea. Per quanto riguarda invece l'articolo 20, l'ing. Burger ha precisato che il ricorso alle società in-house costituisce, in base al Regolamento (CE) n. 1370/2007, un'eccezione in quanto è la Commissione europea a decidere se risulta giustificata l'istituzione di una tale società o se è invece necessario prevedere una gara d'appalto. Per quanto riguarda il tema della pulizia delle pensiline ha fatto presente che a suo parere c'è un equivoco con le fermate, ribadendo che la pulizia dell'area antistante le pensiline spettava già in precedenza ai Comuni e pertanto rimane anche ora a carico degli stessi.

Sulla questione dell'aeroporto ha fatto presente che nell'ambito del disegno di legge sono previste solo le linee guida, che sono direttamente applicabili. Vi è inoltre un riferimento al servizio elicotteri, già previsto dall'articolo 11 della LP. n. 37/74, che viene ora richiamato nel testo di questa legge, trattandosi di una legge organica. Ha concluso chiarendo che l'aeroporto deve essere considerato un servizio pubblico, in quanto tutti i cittadini possono accedervi.

Conclusa la discussione generale, la commissione ha approvato con 4 voti favorevoli e 3 voti contrari il passaggio alla discussione articolata del disegno di legge provinciale n. 52/15.

La commissione ha accettato le correzioni linguistiche e tecniche che sono state proposte dall'ufficio legale del Consiglio provinciale sentiti gli uffici competenti dell'amministrazione provinciale e che, nell'allegato testo di legge, sono sottolineate.

I singoli articoli sono stati approvati con gli esiti di voto riportati qui di seguito.

L'articolo 1 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 2 astensioni.

Articolo 2: dopo il rigetto a maggioranza di un emendamento del cons. Dello Sbarba, tendente all'inserimento di un articolo aggiuntivo 1-bis e concernente i principi di base della mobilità pubblica, sono stati respinti anche due emendamenti al comma 3, lettera f) dei cons. Dello Sbarba e Pöder, dopo una lunga illustrazione dei servizi navetta aeroportuali. La commissione ha discusso brevemente del trasporto delle persone con disabilità e dei relativi riferimenti normativi nel disegno di legge, dopodiché il cons. Pöder ha ritirato il proprio emendamento alla lettera g) del comma 3. L'articolo è stato infine approvato con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione.

L'articolo 3 è stato approvato con 5 voti favorevoli e 2 astensioni dopo l'illustrazione dei servizi di trasporto di linea transfrontalieri e internazionali.

L'articolo 4 è stato approvato senza interventi con 5 voti favorevoli e 2 astensioni.

Articolo 5: Dopo un'approfondita discussione sul parere negativo del Consiglio dei Comuni in merito al trasporto dei bambini e delle bambine delle scuole dell'infanzia con servizio di accompagnamento e al relativo finanziamento a carico dei Comuni, è stato approvato a maggioranza l'emendamento del cons. Pöder alla lettera b) del comma 1. Successivamente è stato dichiarato decaduto l'emendamento del presidente e della cons. Amhof alla stessa lettera. La commissione ha poi discusso della manutenzione e pulizia delle fermate dei bus lungo le strade provinciali nonché degli obblighi dei Comuni e dei vincitori delle relative gare d'appalto. La commissione ha respinto a maggioranza un emendamento soppressivo del comma 1, lettera d), presentato dal cons. Blaas, il quale aveva fatto proprio un emendamento del cons. Dello Sbarba. È stato invece approvato a maggioranza l'emendamento, sempre al comma 1, lettera d), presentato dal cons. Dello Sbarba e riguardante gli obblighi dei vincitori delle gare d'appalto per la manutenzione delle fermate e delle pensiline, mentre è stato respinto a maggioranza l'emendamento del cons. Blaas tendente all'aggiunta di una nuova lettera g) concernente gli spazi per i taxi e i servizi di noleggio con conducente. L'articolo così emendato è stato infine approvato con 6 voti favorevoli e 1 astensione.

Articolo 6: la commissione ha esaminato un emendamento del cons. Pöder alle lettere a) e b) del comma 1 riguardante le infrastrutture, il materiale rotabile, i veicoli e gli impianti per il trasporto di persone, e le relative funzioni della Società Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A. (STA). Dopo il rigetto dell'emendamento, è stato approvato all'unanimità l'emendamento del cons. Pöder al comma 1, lettera d) riguardante la gestione e la vendita degli spazi pubblicitari sui veicoli della STA. La commissione ha discusso a lungo su due emendamenti del cons. Renzler tendenti ad aggiungere al comma 1 due nuove lettere sugli obblighi dei concessionari in materia di bilinguismo e proporzionale. Dopo la promessa dell'ass. Mussner di verificare detti obblighi prima dell'esame in aula, il cons. Renzler ha ritirato i suoi due emendamenti. Successivamente è stato respinto un emendamento del cons. Dello Sbarba al comma 2, lettera d), riguardante gli introiti tariffari ed eventuali indennizzi sulla base della Carta della qualità dei servizi, mentre il cons. Pöder, dopo le spiegazioni fornite dall'ass. Mussner, ha ritirato due emendamenti ai commi 3 e 4, concernenti i contributi provinciali alla STA e la relazione di attività della STA. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Articolo 7: dopo una lunga discussione sulle proposte di modifica avanzate dal Consiglio dei Comuni rispetto alla procedura di approvazione del piano provinciale della mobilità, sono stati respinti a maggioranza gli emendamenti al comma 3 dei cons. Pöder e Dello Sbarba. È stato invece approvato all'unanimità l'emendamento del cons. Pöder al comma 5, concernente l'obbligo di adeguamento del

piano dopo 10 anni dalla sua entrata in vigore. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Gli articoli 8 e 9 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 10 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli, 1 voto contrario e 2 astensioni.

Articolo 11: la commissione ha approvato all'unanimità un emendamento dei conss. Pöder e Amhof al comma 1, riguardante l'affidamento dei servizi di trasporto di linea nei bacini di utenza. L'emendamento del cons. Dello Sbarba, volto a sopprimere il comma 3, concernente la disponibilità di dotazioni patrimoniali essenziali per i servizi di linea, è stato respinto così come un altro emendamento dello stesso consigliere al comma 4, riguardante i criteri di qualità per l'assegnazione dei servizi di trasporto di linea. Dopo una breve discussione sull'ammissione delle associazioni temporanee di imprese alle procedure di appalto, l'emendamento del cons. Dello Sbarba, tendente ad aggiungere un nuovo comma 5, è stato respinto a maggioranza. L'articolo così emendato è stato infine approvato con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione.

L'articolo 12 è stato approvato senza interventi con 5 voti favorevoli e 2 astensioni.

Articolo 13: dopo una breve illustrazione della durata dei contratti di servizio per i servizi bus di linea, il cons. Dello Sbarba ha ritirato il proprio emendamento al comma 2. L'articolo è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Articolo 14: è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli, 1 voto contrario e 2 astensioni.

Articolo 15: dopo il rigetto di un emendamento del cons. Dello Sbarba, tendente all'inserimento di una nuova lettera e)-bis, è stato approvato all'unanimità l'emendamento dell'ass. Mussner alla lettera g) del comma 1, concernente gli obblighi degli affidatari dei servizi di trasporto di linea per quanto riguarda le disposizioni sul bi- e trilinguismo. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 16 è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni dopo il rigetto di un emendamento al comma 1 del cons. Dello Sbarba, concernente gli obblighi dei subaffidatari di servizi pubblici di trasporto.

Gli articoli 17 e 18 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni ciascuno.

Articolo 19: dopo il rigetto a maggioranza di un emendamento del cons. Renzler alla lettera d) del comma 1, riguardante la decadenza del contratto di servizio in caso di mancato pagamento dell'indennità di bilinguismo, l'ass. Mussner ha dichiarato che tale richiesta sarà esaminata prima della discussione in aula. L'articolo è stato poi approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 20 è stato approvato dalla commissione con 5 voti favorevoli, 1 voto contrario e 1 astensione dopo un chiarimento in merito all'affidamento dei servizi di trasporto a società in house.

L'articolo 21 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 22 è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni dopo il rigetto di un emendamento del cons. Dello Sbarba tendente ad aggiungere un nuovo comma 2 sulla predisposizione degli orari in base a criteri che tengano conto delle esigenze dell'utenza.

L'articolo 23 è stato approvato senza interventi con 5 voti favorevoli e 2 astensioni.

Gli articoli 24, 25, 26, 27, 28 e 29 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni ciascuno.

L'emendamento dell'ass. Mussner tendente a inserire un articolo aggiuntivo 29-bis sul finanziamento dei servizi di trasporto per i bambini della scuola dell'infanzia è stato approvato all'unanimità dopo un approfondito dibattito sulla quota di partecipazione della Provincia.

L'articolo 30 è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni dopo il rigetto di un emendamento del cons. Dello Sbarba, tendente a inserire un nuovo comma 1-bis sulla promozione di forme alternative di mobilità privata.

Articolo 31: l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo, presentato dall'ass. Mussner e concernente i contributi alle spese d'investimento dei gestori dei servizi di trasporto pubblico di linea, è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni, mentre gli emendamenti dei conss. Pöder e Dello Sbarba soppressivi del comma 3 sono stati dichiarati decaduti.

L'articolo 32 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 33 è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni dopo il rigetto a maggioranza di un emendamento del cons. Dello Sbarba al comma 4 tendente ad aggiungere una nuova lettera e) sulla possibilità di viaggiare con bicicletta al seguito e su un'adeguata presenza di macchine obliterate.

Articolo 34: dopo una lunga discussione sulle modifiche al piano urbanistico comunale relativamente alle zone per attrezzature collettive sovracomunali, i due emendamenti soppressivi dei commi 2 e 3, presentati dal cons. Dello Sbarba, sono stati respinti a maggioranza. L'articolo è stato invece approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 35 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Articolo 36: la commissione ha discusso a lungo sul sistema tariffario dei servizi di linea e sugli aumenti a carico dei lavoratori pendolari, dopodiché è stato respinto un emendamento del cons. Dello Sbarba tendente all'aggiunta di un nuovo comma 3. L'articolo è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 37 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 38 è stato approvato senza interventi con 5 voti favorevoli e 2 astensioni.

Articolo 39: dopo una discussione sulle proposte di modifica del Consiglio dei comuni per quanto riguarda le disposizioni sui servizi di taxi e di noleggio con conducente, è stato approvato all'unanimità l'emendamento del cons. Pöder alla lettera g) del comma 1, sui servizi per il trasporto delle persone con disabilità. L'articolo così emendato è stato approvato con 6 voti favorevoli e 1 astensione.

L'articolo 40 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Articolo 41: dopo un approfondito dibattito sul futuro dell'aeroporto di Bolzano, la commissione ha respinto a maggioranza l'emendamento soppressivo dell'intero articolo presentato dal cons. Pöder. Conseguentemente, sono stati dichiarati decaduti gli emendamenti soppressivi dello stesso articolo presentati dai conss. Dello Sbarba e Blaas. La commissione ha poi approvato con 4 voti favorevoli e 3 voti contrari un emendamento sostitutivo dell'intero articolo, presentato dall'ass. Mussner e dai conss. Schiefer, Hochgruber Kuenzer, Tschurtschenthaler e Amhof, riguardante la gestione di avio ed elisuperfici, dopodiché sono stati dichiarati decaduti gli emendamenti soppressivi dei commi 1 e 2 presentati dal cons. Dello Sbarba.

Articolo 42: la commissione ha respinto a maggioranza l'emendamento soppressivo dell'intero articolo presentato dal cons. Dello Sbarba riguardante l'affidamento dei servizi aerei. Conseguentemente, sono stati dichiarati decaduti gli emendamenti soppressivi dello stesso articolo presentati dai conss. Dello Sbarba e Blaas. La commissione ha infine approvato con 4 voti favorevoli e 3 voti contrari, dopo una vivace discussione sull'aeroporto di Bolzano e il relativo finanziamento, un emendamento sostitutivo dell'intero articolo, presentato dall'ass. Mussner e dai conss. Schiefer, Hochgruber Kuenzer, Tschurtschenthaler e Amhof, dopodiché sono stati dichiarati decaduti gli emendamenti soppressivi dei commi 1, 2 e 3 presentati dal cons. Dello Sbarba.

Gli articoli 43 e 44 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Articolo 45: la commissione ha respinto a maggioranza un emendamento del cons. Dello Sbarba alla rubrica dell'articolo sulla Carta della qualità dei servizi nel settore del trasporto pubblico. È stato invece approvato a maggioranza un emendamento dello stesso consigliere al comma 1, riguardante i contenuti minimi della Carta. Sono stati poi respinti tre altri emendamenti del cons. Dello Sbarba ai commi 1, 2, 3 e 4, concernenti la Consulta dei passeggeri e delle passeggere. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Gli articoli 46 e 47 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli e 2 astensioni.

L'articolo 48 è stato approvato senza interventi con 5 voti favorevoli e 1 astensione.

L'articolo 49 è stato approvato con 4 voti favorevoli e 2 astensioni, dopo che il presidente ha ricordato che le proposte di modifica avanzate dal Consiglio dei comuni sono già state esaminate nell'ambito della trattazione dell'articolo 39.

L'articolo 50 è stato approvato con 4 voti favorevoli e 2 astensioni, dopo l'approvazione di un emendamento di natura linguistica al comma 10, presentato dall'ass. Mussner.

Gli articoli 51 e 52 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli, 1 voto contrario e 1 astensione.

L'articolo 53 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 2 astensioni.

Gli articoli 54, 55, 56 e 57 sono stati approvati senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni ciascuno.

Articolo 58: l'emendamento soppressivo del comma 1, lettera i), presentato dal cons. Pöder e riguardante il regolamento di esecuzione in materia di servizi aeroportuali, è stato respinto a maggioranza, mentre è stato dichiarato decaduto l'emendamento del cons. Dello Sbarba alla stessa lettera. È stato

infine approvato all'unanimità, dopo una breve discussione sulla predisposizione dei criteri, l'emendamento dell'ass. Mussner al comma 2, tendente all'aggiunta di una nuova lettera k) sui requisiti di accesso e le direttive per l'istituzione di servizi di trasporto per i bambini della scuola dell'infanzia. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli, 1 voto contrario e 2 astensioni.

L'articolo 59 è stato approvato con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione, dopo l'approvazione a maggioranza di un emendamento al comma 1, lettera a) dell'ass. Mussner, concernente l'abrogazione di alcuni articoli della legge provinciale n. 37/1974.

Articolo 60: la norma finanziaria del disegno di legge è stata approvata dalla commissione con 3 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'articolo 61 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

L'ufficio affari legislativi e legali ha comunicato che, per ragioni di legistica, l'ordine dell'articolo 60 (norma finanziaria) e dell'articolo 61 (norme transitorie) è stato invertito nell'allegato testo della commissione.

Il cons. Walter Blaas, in sede di dichiarazione di voto, ha premesso che si tratta di una legge complessa ma comunque ben strutturata, a cui hanno dato un contributo positivo anche le audizioni delle varie associazioni interessate, tra cui in particolare l'associazione Artigiani (APA) e il Centro Tutela Consumatori. Talune questioni sono state chiarite in maniera soddisfacente nel corso del dibattito in commissione, come quella relativa all'osservanza delle disposizioni sul bilinguismo e al trasporto dei bambini e delle bambine delle scuole dell'infanzia mentre altre, quali ad esempio la pulizia delle pensiline, devono ancora trovare un punto di definizione. Il consigliere si è rammaricato invece per il mancato stralcio delle norme relative all'aeroporto e ha concluso preannunciando il proprio voto contrario nonché la presentazione di una relazione di minoranza.

Il cons. Andreas Pöder ha dichiarato che si tratta di un disegno di legge ben strutturato e che contiene anche spunti positivi, dando atto tra l'altro del buon funzionamento del trasporto pubblico in Alto Adige e apprezzando inoltre il tentativo di riconoscere anche le prerogative degli operatori privati nell'ambito del trasporto pubblico. Secondo il consigliere vi sono tuttavia alcune parti non condivisibili e prime tra tutte le disposizioni riguardanti l'aeroporto. Su questo tema infatti il testo approvato dalla commissione contiene, a suo parere, un coacervo di norme: gli articoli 41 e 42, nella nuova formulazione emendata, nonché l'articolo 11 della LP n. 37/74 di cui viene previsto il mantenimento in vigore. A queste si aggiungeranno poi le disposizioni contenute nel futuro disegno di legge sull'aeroporto che sarà sottoposto a referendum consultivo. In considerazione di tutto ciò, il consigliere ha concluso esprimendo il proprio voto contrario e preannunciando anche la presentazione di una relazione di minoranza.

La cons. Maria Magdalena Hochgruber Kuenzer ha osservato come le norme di questo disegno di legge riguardino un servizio che coinvolge tutte le persone indistintamente, dalla tenera età fino all'età adulta. Ha espresso il proprio apprezzamento in particolare per le norme relative al trasporto dei bambini e delle bambine delle scuole dell'infanzia e anche per l'inserimento in un testo di legge di una disposizione finora disciplinata solo a livello regolamentare, come quella dell'articolo 40, che d'ora in poi consentirà alle persone anziane che vivono in periferia di usufruire, a determinate condizioni, di un servizio di trasporto aggiuntivo. Infine la consigliera ha dichiarato che, a suo parere, la presenza delle norme sull'aeroporto nel presente disegno di legge non rappresenta un problema, ricordando che il referendum consultivo si svolgerà su un altro tema ossia su quello del finanziamento dell'aeroporto da parte della Provincia.

Il cons. Riccardo Dello Sbarba, dopo aver ribadito che si tratta di un disegno di legge chiaro, leggibile e ben strutturato, ha però osservato che la legge avrebbe dovuto contenere maggiori indicazioni sugli obiettivi politici in ordine al settore del trasporto pubblico. Ha inoltre lamentato, da un lato, l'assenza di riferimenti al tema della sostenibilità e dall'altro, la necessità di un approfondimento del tema dei diritti e della partecipazione dei cittadini e delle cittadine. Il punto più negativo di questo disegno di legge è rappresentato invece dalle norme sull'aeroporto. A giudizio del consigliere, dal momento che esiste già la legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37 – che tra l'altro viene mantenuta in vigore –, avrebbero dovuto essere stralciate dal testo le disposizioni di cui agli articoli 2, comma 3, lettera f), 31, comma 3, 41, 42 e 58, comma 1, lettera i). Ha riconosciuto il successo per l'eliminazione della parte riguardante il finanziamento dell'aeroporto ma ha deplorato al contempo il

fatto che alla materia siano dedicate, allo stato attuale, tre differenti discipline: quella contenuta nel presente disegno di legge, la legge provinciale n. 37/74 e il futuro disegno di legge che presenterà il presidente della Provincia. A suo parere tutta la materia avrebbe dovuto invece essere regolamentata nell'ambito di un'unica legge da sottoporre poi al voto referendario dei cittadini. Ha concluso quindi annunciando il proprio voto contrario e la presentazione di una relazione di minoranza.

La cons. Magdalena Amhof ha sottolineato innanzitutto come l'utilizzo del trasporto pubblico da parte, sia degli utenti più giovani che degli anziani, sia profondamente cambiato nell'ultimo decennio esprimendo poi il proprio apprezzamento per l'emanazione di una legge organica sulla materia. La consigliera ha quindi spiegato al cons. Dello Sbarba la ragione dell'attuale coesistenza di tre differenti discipline sull'aeroporto. L'intento è quello di mantenere uno spazio riservato alle norme sull'aeroporto nell'ambito di questa legge, a prescindere da quello che sarà il risultato del referendum consultivo sul disegno di legge di prossima presentazione. La decisione di mantenere in vigore anche la LP n. 37/74 è dovuta invece alla necessità di garantire la gestione e i posti di lavoro presso la struttura aeroportuale. La consigliera ha poi messo in risalto il buon risultato ottenuto con l'approvazione della norma sul trasporto pubblico dei bambini e delle bambine della scuola dell'infanzia, salutando con favore anche la regolamentazione del servizio di trasporto con noleggio del conducente, che consente così alla Provincia di intervenire in un settore di sua competenza. Ha concluso dichiarando la propria soddisfazione per l'approvazione di un testo omogeneo e contenente molti aspetti positivi.

La deliberazione adottata dalla commissione legislativa ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge provinciale n. 4/2010 sul parere negativo del Consiglio dei comuni in ordine all'articolo 5 comma 1, lettere a) e b), e sul parere positivo condizionato in merito agli articoli, 7, 39 e 49 è stata approvata con 4 voti favorevoli e 3 astensioni.

Posto in votazione finale, il disegno di legge provinciale n. 52/15, è stato infine approvato con 4 voti favorevoli (presidente Schiefer e conss. Amhof, Hochgruber Kuenzer e Tschurtschenthaler) e 3 voti contrari (conss. Blaas, Dello Sbarba e Pöder).

PRÄSIDENT: Ich ersuche den Abgeordneten Blaas um Verlesung des Minderheitenberichtes.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Sehr geehrte Damen und Herren!

Hiermit unterbreite ich folgenden Minderheitenbericht zum Landesgesetzentwurf Nr. 52/15: „Öffentliche Mobilität“. Ich weise darauf hin, dass der Gesetzgebungsausschuss mächtig unter Zeitdruck stand und auch auf Bitte des Vorsitzenden die Abgabe dieses Minderheitenberichtes noch weit vor Ablauf des Termins erfolgte.

Vorweg einige positive Aspekte des gut strukturierten Landesgesetzentwurfes Nr. 52/15, welches eine so komplexe Materie wie die öffentliche Mobilität, zu regeln versucht. Aus Freiheitlicher Sicht sind folgende Punkte als positiv zu vermerken, die da wären:

- Schülerverkehrsdienste bei freien Kapazitäten auch für andere Zielgruppen nutzbar;
- Einbindung der Verbraucherschutzzentrale;
- Qualitätscharta für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel;
- Einführung des Transportdienstes für Kindergartenkinder durch die Gemeinden (Artikel 29-bis) mit bis zu max. 30 % Landesmitteln bezuschusst. Diese weitreichende Verbesserung war nur mit den Stimmen der Opposition möglich. Hierzu noch einen großen Dank an den Landtagskollegen Andreas Pöder, welcher sich mittels Abänderungsantrag in dieser Sache besonders hervortut;
- Erwähnung anderer alternativer öffentlicher Verkehrsmittel, wie Trambahn usw.;
- verbesserter Arbeitsschutz und Arbeitsrecht für die Bediensteten im öffentlichen Transportgewerben.

Es handelt sich um ein Gesetz, welches schlussendlich alle Menschen in Südtirol betrifft, egal ob Kindergartenkind, Schüler, Student, Arbeiter, Angestellter, Pendler oder Pensionist. Lobenswert ist auch die teilweise Einbeziehung und Berücksichtigung der Stellungnahmen des LVH, der Verbraucherschutzzentrale und der Wirtschaftsverbände im Wirtschaftsring, welche ihre Standpunkte auch in der Sitzung der IV. Gesetzgebungsausschuss darlegen konnten.

Dieser Gesetzentwurf ist aber auch ein sehr weitgestecktes Rahmengesetz, welches der Landesregierung wichtige und weitest gehende Entscheidungsfreiheit lässt bzw. überlässt.

Leider offenbart dieser Gesetzentwurf viele Schwächen, Widersprüche und Fehler. Dies belegen die in Teilen negative Stellungnahme des Rates der Gemeinden, die vielen Abänderungsanträge, welche von den Ausschussmitgliedern, aber auch vom zuständigen Landesrat eingebracht wurden. Was den Abschnitt 9 anbelangt, welcher mit Artikel 41 die Konzession und Führung der Flughafeneinrichtung sowie die Kosten der Führung beinhaltet und mit Artikel 42 die Flugverkehrsdiene, die Flugverbindungen und deren Finanzierung regelt, ist es auf Druck der Ausschussmitglieder der Opposition gelungen, die ursprüngliche Vorlage durch eine abgeschwächte und verwässerte Version zu erreichen. Trotzdem bleibt auch hier unser Vorbehalt und Widerstand gegen diese weichgespülten Artikel 41 und 42 weiterhin aufrecht.

Nicht genutzt wurde von der Landesregierung, insbesondere dem Ideator dieses Gesetzentwurfes Landesrat Mussner, auch nicht die Möglichkeit in Bezug auf die Proporzanwendung, die Zweisprachigkeits- bzw. Dreisprachigkeitspflicht, deren Einhaltung und Ausbezahlung an die Angestellten der Konzessionäre und beauftragten Sub-Unternehmen klar und eindeutig zu regeln. Dies schwächt damit weiterhin die Verhandlungsposition des Landes in Verhandlungen mit den staatlichen Stellen der Eisenbahngesellschaft. Man kann nicht von staatlicher Seite Forderungen erheben bzw. einfordern, welche im eigenen Kompetenzbereich weder eingehalten, überprüft noch sanktioniert werden. Kurzum ein Offenbarungseid der Zweisprachigkeit und der Proporzbestimmungen durch die Landesregierung.

Ein weiterer Streitpunkt liegt im Artikel 5 des Gesetzentwurfs, welcher die Zuständigkeiten der Gemeinden anspricht. In Bezug auf die Reinigung, Entleerung der Papierkörbe, Schneeräumung und Instandhaltung der Haltestellen der öffentlichen Busdienste auf dem jeweiligen Gemeindegebiet, wäre es angebracht, hierfür je nach Straßentyp die Zuständigkeiten zu regeln. Also in der Praxis wäre dann auf Landesstraßen der Landesbauhof, auf den Gemeindestraßen die Gemeinde in Eigenregie zuständig.

Zudem fordern wir Freiheitliche unter Artikel 5 Absatz 1 den Buchstaben g) einzuführen, mit dem Auftrag an die Gemeinden für die Verwirklichung von Haltestellen und/oder Stellplätze für Taxi und Mietwagendienste mit Fahrer zu sorgen.

Als besonders bedenklich empfinden wir Freiheitlichen den in Artikel 34 Absatz 2 festgeschriebenen Passus: „Bei fehlender Einigung mit der zuständigen Gemeinde kann das Land Südtirol aus eigener Initiative die eventuelle Änderung des Gemeindebauleitplanes im Sinne des geltenden Landesraumordnungsgesetzes vornehmen.“ Warum kein Aufschrei der Gemeinden, warum steht im Gutachten des Rates der Gemeinden hierüber gar nichts? Auf meine konkrete Frage an den Landesrat Mussner, ob mit einer solchen Regelung die Seilbahnverbindung Brixen mit Standort Zugbahnhof auf die Plose, auch ohne, oder trotz ablehnender Volksbefragung „durchgedrückt“ werden könnte, bestätigte mir der Landesrat diese Möglichkeit. Hier steht auch die Autonomie der Gemeinden auf dem Spiel. Andererseits wäre es auch durchaus denkbar, dass in einem Wechselspiel „gute Gemeinde – böse Landesregierung“, der schwarze Peter weg von der Gemeinde, nach Bozen abgegeben werden könnte. Auch hier werden wir mittels Abänderungsantrag versuchen diese demokratiepolitische Schiefelage zu beseitigen.

Aus diesen Gründen lehnen wir Freiheitlichen den Gesetzentwurf in vorliegender Form entschieden ab, behalten uns aber die Option offen, einzelne Artikel zu befürworten und bei dementsprechender Abänderung dem gesamten Gesetz zuzustimmen oder Enthaltung zu üben.

Gentili consigliere e consiglieri,

sottopongo la seguente relazione di minoranza al disegno di legge provinciale n. 52/15: "Mobilità pubblica", facendo presente che la commissione legislativa ha dovuto lavorare in tempi molto stretti e che, su richiesta del presidente, questa relazione di minoranza è stata presentata con grande anticipo rispetto alla scadenza dei termini.

Per cominciare, alcuni aspetti positivi del disegno di legge n. 52/15, una proposta legislativa ben strutturata, che cerca di regolamentare una materia molto complessa quale è la mobilità pubblica. Dal punto di vista dei Freiheitlichen sono da salutare con favore i seguenti aspetti:

- i servizi di trasporto scolastico utilizzabili, quando vi siano posti eccedenti, anche da utenti di altre categorie;
- il coinvolgimento del Centro tutela consumatori utenti;

- la Carta della qualità dei servizi per l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto;
- l'istituzione, da parte dei Comuni, del servizio di trasporto per i bambini e le bambine della scuola dell'infanzia, al cui finanziamento la Provincia partecipa nella misura massima del 30 per cento (articolo 29-bis). Questo importante miglioramento è stato introdotto solo grazie ai voti dell'opposizione. A tale proposito, un doveroso grazie al collega cons. Andreas Pöder, che con il suo emendamento ha fatto un egregio lavoro;
- la menzione di mezzi di trasporto pubblico alternativi, come ad esempio quelli tranviari ecc.;
- i miglioramenti nel campo della sicurezza del lavoro e del diritto del lavoro per i dipendenti del settore dei trasporti pubblici.

Si tratta di una legge che, dopotutto, riguarda tutte le persone che vivono in Alto Adige, tra cui i bambini della scuola dell'infanzia, gli scolari, gli studenti, gli operai, gli impiegati, i pendolari e i pensionati. Merita un elogio anche il parziale coinvolgimento e la presa in considerazione dei pareri dell'APA, del Centro tutela consumatori utenti e delle associazioni economiche che fanno capo al Wirtschaftsring, le quali hanno potuto esprimere il loro punto di vista anche nella seduta della IV commissione legislativa.

Ma questo disegno di legge è anche una legge quadro a maglie molto larghe, che lascia ovvero affida alla Giunta provinciale un ampissimo spazio di manovra.

Purtroppo il disegno di legge contiene molti punti deboli, contraddizioni ed errori, come dimostrano alcune osservazioni critiche del Consiglio dei Comuni e i molti emendamenti presentati non solo dai componenti della commissione ma anche dall'assessore competente. Per quanto concerne il Capo IX – che all'articolo 41 si occupa della concessione e gestione delle strutture aeroportuali nonché dei costi di gestione, e all'articolo 42 dei servizi aerei, dei collegamenti aerei e del loro finanziamento – in seguito alle pressioni dei componenti dell'opposizione è stato possibile sostituire la versione originaria con una versione più generica. Nonostante ciò, manteniamo le nostre riserve e rimaniamo contrari anche a questa versione meno vincolante degli articoli 41 e 42.

La Giunta provinciale e in particolare l'ass. Mussner, ideatore di questo disegno di legge, non hanno colto l'occasione per disciplinare in modo chiaro e inequivocabile l'applicazione della proporzionale e dell'obbligo del bi- e trilinguismo, con il pagamento della relativa indennità ai dipendenti dei concessionari e dei subaffidatari. Ciò indebolisce ulteriormente la posizione contrattuale della Provincia nelle trattative con le sedi statali delle Ferrovie. Non si possono infatti avanzare richieste allo Stato, se tali richieste non possono essere soddisfatte né verificate o sanzionate nel proprio ambito di competenza. Per farla breve, la Giunta provinciale getta la spugna per quanto riguarda il bilinguismo e la proporzionale.

Un altro punto controverso interessa l'articolo 5 del disegno di legge, che disciplina le competenze dei Comuni. Per quanto riguarda la pulizia, lo svuotamento dei cestini, lo sgombero della neve e la manutenzione delle fermate dei servizi bus di linea che si trovano nei diversi Comuni, sarebbe opportuno definire le competenze per le diverse categorie di strade. In pratica, per le fermate lungo le strade provinciali sarebbero competenti i cantieri stradali provinciali, mentre per quelle lungo le strade comunali sarebbe direttamente competente il Comune.

Noi Freiheitlichen chiediamo inoltre che nel comma 1 dell'articolo 5 sia inserita una lettera g) con cui si incaricano i Comuni di realizzare fermate e/o spazi per i servizi di taxi e di noleggio con conducente.

Riteniamo inoltre molto problematico il seguente passaggio nel comma 2 dell'articolo 34: "In caso di mancato accordo con il competente Comune, la Provincia di Bolzano può procedere di propria iniziativa all'eventuale modifica del piano urbanistico comunale, ai sensi del vigente ordinamento urbanistico provinciale." Perché i Comuni non insorgono? Perché nel parere del Consiglio dei Comuni non c'è nulla al riguardo? A una mia esplicita domanda volta a verificare se una regolamentazione di questo genere consentirebbe di "imporre" il collegamento funiviario tra la stazione ferroviaria di Bressanone e la Plose anche senza consultazione popolare, o malgrado il no della popolazione, l'assessore Mussner ha risposto che tale possibilità sussiste. Qui è in gioco anche l'autonomia dei Comuni. D'altra parte è pure ipotizzabile che qualche Comune approfitti della situazione per addossare alla Provincia la responsabilità di decisioni sgradite ai cittadini. Anche in questo caso cercheremo di ovviare a tale deficit di democrazia con un emendamento.

Per tutte le suddette ragioni, noi Freiheitlichen respingiamo con forza il disegno di legge nell'attuale versione, pur riservandoci di sostenere eventualmente singoli articoli e, in caso di approvazione delle necessarie modifiche, di votare a favore della proposta legislativa o di astenerci.

PRÄSIDENT: Ich ersuche den Abgeordneten Dello Sbarba um Verlesung des Minderheitenberichtes.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): 1. *Una presenza abusiva: l'aeroporto*

Il disegno di legge sulla "Mobilità pubblica" è stato appesantito da un intero Capo (il IX, "Attività aeronautica") e ben 5 articoli sull'aeroporto di Bolzano che avrebbero vanificato il referendum annunciato per il 2016, poiché già predeterminavano tutto ciò che sul traffico aereo in provincia di Bolzano c'è da decidere. E cioè:

che la Provincia incarichi una propria società di gestire l'aeroporto e la finanzia con denaro pubblico (art. 41) ;

che la Provincia incarichi compagnie aeree private di effettuare voli di linea e li finanzia con denaro pubblico (art. 42);

che la Provincia finanzia con denaro pubblico le opere infrastrutturali per l'aeroporto e per la sua manutenzione (art. 31, comma 3);

che nel sistema di trasporto pubblico rientrino anche servizi di collegamento aeroportuale (art. 2, comma 3, lettera f);

che alla Giunta provinciale sia delegato di decidere con regolamento di attuazione (dunque con una semplice delibera) sulla "gestione delle strutture e dei servizi aeroportuali" (art. 58, comma 1, lettera i).

La comparsa di questi articoli "abusivi" metteva in dubbio la credibilità della politica e la sua lealtà verso le cittadine e i cittadini, cui la Giunta ha promesso di rimettere ogni decisione. Noi Verdi insieme alle altre forze di opposizione ci siamo battuti perché questi articoli fossero completamente cancellati. Alla fine c'è voluto l'intervento diretto del presidente Kompatscher per convincere assessorato e maggioranza a depotenziare gran parte di queste norme, eliminando i commi riguardanti finanziamenti.

Tuttavia nella legge resta ancora il capo IX sulla "Attività aeronautica", con gli articoli 41 e 42 (benché "amputati") e restano i commi all'articolo 2 e soprattutto all'articolo 58, cioè la delega in bianco alla Giunta provinciale di decidere con delibera in materia aeroportuale. Quest'ultima norma è particolarmente insidiosa se collegata alla esistente legge provinciale sull'aeroporto di Bolzano (art. 11 della LP n. 37 del 1974), che non è stata cancellata, com'era previsto inizialmente all'articolo 59, ma viene mantenuta in vigore. Non dimentichiamo che in base a questo solo articolo l'aeroporto è potuto esistere per due decenni con i buchi di bilancio che tutti conoscono.

In poche settimane abbiamo assistito a una triplicazione delle leggi sull'aeroporto: le norme superstiti della presente legge, la vecchia legge sopravvissuta e la neonata legge che andrà a referendum. Una frammentazione di norme che contraddice la promessa di una decisione popolare sulla problematica dell'aeroporto, riunita in tutti i suoi aspetti in una legge unitaria e compatta. Per questo invitiamo il Consiglio a eliminare ogni traccia di traffico aereo da questa legge sulla "Mobilità pubblica".

2. Il confronto sul futuro della mobilità provinciale

Per predisporre il presente disegno di legge la Giunta ha impiegato oltre un anno (la prima bozza fu presentata alle imprese di trasporto nel novembre 2014) durante i quali, dietro le quinte, si è svolto un braccio di ferro tra l'assessorato e i gestori dei servizi di trasporto. Il risultato è una legge quasi completamente svuotata di contenuti, una cornice senza quadro, che rimanda le decisioni più importanti a regolamenti di attuazione che la Giunta provinciale definirà con propria delibera. Il conflitto dunque non è risolto, ma solo rimandato ai regolamenti attuativi, e si svolgerà di nuovo all'insaputa delle cittadine e dei cittadini, che invece dovrebbero essere i protagonisti in decisioni che riguardano la loro vita quotidiana e il loro diritto a spostarsi in modo efficiente, sicuro e rispettoso dell'ambiente.

I termini del conflitto che c'è stato attorno a questa legge li possiamo capire solo ricostruendone l'iter e confrontando la sua stesura iniziale con quella definitiva, con in mezzo i pareri legali e tecnici – in alcuni casi molto corposi – presentati dai diversi gestori.

Il nodo del conflitto è quanto di pubblico e quanto di privato dev'esserci nel sistema di trasporto pubblico in provincia di Bolzano. Quanto della filiera dei sistemi di trasporto deve essere affidato al mercato. E se l'efficienza e la sostenibilità del sistema dipenda da una pianificazione pubblica partecipata e democratica orientata ai bisogni dell'utenza, o dalla concorrenza tra operatori privati orientati al profitto.

L'alternativa non è teorica, ma pratica ed urgente, alla luce della scadenza delle concessioni fissata per la fine del 2018 e le nuove norme europee e statali che regolano gli affidamenti dei servizi pubblici. Entro questa data si deciderà sul dilemma tra quanta gestione pubblica e quanta privatizzazione – e, nel campo privato, chi tra le imprese vincerà la partita.

Attualmente la gestione del trasporto pubblico in Sudtirolo è un misto tra società pubbliche e private, con 4 attori principali:

TRENITALIA per quanto riguarda la ferrovia, con la quale la Provincia stipula un contratto di servizio. SASA, azienda pubblica di proprietà dei comuni di Bolzano, Merano e Laives, con 318 dipendenti, 42 linee e quasi 7 milioni di chilometri percorsi all'anno.

SAD, azienda privata con una piccola quota provinciale (11% di STA) con 550 dipendenti, 80 linee e 15 milioni di chilometri all'anno. Gestisce anche numerosi servizi ferroviari (come il treno della Venosta, oltre che Pusteria e Bolzano-Merano in condominio con Trenitalia) e funiviari (Renon, S. Genesio, Mendola) I principali azionisti di SAD sono l'Azienda di Trasporti Gatterer di Falzes e la Habitat dell'imprenditore Tosolini. Le quote di minoranza di STA e forse anche quelle del fondatore Maccioni (11,1%) sono in vendita e l'impresa Gatterer pare avere sia le condizioni che la volontà di rilevarle. Con queste acquisizioni l'imprenditore di Falzes Ingemar Gatterer diventerebbe il "signore di SAD".

LIBUS, consorzio dei concessionari privati, 10 milioni di chilometri percorsi all'anno, di cui la quota maggiore dall'Azienda Gatterer (3,2 milioni di chilometri), la stessa presente in SAD.

Questa costellazione si è costruita negli anni, soprattutto nei 25 dell'epoca Durnwalder, e vede coesistere società pubbliche e private. Nel 2018, stando ai nuovi regolamenti europei e nazionali, vanno rinnovati gli affidamenti e i servizi possono essere messi a gara pubblica, oppure affidati in house a società interamente pubbliche, come nel settore autostradale avverrà con la concessione dell'A22 a una Autobrennero trasformata in società in house degli enti locali del territorio.

È sul crinale del rapporto pubblico/privato che si è sviluppato il confronto tra la Provincia e gli attuali gestori.

3. La prima stesura del disegno di legge

La prima versione della legge sulla "Mobilità pubblica" era ben diversa da quella attuale:

Innanzitutto, il primo testo predisposto dall'assessorato era molto più dettagliato e conteneva già in legge i criteri che avrebbero orientato diverse scelte. Ad esempio, erano già contenuti in legge:

gli obiettivi fondamentali del piano provinciale della mobilità;

i criteri per disegnare i bacini omogenei di trasporto pubblico da affidare in modo unitario;

i principi per le gare di affidamento;

i contenuti minimi dei contratti di servizio;

le garanzie indispensabili per un'efficace informazione all'utenza;

le funzioni base dei punti informativi (infopoint);

i contenuti minimi della Carta di qualità dei servizi.

In secondo luogo, il primo testo della legge conteneva, accanto all'ipotesi di gara tra privati, anche un ampio articolo (l'ex 22) che consentiva l'affidamento diretto in house e addirittura la possibilità per la Provincia stessa di fornire i servizi di trasporto pubblico, o direttamente o attraverso una propria società (poteva essere la STA, per esempio). Tale ipotesi di gestione totalmente pubblica non è campata in aria, ma ha in Trentino l'esempio a noi più vicino: la Trentino Trasporti Spa è infatti una società interamente della Provincia, nata nel 2002 dalla fusione di Atesina e Ferrovia Trento Malè.

In terzo luogo, il primo testo predisposto dall'assessorato prevedeva un rafforzamento del ruolo dell'Agenzia provinciale per la Mobilità, cui spettava la regia del sistema di trasporto pubblico e tutte le funzioni ad esso collegate (biglietti, orari, coordinamento, affidamenti, controlli ecc...), mentre alla STA spettava il ruolo di braccio operativo per quanto riguarda infrastrutture e mezzi (attualmente la maggioranza dei mezzi in uso dai gestori sono di proprietà della Provincia).

In quarto luogo, il primo testo prevedeva il mantenimento dell'attuale sistema di remunerazione a costo lordo, con cui da un lato la Provincia remunera i gestori del servizio con un compenso fisso a

chilometro (per il 2016 sarà 2,8722 € per le linee urbane e 2,5996 € per le extraurbane) e dall'altro incamera gli introiti di biglietti e abbonamenti.

4. L'opposizione del privato

Su questa prima bozza della legge è caduta una pioggia di obiezioni da parte degli attuali gestori del trasporto. La SASA e i comuni suoi proprietari hanno ovviamente cercato in ogni modo di difendere il servizio attualmente gestito, che è quello a più alta intensità di passeggeri. Ma è dall'Azienda di Trasporti Gatterer di Falzes, che primeggia nel comparto privato, che è arrivata l'opposizione più forte.

Alla fine del dicembre del 2014 il titolare Ingemar Gatterer ha presentato alla Giunta, e poi inviato per conoscenza a tutti i soggetti interessati – compresi noi consiglieri e consigliere provinciali – un voluminoso parere legale che contestava alla radice quanto preparato dall'assessorato. Gatterer contestava i punti salienti:

l'ipotesi di gestione in house della Provincia ("in base a questo disegno di legge la Provincia potrebbe decidere di gestire direttamente tutta la rete"), chiedendo invece concorrenza tra privati sul mercato,

l'ipotesi che la Provincia (tramite STA) continui a acquistare mezzi e infrastrutture e il mantenimento del modello di compenso a costo lordo, che insieme avrebbero sottratto ai privati una quota consistente di business ("così il 65% dei costi variabili verrebbero sottratti al regime della concorrenza"), il ruolo della Agenzia della Mobilità, considerata "un assurdo doppione",

il fatto che i criteri fissati in legge avrebbero portato a gare su bacini troppo piccoli, mentre erano auspicati bacini più ampi possibile, in modo da favorire le imprese più efficienti sul mercato,

il fatto che la bozza di legge disciplinasse troppo nel dettaglio i diversi aspetti del servizio, mentre occorreva lasciare maggiore libertà organizzativa ai privati ("vi è il rischio che le imprese si limitino al mero rispetto delle clausole senza aggiungere nulla di proprio"),

il fatto che non si considerasse l'ipotesi di affidare ai privati anche una "competenza tariffaria", con conseguente aumento delle tariffe giudicate troppo basse, "facendo leva in modo mirato sulla propensione di spesa degli utenti".

In definitiva: secondo il parere presentato da Ingemar Gatterer la bozza di legge avrebbe avuto "un approccio da economia pianificata e non di mercato (...) poiché punta chiaramente a un trasporto locale in mano alla Provincia (...) riducendo le imprese private a semplici autisti su commissione".

5. L'attuale disegno di legge: una radicale riscrittura

Non sappiamo come si sia svolto in confronto tra queste opinioni contrapposte. Ne conosciamo però il risultato: il disegno di legge attualmente in esame del Consiglio.

L'impressione è che si tratti di un compromesso che consiste nel togliere il più possibile le parti conflittuali e lasciare aperte tutte le opzioni, rinviando tutto a decisioni della sola Giunta provinciale. In particolare:

È stata soppressa l'Agenzia per la Mobilità. Le sue funzioni sono state redistribuite a STA e (soprattutto) all'Ufficio mobilità. Qui le obiezioni dei privati sono state pienamente accolte – su un punto particolarmente debole dell'amministrazione.

L'assessore ha dichiarato che la Provincia non acquisterà più tramite STA i mezzi di trasporto.

È stata eliminata l'ipotesi della gestione pubblica da parte di una società in house della Provincia.

L'affidamento con gara è fissato come norma generale.

Sono stati eliminati tutti i criteri e principi prima presenti in legge. Il nuovo articolo 58 affida alla Giunta provinciale l'intera applicazione della legge: Piano provinciale della mobilità, bacini del trasporto pubblico, criteri per gli affidamenti, contenuti dei contratti di servizio, informazione all'utenza, Carta di qualità dei servizi. Il braccio di ferro continuerà, ma a un tavolo ristretto tra esecutivo e gestori.

Al sistema di remunerazione lorda è stata aggiunta la possibilità di ricorrere anche alla remunerazione netta (cioè il gestore incassa i biglietti e riceve un compenso aggiuntivo della Provincia) o a "forme miste" – insomma, tutto il possibile.

Sono state generalmente ridotte le sanzioni per i gestori che violano gli impegni di servizio.

Su questi punti non c'è dubbio che la pressione dei privati abbia ottenuto notevoli risultati.

Su altri aspetti invece la Giunta ha tenuto duro, e cioè:

È stata mantenuta la regia pubblica su orari e tariffe.

Sono state mantenute regole abbastanza severe in materia di subappalti, impegni degli affidatari, cessioni, subentri, revoche e decadenze.

Viene tolta alla SAD (società privata) e trasferita a STA (società pubblica) la competenza sul sistema informativo agli utenti e l'amministrazione dei titoli di viaggio (biglietterie, obliteratori ecc...).

Su due punti, che riguardano rispettivamente il caso SASA e i diritti dei/delle dipendenti, sono stati aggiunte nuove norme:

L'articolo "salva SASA" è il 20: qui viene resuscitata l'ipotesi dell'affidamento in house a una società interamente pubblica dei comuni. L'articolo nasce ovviamente su richiesta dei tre comuni e della loro società. I quali tuttavia non possono dormire sogni tranquilli: come è stato chiarito dall'Assessore alla Commissione legislativa, poiché la legge stabilisce come normalità le gare, l'affidamento in house si configura qui come eccezione che deve essere sottoposta alla approvazione della Commissione Europea. Se l'Europa dice di no, anche tutto il servizio gestito ora da SASA andrà a gara.

I sindacati dei e delle dipendenti sono intervenuti ottenendo clausole di difesa del posto di lavoro in caso di subentri e subappalti e clausole di rispetto dei contratti sia nazionali che territoriali integrativi negli obblighi delle aziende affidatarie, sub affidatarie e subentranti.

Resta il fatto che l'essenziale non si trova più in legge, ma viene delegato in un secondo momento alla Giunta provinciale.

La tendenza a svuotare le leggi di ogni preciso contenuto si è fatta strada negli ultimi anni anche nella legislazione provinciale. Il Consiglio è chiamato sostanzialmente a approvare mere leggi-delega. Il rimedio che proponiamo è che sui regolamenti di attuazione più importanti la Giunta sia impegnata a confrontarsi nelle competenti Commissioni legislative, che possono anche promuovere audizioni delle parti interessate. In questo caso mi sembra fondamentale il confronto in Commissione almeno sul Piano provinciale della mobilità e sulla Carta di qualità dei servizi.

6. Chi non ha voce: ambiente e utenti

Nel conflitto durato oltre un anno tra assessorato e gestori, portatori di interessi economici, chi è rimasto senza voce in capitolo sono l'ambiente e gli/le utenti, che invece dovrebbero essere al centro di una legge per la mobilità in provincia di Bolzano.

6.a. L'ambiente

Il sistema di mobilità contribuisce in maniera determinante al cambiamento climatico. Come è scritto nel "Piano clima 2050" approvato dalla Giunta provinciale: "Nel settore dei trasporti, il fabbisogno energetico è coperto in larga parte da grandi quantitativi di energie fossili. Questo significa che il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili delle emissioni di CO2 in Alto Adige".

Se il nostro Piano clima prevede che entro il 2050 il 90% del consumo energetico della nostra provincia dovrà essere coperto da energie rinnovabili, il lavoro da fare nel settore della mobilità è enorme, visto che i trasporti rappresentano oltre il 30% dei nostri consumi energetici (quasi interamente fossili). Il "Piano clima" individua tre assi strategici: riduzione della mobilità inutile, individuale e motorizzata; trasferimento di persone e merci su sistemi di mobilità collettiva e pubblica ad alta efficienza energetica; incentivazione della mobilità ecologica.

Tutti questi principi avrebbero dovuto essere il fondamento di una legge che riordina il sistema pubblico di mobilità e invece nel presente testo non se ne trova traccia. Forse viene dato per scontato, ma scontato non è. La legge in questo è assolutamente carente.

Per rimediare almeno in parte, proponiamo innanzitutto di inserire nell'articolo sui principi una serie di commi che richiama la strategia di lotta al cambiamento climatico e mettano al centro gli obiettivi della mobilità sostenibile, facendo riferimento sia al Piano clima provinciale, sia al Protocollo sui Trasporti della Convenzione delle Alpi.

Proponiamo inoltre una serie di emendamenti ad altri articoli per ridurre l'impatto ambientale anche del sistema di trasporto pubblico e per incentivare – con un'azione complementare del sistema pubblico – soluzioni ecologiche e comunitarie anche nel sistema della mobilità privata (car sharing, car pooling, mobilità elettrica e ciclabile).

6.b. I diritti di cittadine e cittadini

Un servizio dei trasporto ha come prima referente l'utenza, ai cui bisogni deve orientarsi. Anche su questo nel presente disegno di legge c'è ben poco. Criteri di qualità vengono delegati alla Giunta. Positivo è il coinvolgimento delle associazioni di tutela dei consumatori e degli utenti nella definizione della Carta dei Servizi, ma è un ruolo limitato e non basta a rappresentare un'utenza capillare e distribuita sul territorio come quella dei servizi di mobilità, che incidono direttamente sulla qualità della vita quotidiana dei singoli cittadini e cittadine.

Per restituire agli e alle utenti la voce che meritano, proponiamo per esempio di:
 affermare la centralità dell'utenza nell'articolo sui principi;
 ancorare i diritti delle persone in casi di disservizio a precise norme giuridiche sia a livello statale (legge n. 244/2007) che provinciale (LP n. 22/2012), come ha proposto il Comitato di Tutela dei Consumatori ed Utenti in un documento consegnato alla commissione;
 istituire una "Consulta delle passeggere e dei passeggeri", come esiste da anni in oltre 100 tra Länder e città in Germania (il modello a cui ci siamo ispirati è quello in vigore in Sassonia-Anhalt, snello ed efficace). Il suo compito è quello di monitorare la qualità del servizio e fare proposte di miglioramento, dare propri pareri sul piano provinciale della mobilità pubblica, sulla definizione dei bacini, sulla Carta della qualità dei servizi e sui diversi regolamenti attuativi previsti dalla presente legge;
 spingere i gestori del servizio ferroviario a misure più favorevoli all'utenza come la diffusione degli obliteratori e il trasporto di biciclette al seguito;
 incentivare l'uso del trasporto pubblico da parte delle persone pendolari prevedendo la possibilità di un abbonamento a prezzo ridotto su una tratta a loro scelta. Questo sistema attenuerebbe gli effetti di ben due rincari delle tariffe in pochi anni soprattutto per chi viaggia su tratte medie, percorrendo tra i 4.000 e i 7.000 km all'anno.

6.c. I Comuni

La legge affida ai Comuni nuove competenze e questo è importante, tuttavia tali competenze devono essere coperta da un adeguato finanziamento e i comuni devono avere voce in capitolo nelle decisioni più importanti. Non sempre la Commissione legislativa ha recepito le proposte dei comuni e proponiamo che il Consiglio intervenga:

elevando il contributo provinciale ai servizi di trasporto per gli asili nido (non un "massimo il 30%", ma "almeno il 30%" com'era scritto nella prima versione della legge);
 dispensando i Comuni dagli oneri di pulizia e manutenzione delle fermate da loro non richieste;
 sottoponendo l'approvazione del Piano della Mobilità alla normativa prevista per i piani di settore nella Legge Urbanistica, in modo che sia adottata una procedura chiara, definita dalla legge, con precisa indicazione dei tempi e della modalità dell'espressione dei pareri sia da parte dei comuni che delle cittadine e cittadini.

Con queste proposte desideriamo riempire di contenuti una legge che, nell'attuale testo, è solo una vuota cornice.

1. Flughafen ohne Daseinsberechtigung

Der Gesetzentwurf zur "öffentlichen Mobilität" wurde mit einem ganzen Abschnitt (Nr. 9, „Luftfahrtstätigkeit“) und nicht weniger als 5 Artikeln zum Bozner Flughafen überladen, welche die Sinnhaftigkeit des für 2016 angekündigten Referendums zunichte gemacht hätten, da sie schon alle Entscheidungen zum Thema Flugverkehr in Südtirol vorwegnehmen würden, wobei vorgesehen war, dass das Land eine eigene Gesellschaft mit dem Flughafenbetrieb beauftragen und mit öffentlichen Geldern finanzieren solle (Art. 41);

dass das Land private Fluggesellschaften mit der Durchführung von Linienflügen beauftragen und zur entsprechenden Finanzierung öffentliche Gelder verwenden solle (Art. 42);

dass das Land mit öffentlichen Geldern die Infrastrukturen und Instandhaltungsarbeiten für den Flughafen finanzieren solle (Art. 31 Absatz 3);

dass in das öffentliche Verkehrssystem auch die Dienste für die Anbindung an den Flughafen einfließen sollen (Art. 2 Absatz 3 Buchstabe f);

dass der Landesregierung die Befugnis erteilt werden solle, über Durchführungsverordnungen (also mit einfachem Beschluss) über die „Führung der Flughafeneinrichtungen und der Flughafendienste“ zu entscheiden (Art. 58 Absatz 2 Buchstabe i).

Das Vorhandensein dieser „Blindgänger-Artikel“ stellte die Glaubwürdigkeit der Politik und ihre Aufrichtigkeit gegenüber der Bürgerschaft in Frage, obgleich die Landesregierung versprochen hatte, Letzterer jegliche Entscheidungen zu überlassen. Wir Grüne haben uns gemeinsam mit den anderen Kräften der Opposition dafür eingesetzt, dass diese Artikel gänzlich gestrichen werden. Schlussendlich bedurfte es des direkten Einschreitens des Landeshauptmannes Kompatscher, um das Ressort und die Mehrheit davon zu überzeugen, einen Gutteil dieser Bestimmungen zu entschärfen, indem die Absätze zu den Finanzierungen gestrichen wurden.

Dennoch bleibt weiterhin der Abschnitt IX über die „Luftfahrttätigkeit“ mit den (wenn auch „beschnitten“) Artikeln 41 und 42 erhalten, wie auch die Absätze unter Artikel 2 und vor allem jene des Artikels 58 mit dem Blankoscheck für die Landesregierung für Entscheidungen über den Flughafen mittels Beschluss. Letztgenannte Bestimmung ist besonders im Zusammenhang mit dem bestehenden Landesgesetz zum Bozner Flughafen (Art. 11 des Landesgesetzes Nr. 37 aus dem Jahr 1974) besonders heimtückisch; das genannte Gesetz wird nämlich nicht, wie ursprünglich unter Artikel 59 vorgesehen, außer Kraft gesetzt, sondern bleibt erhalten. Es sei daran erinnert, dass der Flughafen auf der Grundlage dieses einen Artikels trotz der allseits bekannten Bilanzlöcher zwei Jahrzehnte lang Bestand hatte.

Innerhalb weniger Wochen fand eine Verdreifachung der Gesetze zum Flughafen statt: die noch übrig gebliebenen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes, das alte noch bestehende Gesetz und das neu entstandene, das Gegenstand der Volksbefragung sein wird. Daraus ergibt sich ein Gemenge an Bestimmungen, das im Widerspruch zum versprochenen Volksentscheid über die Flughafenproblematik in all ihren Aspekten in Form eines einheitlichen und kompakten Gesetzes steht. Daher ersuchen wir den Landtag, jegliche Bestimmungen zum Flughafenverkehr aus diesem Gesetz zur „öffentlichen Mobilität“ zu entfernen.

2. Kampf um die Zukunft der Mobilität in unserem Land

Für die Ausarbeitung des vorliegenden Gesetzentwurfs benötigte die Landesregierung mehr als ein Jahr (ein erster Entwurf wurde den Verkehrsunternehmen im November 2014 vorgelegt). Während dieser Zeit fand hinter den Kulissen ein Tauziehen zwischen dem zuständigen Ressort und den Betreibern der Verkehrsdienste statt. Das Ergebnis davon war ein beinahe vollkommen inhaltsloses Gesetz, eine leere Hülse, die zur Folge hat, dass die wichtigsten Entscheidungen per Durchführungsverordnung getroffen werden, welche die Landesregierung mittels Beschluss erlassen kann. Das Problem wurde daher also nicht gelöst, sondern nur auf den Zeitpunkt der Ausarbeitung der Durchführungsverordnungen verschoben, wobei die Bürgerinnen und Bürger wieder ausgeklammert werden, obwohl doch gerade die Bevölkerung maßgeblich an jenen Entscheidungen teilhaben sollte, die ihr alltägliches Leben und ihr Recht auf ein effizientes, sicheres und umweltfreundliches Verkehrswesen betreffen.

Die Hintergründe der Meinungsverschiedenheiten zu diesem Gesetzentwurf werden erst angesichts seines Werdegangs und seiner ursprünglichen Fassung im Vergleich zu seiner definitiven Version mit all den dazwischen liegenden, von den verschiedenen Betreibern eingebrachten und teilweise recht umfangreichen rechtlichen und technischen Gutachten klar.

Der primäre Streitpunkt liegt in der Frage, wie öffentlich und wie privat geprägt das öffentliche Verkehrswesen in Südtirol sein soll. Inwieweit soll das Verkehrssystem dem Markt überlassen werden? Sollen Effizienz und Nachhaltigkeit des Systems von einer öffentlichen, partizipativen und demokratischen Planungsarbeit abhängen, die auf die Bedürfnisse der Nutzerschaft abgestimmt ist, oder vom Wettbewerb zwischen privaten, profitorientierten Anbietern?

Diese Entscheidungen sind nicht nur Teil einer rein theoretischen Überlegung, sondern betreffen ganz praktische, dringend erforderliche Lösungsansätze, da Ende 2018 die Konzessionen ablaufen werden und neue europäische und staatliche Bestimmungen über die Vergabe von öffentlichen Diensten bestehen. Innerhalb der genannten Frist wird über die Frage entschieden werden, inwieweit der Betreiber öffentlich sein soll oder welcher Grad an Privatisierung zugelassen wird – und, was die Privatwirtschaft betrifft, welches Unternehmen das Rennen für sich entscheiden wird.

Derzeit wird der öffentliche Verkehr in Südtirol teils von öffentlichen, teils von privaten Gesellschaften betrieben, wobei 4 Hauptakteure genannt werden können:

TRENITALIA im Bereich des Eisenbahnverkehrs, mit einem mit dem Land abgeschlossenen Dienstleistungsvertrag;

SASA, ein öffentlicher Betrieb im Eigentum der Gemeinden Bozen, Meran und Leifers, mit 318 Beschäftigten, 42 Linien und fast 7 Millionen zurückgelegten Kilometern jährlich;

SAD, ein privates Unternehmen mit einer bescheidenen Landesbeteiligung (11 % seitens der STA), 550 Beschäftigten, 80 Linien und fast 15 Millionen zurückgelegten Kilometern jährlich; auch zahlreiche Eisenbahndienste (wie etwa die Vinschger Bahnlinie, jene des Pustertals und jene zwischen Bozen und Meran, gemeinsam mit Trenitalia) und Seilbahnen (Ritten, Jenesien, Mendel) werden von SAD betrieben. Hauptaktionäre von SAD sind das Verkehrsunternehmen Gatterer, Pfalzen, und die

Gesellschaft Habitat des Unternehmers Tosolini. Die Minderheitenanteile an den STA und vielleicht auch jene des Gründers Maccioni (11,1 %) stehen zum Verkauf und das Unternehmen Gatterer scheint sowohl die Voraussetzungen als auch das Interesse für einen Ankauf zu haben. Damit würde der Pfälzner Unternehmer Ingemar Gatterer zum „SAD-König“ gekürt.

LIBUS, das Konsortium der Privatkonzessionäre, mit 10 Millionen zurückgelegten Kilometern pro Jahr, wovon ein Großteil auf Gatterer zurückgeht (3,2 Millionen Kilometer), also auf jenes Unternehmen, das auch Anteile an der SAD hat.

Diese Konstellation ergab sich im Laufe der Jahre, vor allem während der 25 Jahre der Ära Durnwalder, und besteht aus einem Nebeneinander von öffentlichen und privaten Gesellschaften. 2018 sollen laut den jüngsten europäischen und nationalen Vorgaben die Beauftragungen erneut vergeben werden. Die Dienstleistungen können dabei entweder öffentlich ausgeschrieben oder an rein öffentliche Inhouse-Gesellschaften vergeben werden, wie im Falle der Brennerautobahn: Deren Konzession wird an die in eine Inhouse-Gesellschaft der örtlichen Lokalkörperschaften umgewandelte Brennerautobahngesellschaft vergeben werden.

Die Debatte zwischen dem Land und den derzeitigen Betreibern entfachte gerade im Zusammenhang mit der Gratwanderung zwischen öffentlicher Verwaltung und Privatwirtschaft.

3. Die Anfänge des Gesetzentwurfs

Die erste Fassung des Gesetzentwurfs zur „öffentlichen Mobilität“ unterschied sich sehr deutlich von der derzeitigen Version:

Erstens war der erste vom Ressort ausgearbeitete Entwurf viel detaillierter und enthielt bereits im Gesetzestext selbst die Kriterien, nach denen sich künftige Entscheidungen richten sollten. Zum Inhalt des Gesetzes gehörten beispielsweise:

Die Hauptziele des Landesmobilitätsplans;

die Kriterien für das Abstecken einheitlicher Einzugsgebiete für den öffentlichen Verkehr, die als Ganze vergeben werden sollten;

die für die Ausschreibungen zur Vergabe der Dienstleistungen geltenden Grundsätze;

die Mindestinhalte der Dienstleistungsverträge;

die Mindestvoraussetzungen zur Gewährleistung eines effizienten Informationsdienstes für die Nutzerschaft;

die wichtigsten Funktionen der Informationsstellen (Infopoints);

die Mindestinhalte der Charta über die Qualität der Dienstleistungen.

Zweitens beinhaltete der erste Gesetzestext neben dem Verweis auf einen möglichen Wettbewerb zwischen privaten Akteuren auch einen umfassenden Artikel (ehemaliger Art. 22), der direkte Inhouse-Vergaben zuließ und für das Land sogar die Möglichkeit gewährte, selbst die Verkehrsdienstleistungen zu übernehmen - entweder direkt oder über eine Landesgesellschaft (z. B. die STA). Die Möglichkeit eines gänzlich öffentlich betriebenen Verkehrswesens ist nicht aus der Luft gegriffen, sondern findet beispielsweise im benachbarten Trentino praktische Anwendung: Trentino Trasporti Spa ist eine reine Landesgesellschaft, die 2002 aus der Fusion zwischen Atesina und Ferrovia Trento-Malè hervorging.

Zum Dritten war im ersten vom Ressort ausgearbeiteten Entwurf eine Aufwertung der Rolle der Landesmobilitätsagentur vorgesehen, der somit die Koordinierung des öffentlichen Verkehrssystems und alle damit verbundenen Aufgaben (Fahrkarten, Fahrpläne, Organisation, Vergaben, Kontrollen etc.) zukamen, während die STA operative Tätigkeiten bezüglich Infrastruktur sowie Fuhrpark und Rollmaterial übernahm (derzeit ist ein Großteil der von den Betreibern eingesetzten Verkehrsmittel Eigentum des Landes).

Viertens war in der ursprünglichen Fassung die Beibehaltung des aktuellen Systems der Bruttovergütung vorgesehen, nach dem das Land einerseits den Betreibern der Dienste einen Fixbetrag pro Kilometer auszahlt (für das Jahr 2016 werden es 2,8722 € für die innerstädtischen Verbindungen und 2,5996 € für Überlandlinien sein) und andererseits die von Fahrkarten und Abonnements stammenden Einnahmen bezieht.

4. Widerstand der Privatwirtschaft

Zu diesem ersten Gesetzentwurf hagelte es nur so an Kritik seitens der derzeitigen Verkehrsdienstbetreiber. Die SASA und die Gemeinden, in dessen Eigentum sie steht, versuchten natürlich nach Kräften, den von ihnen betriebenen Dienst zu verteidigen, der jener mit der höchsten Fahrgästean-

zahl ist. Der größte Widerstand wurde allerdings vom Pfälzner Verkehrsunternehmen Gatterer geleistet, das im privaten Markt führend ist.

Ende Dezember 2014 legte der Unternehmensinhaber Ingemar Gatterer der Landesregierung ein umfangreiches Rechtsgutachten vor, das dem vom Ressort ausgearbeiteten Entwurf in seinen Grundlagen widersprach, und sandte allen Betroffenen – darunter auch wir Abgeordnete – eine Kopie davon. Gatterer beanstandete folgende Kernpunkte:

die Möglichkeit einer Inhouse-Führung seitens des Landes (laut diesem Gesetzentwurf könne das Land sich dafür entscheiden, direkt das gesamte Netz zu übernehmen); stattdessen wurde die Gewährleistung des Wettbewerbs zwischen den Akteuren des privaten Marktes gefordert;

die Möglichkeit für das Land, (über die STA) weiterhin Verkehrsmittel und Infrastruktur anzukaufen, unter Beibehaltung des Bruttovergütungsmodells, wobei das Zusammenspiel dieser beiden Faktoren für die privaten Betreiber den Verlust eines großen Geschäftsanteils bedeutet hätte (auf diese Art würden 65 % der variablen Kosten dem Wettbewerb entzogen);

die Rolle der Mobilitätsagentur, die als überflüssige Doppelung bezeichnet wurde;

der Umstand, dass die im Gesetz festgelegten Kriterien zu Ausschreibungen über zu kleine Einzugsgebiete geführt hätten, während es hingegen vorteilhafter sei, wenn die Einzugsgebiete so groß wie möglich wären, damit die effizientesten Unternehmen der Branche zum Zug kommen;

der Umstand, dass der Gesetzentwurf die verschiedenen Aspekte der Dienstleistungen zu detailliert regelte, während den privaten Akteuren mehr Organisationsspielraum eingeräumt werden sollte (Es bestehe die Gefahr, dass die Unternehmen sich auf die bloße Erfüllung der Vertragsbestimmungen beschränken, ohne zusätzlich eigene Mehrleistungen anzubieten);

die fehlende Möglichkeit, den Privatunternehmen auch eine „Tarifbefugnis“ zuzusprechen; dadurch hätten die als zu niedrig gewerteten Tarife erhöht werden können, wobei gezielt die Zahlungsbereitschaft der Kunden genutzt worden wäre.

Zusammenfassend ging aus dem von Ingemar Gatterer vorgelegten Gutachten hervor, dass dem Gesetzentwurf ein Ansatz im Sinne der Plan-, nicht der Marktwirtschaft zugrunde liege, da er deutlich auf einen Nahverkehr unter der Kontrolle des Landes abziele, bei dem sich die Privatunternehmen mit der reinen Zurverfügungstellung von Fahrern begnügen müssten.

5. Der aktuelle Gesetzentwurf: eine radikale Umwälzung

Wie sich die Auseinandersetzung zwischen diesen beiden Fronten abspielte, ist uns nicht bekannt, das Ergebnis hingegen sehr wohl: der derzeit dem Landtag vorliegende Gesetzentwurf.

Es scheint sich dabei um einen Kompromiss zu handeln, der darin besteht, dass soweit als möglich die umstrittenen Passagen entfernt und alle Möglichkeiten offen gelassen werden, indem alles Restliche den Entscheidungen der Landesregierung überlassen wird. Dies gilt insbesondere für folgende Aspekte:

Die Mobilitätsagentur wurde abgeschafft. Ihre Aufgaben wurden der STA und (vornehmlich) dem Mobilitätsamt zuerteilt. Diesbezüglich wurde den Einwänden der privaten Betreiber gänzlich Folge geleistet – in einem Bereich, der eine besondere Schwachstelle der Verwaltung darstellt.

Der Landesrat erklärte, dass das Land die Verkehrsmittel nicht mehr über die STA ankaufen wird.

Die Möglichkeit eines öffentlich geführten Verkehrswesens über eine Inhouse-Gesellschaft des Landes wurde ausgeschlossen. Die Vergabe über Ausschreibungen wird zur allgemeinen Regel erklärt.

Alle vorher im Gesetzestext vorhandenen Kriterien und Grundsätze wurden entfernt. Mit dem neuen Artikel 58 wird der Landesregierung der gesamte Bereich der Anwendung des Gesetzes anvertraut: Landesmobilitätsplan, Einzugsgebiete für den öffentlichen Verkehr, Vergabekriterien, Inhalte der Dienstleistungsverträge, Informationsdienste für die Kunden und Charta über die Qualität der Dienstleistungen. Das Tauziehen wird weitergehen, jedoch in kleinerer Runde, zwischen Landesregierung und Betreibern.

Neben dem Bruttovergütungssystem wurde die Möglichkeit der Nettovergütung (d. h. der Betreiber bezieht die Beträge für die Fahrkarten und erhält zusätzlich eine Vergütung vom Land) oder „gemischter Formen“ eingeführt – kurz gesagt: Alles bleibt möglich.

Im Allgemeinen wurden die Sanktionen für Betreiber, die den Dienstleistungsverpflichtungen nicht nachkommen, reduziert.

Die genannten Punkte sind zweifellos Ergebnis des von den privaten Akteuren ausgeübten Drucks.

In folgenden Bereichen blieb die Landesregierung hingegen standhaft:

Die Regelung der Fahrpläne und Tarife blieb in öffentlicher Hand.

Was Unterbeauftragungen, die Verpflichtungen der Auftragnehmer oder Fälle von Abtretungen, Nachfolge, Widerruf oder Verfall betrifft, wurden ziemlich strikte Regelungen beibehalten.

Die Zuständigkeit betreffend den Informationsdienst für die Nutzerschaft und die Fahrausweise (Fahrkartenschalter und -entwerter etc.) wurden der SAD (private Gesellschaft) entzogen und der STA (öffentliche Gesellschaft) übertragen.

Zu folgenden zwei Aspekten, welche die SASA bzw. die Rechte der Beschäftigten betreffen, wurden neue Regelungen hinzugefügt:

Der „Artikel zur Rettung der SASA“, Art. 20: Hier tritt die Möglichkeit einer Inhouse-Vergabe an eine ausschließlich öffentliche Gesellschaft der Gemeinden wieder in Erscheinung. Der Artikel entstammt offensichtlich den Forderungen der drei Gemeinden und ihrer Gesellschaft, die sich allerdings dennoch nicht in Sicherheit wiegen dürfen: Wie vom Landesrat vor dem Gesetzgebungsausschuss erklärt wurde, gilt die Inhouse-Vergabe hier als Ausnahme, die der Genehmigung der Europäischen Kommission unterliegt, nachdem im Gesetz die Ausschreibung als Grundregel vorgesehen wurde. Gibt Brüssel kein grünes Licht, wird auch der gesamte derzeit von SASA betriebene Dienst ausgeschrieben.

Die Gewerkschaften konnten Klauseln zum Schutz des Arbeitsplatzes im Falle von Nachfolgen und Unterbeauftragungen sowie Klauseln zur Einhaltung der nationalen und territorialen Zusatzverträge im Rahmen der Verpflichtungen der beauftragten, unterbeauftragten und nachgefolgten Unternehmen erzielen.

Es bleibt die Tatsache, dass das Wesentliche nicht im Gesetzestext enthalten ist, sondern in einem Folgeschritt der Landesregierung überlassen wird.

Die Tendenz, Gesetze auszuhöhlen, bis sie jeglichen konkreten Inhalts entbehren, hat sich in den letzten Jahren auch in der Landesgesetzgebung durchgesetzt. Der Landtag wird somit im Prinzip nur mehr dazu angehalten, reine Ermächtigungsgesetze zu genehmigen. Um dem entgegenzuwirken schlagen wir vor, die Landesregierung dazu zu verpflichten, bei den wichtigsten Durchführungsverordnungen mit den zuständigen Gesetzgebungsausschüssen Rücksprache zu halten, die auch Anhörungen mit den betroffenen Akteuren veranlassen können. In diesem Zusammenhang scheint mir die Rücksprache mit dem Ausschuss, mindestens zum Thema des Landesmobilitätsplans und zur Charta über die Qualität der Dienstleistungen, unverzichtbar zu sein.

6. Umwelt und Nutzer/-innen bleiben außen vor

Im über einem Jahr andauernden Kräftemessen zwischen Landesressort, Betreibern und wirtschaftlichen Interessensträgern wurden Umwelthanliegen und Nutzer/-innen außer Acht gelassen, die eigentlich im Mittelpunkt eines Mobilitätsgesetzes für das Land Südtirol stehen sollten.

6.a. Umwelt

Die Mobilität wirkt sich maßgeblich auf den Klimawandel aus. Aus dem „Klimaplan Energie-Südtirol-2050“, der von der Landesregierung genehmigt wurde, geht hervor: "Im Verkehrssektor wird der Bedarf an Energie weitestgehend über große Mengen an fossilen Energieträgern abgedeckt (...) Dadurch ist Verkehr einer der Hauptverursacher der CO₂-Emissionen in Südtirol."

Wenn in unserem Klimaplan vorgesehen ist, dass bis 2050 90 % des Energieverbrauchs mit erneuerbaren Energiequellen abgedeckt sein soll, so muss im Bereich der Mobilität noch viel geleistet werden, wenn man bedenkt, dass der Verkehr mehr als 30 % unseres (fast ausschließlich auf fossilen Brennstoffen beruhenden) Energieverbrauchs ausmacht. Der Klimaplan hebt drei strategische Maßnahmenachsen hervor: Verringerung der vermeidbaren, individuellen und kraftfahrzeuggebundenen Mobilität; Verlagerung von Personen- und Warenverkehr auf kollektive und öffentliche Mobilitätssysteme mit hoher Energieeffizienz; Förderung der umweltfreundlichen Mobilität.

All diese Grundsätze hätten als Grundlage eines Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Mobilitätssystems dienen sollen, wurden jedoch im Gesetzentwurf mit keiner Silbe erwähnt. Vielleicht geht man davon aus, dass es sich dabei um eine Selbstverständlichkeit handle; dem ist jedoch nicht so. Daher ist der Gesetzentwurf diesbezüglich ausgesprochen mangelhaft.

Um zumindest teilweise Abhilfe zu schaffen, schlagen wir zunächst vor, in den Artikeln zu den Grundsätzen eine Reihe von Absätzen aufzunehmen, welche die Strategien im Kampf gegen den Klimawandel zum Inhalt haben und das Ziel einer nachhaltigen Mobilität in den Mittelpunkt stellen,

wobei sowohl auf den Klimaplan des Landes als auch auf die Verkehrsprotokolle der Alpenkonvention verwiesen werden soll.

Des Weiteren schlagen wir eine Reihe von Änderungsanträgen zu anderen Artikeln vor, um auch die Umweltauswirkungen des öffentlichen Verkehrswesens einzudämmen und – über begleitende Maßnahmen zum öffentlichen System – auch im Bereich der privaten Mobilität umweltfreundliche und gemeinschaftliche Lösungen (Carsharing, Fahrgemeinschaften, Elektro- und Fahrradmobilität) zu fördern.

6.b. Rechte der Bürgerinnen und Bürger

Das Verkehrswesen muss sich in erster Linie nach den Nutzern/-innen richten und deren Bedürfnisse in den Vordergrund stellen. Auch dieser Grundsatz wird im Gesetzentwurf vernachlässigt. Die Entscheidungen über Qualitätskriterien werden der Landesregierung überlassen. Positiv zu vermerken ist die Einbeziehung der Verbraucherschutzvereinigungen bei der Ausarbeitung der Dienstleistungscharta, jedoch kam ihnen nur eine beschränkte Rolle dabei zu. Zur Vertretung einer Nutzerschaft, die wie jene der Verkehrsdienste so zahlreich und landesweit verbreitet ist, kann dies nicht ausreichend sein - vor allem wenn man bedenkt, dass es sich um Dienste handelt, die sich tagtäglich unmittelbar auf die Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger auswirken.

Um den Nutzerinnen und Nutzern wieder gebührend Gehör zu verschaffen, schlagen wir u. a. vor, Die zentrale Rolle der Nutzerschaft in den Artikeln über die Grundsätze zu festzuhalten; die Rechte der Bürgerschaft im Falle von Ausfällen oder mangelhafter Qualität der Dienstleistungen explizit an Rechtsvorschriften sowohl auf staatlicher Ebene (Gesetz Nr. 244/2007) als auch des Landes (Landesgesetz Nr. 22/2012) zu knüpfen, wie in einem Dokument vorgeschlagen wurde, das die Verbraucherzentrale dem Ausschuss vorlegte;

einen „Beirat der Fahrgäste“ zu gründen, wie jene, die in verschiedenen deutschen Bundesländern und Städten schon seit über 100 Jahren bestehen (ein wirksames und effizientes Modell, das uns diesbezüglich als Vorbild dienen könnte, ist etwa jenes von Sachsen-Anhalt); Aufgabe eines solchen Beirates ist es, die Qualität der Dienstleistungen zu überprüfen und Verbesserungsvorschläge einzubringen sowie Stellungnahmen zum Landesplan für die öffentliche Mobilität, zur Festlegung der Einzugsgebiete, zur Dienstleistungscharta und zu den verschiedenen vom vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen Dienstleistungsverordnungen vorzulegen;

die Betreiber der Bahnlagen dazu anzuhalten, ihre Dienste kundenfreundlicher zu gestalten, etwa durch eine bessere Abdeckung mit Fahrkartenentwertern und die Möglichkeit der Fahrradmitnahme; die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch Pendlerinnen und Pendler zu fördern, indem ein Abonnement mit vergünstigten Tarifen für eine Strecke ihrer Wahl angeboten wird; dieses System würde nach der gleich zweimaligen Erhöhung der Tarife innerhalb von wenigen Jahren für Fahrgäste mit einer mittelhohen Anzahl an zurückgelegten Kilometern (zwischen 4.000 und 7.000 km jährlich) für Erleichterung sorgen.

6.c. Gemeinden

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf kommen den Gemeinden neue Zuständigkeitsbereiche zu, was ein bedeutender Schritt ist. Diese Befugnisse müssen jedoch mit der entsprechenden Finanzierung ausgestattet sein und die Gemeinden müssen bei den wichtigsten Entscheidungen Mitspracherecht haben. Der Gesetzgebungsausschuss nahm die Vorschläge der Gemeinden nicht immer auf. Wir legen daher nahe, dass der Landtag

die Landesbeiträge für Verkehrsdienste für Kinderhorte erhöht (mindestens 30 % statt maximal 30 %, wie das in der vorhergehenden Fassung des Gesetzentwurfs vorgesehen war);

die Gemeinden von der Verpflichtung der Reinigung und Instandhaltung der Haltestellen befreit, die von ihnen nicht angefordert wurden;

die Genehmigung des Mobilitätsplans an die für die Fachpläne vorgesehenen Bestimmungen des Landesraumordnungsgesetzes bindet, damit eine klare, vom Gesetz vorgegebene Vorgangsweise mit genauen Angaben zu den Fristen und Verfahren für die Vorlage von Stellungnahmen sowohl der Gemeinden als auch der Bürgerschaft angewandt wird.

Mit diesen Vorschlägen beabsichtigen wir, den vorliegenden Gesetzentwurf mit Inhalten zu füllen, der andernfalls eine leere Hülse bleiben würde.

PRÄSIDENT: Ich ersuche den Abgeordneten Pöder um Verlesung des Minderheitenberichtes.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): DAS TAUZIEHEN UM DEN FLUGHAFEN BOZEN

Überlagert waren die Arbeiten im Gesetzgebungsausschuss vor allem durch das Tauziehen um die von der Opposition heftig kritisierten Passagen zum Flughafen Bozen und zur Flughafenfinanzierung. Es herrschte Unmut und Unverständnis darüber, dass die Landesregierung einstimmig vor der öffentlichen Vorlegung eines Flughafenkonzept-Vorschlags und der Festsetzung einer Flughafen-Volksbefragung umfangreich und detailliert die Flughafenführung und Flughafenfinanzierung im Mobilitätsgesetz festlegen wollte.

Die Flughafenpassagen, die recht unverhohlen in das Mobilitätsgesetz geschmuggelt wurden, sahen unter anderem vor:

a) Im ursprünglichen Absatz 3 des Artikels 31 wollte sich die Landesregierung die Ermächtigung ins neue Mobilitätsgesetz schreiben lassen, der Flughafengesellschaft ABD „Beiträge für Investitionsausgaben für die Projektierung, die Errichtung, den Ankauf, den Ausbau, die Erneuerung und die Instandhaltung der Flughafeninfrastrukturen“ zu gewähren. Eine der Passagen, die heftige Kritik hervorriefen. Dieser Absatz wurde dann im Zuge des zweiten Sitzungstages des Gesetzgebungsausschusses auf Vorschlag der Landesregierung gestrichen.

b) Der ursprüngliche Abschnitt 9 mit den Artikeln 41 und 42 regelte die Vergabe der Konzession der Flughafenführung an die entsprechende Landesgesellschaft, die Finanzierung durch das Land Südtirol, die Linienverkehrsdienste und die Beitragsvergabe an die Luftfahrtunternehmen. Dieser gesamte Abschnitt wäre eine Vorwegnahme der Entscheidung in der Flughafendebatte gewesen, noch bevor die Thematik einer Volksbefragung unterzogen wurde. Die Landesregierung legte nach längerem Hin und Her am zweiten Sitzungstag einen Änderungsantrag vor, mit dem die Beitrags- bzw. Finanzierungsbestimmungen aus den Artikeln 41 und 42 hätten gestrichen werden sollen. Auch damit erklärten sich der Unterfertigte und die anderen Oppositionsvertreter nicht einverstanden. Es wären immer noch wesentliche Teile zur Flughafenregelung im Mobilitätsgesetz geblieben. Letztlich lenkte die Landesregierung jedoch ein und strich die Bestimmungen in diesen Artikeln weitestgehend zusammen.

c) Es bleibt jedoch der Buchstabe i) im Artikel 58 Absatz 1 des Gesetzentwurfs weiterhin aufrecht, nach dem die Landesregierung in der Durchführungsverordnung die Bestimmungen betreffend die Führung der Flughafeneinrichtungen und der Flugdienste zu regeln hat. Ein Streichungsantrag des Unterfertigten wurde mehrheitlich abgelehnt.

d) Weiters hat die Landesregierung die Streichung des Artikels 11 im Landesgesetz Nr. 37/1974 zurückgenommen, womit dieser Artikel 11 aufrecht bleibt und die „Führung des Zivilflughafens Bozen“ regelt.

Damit entsteht insgesamt in Sachen Flugplatz die paradoxe Situation, dass nach der Genehmigung des Mobilitätsgesetzes und einer eventuellen Genehmigung des Landesgesetzentwurfs zum Flughafenkonzept drei Gesetze den Flughafen Bozen regeln: das geltende Landesgesetz Nr. 37/1974, das Mobilitätsgesetz und das Landesgesetz mit dem Flughafenkonzept, das einer Volksbefragung unterzogen werden soll.

Es bleibt die Tatsache, dass das Einfügen der Flughafenpassagen in den Mobilitätsgesetzentwurf zu einem deutlichen Vertrauensverlust in dieser Frage geführt hat. Letztlich hätte jeder Bezug zum Flugplatz aus diesem Mobilitätsgesetzentwurf gestrichen werden müssen.

Die entsprechenden Passagen hätten in den der Volksbefragung zu unterziehenden Gesetzentwurf als Änderungen zum Mobilitätsgesetz eingefügt werden können.

ZU DEN ANHÖRUNGEN

In der informellen Anhörung der Sozialpartner wurden verschiedene Aspekte vorgebracht, so unter anderem die arbeitsrechtliche Situation. Gleichzeitig pochten die Vertreter der Unternehmensverbände auf die stärkere Berücksichtigung des Wettbewerbes und der kleineren und mittleren privaten Unternehmen und wandten sich gegen eine Bevorzugung des öffentlichen Sektors bzw. der großen Betriebe.

Der Unterfertigte beantragte eine zusätzliche formelle Anhörung des Wirtschaftsringes und des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz zum Thema Flughafen sowie der Verbraucherzentrale zu verbraucherrelevanten Fragen.

Der Wirtschaftsvertreter sprach sich für eine Flughafenregelung aus, schränkte jedoch ein, dass es durchaus eine an den Ausgang der Volksbefragung gebundene Regelung sein könnte.

Der Vertreter des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz sprach sich für die Streichung der Flughafenpassagen aus und forderte, dass zuerst die Volksbefragung über ein Konzept stattfinden sollte, bevor im Mobilitätsgesetz Flughafenregelungen getroffen werden.

Der Vertreter der Verbraucherzentrale stellte die Fahrgastrechte in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen und regte die Einfügung von Qualitätssicherungsbestimmungen an. Es sollte eine so genannte Qualitätscharta vorgesehen werden, welche die Betreiber von öffentlichen Verkehrsdiensten zur Einhaltung von Qualitätsstandards gegenüber den Benutzern der Dienste verpflichtet und gleichzeitig den Benutzern klare Rechte zusichert, um Einsprüche zu erheben und gegebenenfalls auch Entschädigungen zu erhalten.

ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Zum Artikel 2 regte der Unterfertigte in einem Änderungsantrag zum einen die Präzisierung hinsichtlich der Zubringerdienste zu Flughafeneinrichtungen an, dass dies sowohl innerhalb als auch außerhalb des Staatsgebietes erfolgen könnte.

Dieser Antrag wurde abgelehnt. Gleichwohl schließt die bleibende Formulierung diese Dienste nicht aus.

Ein weiterer Änderungsantrag hatte die Einfügung eines Buchstaben e), mit dem die Dienste zur Beförderung von Menschen mit Beeinträchtigungen vorgesehen werden sollten, zum Ziel. Mit der Landesregierung wurde diesbezüglich vereinbart, diesen Hinweis an einer späteren Stelle im Gesetzentwurf einzufügen.

Zum Artikel 5 regte der Unterfertigte in einem Änderungsantrag an, die Kann-Bestimmung in der Frage der Kindergartenkinderbeförderung in eine bei Bedarf verpflichtende Bestimmung umzuwandeln, allerdings mit dem Zusatz, dass das Land den Gemeinden für diese Dienste eine finanzielle Unterstützung gewährt.

Der Rat der Gemeinden hatte sich gegen die Kann-Bestimmung ausgesprochen, gleichzeitig allerdings bei Beibehaltung der Bestimmung die finanzielle Unterstützung angeregt.

Der Änderungsantrag, der bei Bedarf Verkehrsdienste für Kindergartenkinder, mit Begleitdienst und finanzieller Unterstützung der Gemeinden durch das Land vorsieht, wurde schließlich mehrheitlich angenommen.

In einem genehmigten Änderungsantrag zu einem späteren Artikel bestand die Landesregierung darauf, diese finanzielle Unterstützung auf 30 Prozent der Kosten festzusetzen.

Der Unterfertigte zeigte sich überzeugt, dass es richtig ist, wenn schon, eine Bestimmung zur Beförderung der Kindergartenkinder für alle Gemeinde vorzusehen und äußerte auch die Ansicht, dass es im Gesetz keine Begrenzung der finanziellen Unterstützung geben sollte.

Es wurde bereits angekündigt, im Plenarsaal die gesamte Bestimmung auf Druck der Gemeinden erneut in Frage zu stellen. Allerdings sollte berücksichtigt werden, dass eine Reihe von Gemeinden diese Dienste bereits anbieten.

Und eine reine Kann-Bestimmung schafft Ungerechtigkeiten, zumal für Eltern der einen Gemeinde nicht ersichtlich sein dürfte, warum der Dienst zur Beförderung der Kindergartenkinder in ihrer Gemeinde im Gegensatz beispielsweise zur Nachbargemeinde nicht angeboten wird.

Artikel 6 – STA

Zum Artikel 6 betreffend die Südtiroler Transportstrukturen AG entwickelte sich eine rege Diskussion, unter anderem zur Frage, ob die STA Fahrzeuge (Busse) ankaufen können sollte.

Der Unterfertigte beantragte die Streichung dieser Bestimmung, weil damit der Wettbewerb mit kleinen und mittleren privaten Strukturen verzerrt wird. Zudem stellt er auch den Antrag, dass die von der STA errichteten Strukturen wie Remisen von privaten Konzessionsnehmern genutzt werden könnten, um Wettbewerbsnachteile für kleinere und mittlere private Betriebe zu vermeiden.

Beide Anträge wurden abgelehnt.

Die Landesregierung verwies darauf, dass mit der Möglichkeit, neue Fahrzeuge anzukaufen, die Anschaffung von zusätzlichen mit Wasserstoff betriebenen Bussen ermöglicht werden sollte. Diese Ankündigung stieß auf Skepsis.

Hinsichtlich der von der STA verwalteten und verkauften Werbeflächen wurde auf Antrag des Verfassers dieses Minderheitenberichts die Beschränkung auf die von der STA verwalteten Strukturen und die von ihr angekauften Fahrzeuge bzw. des von ihr verwalteten Rollmaterials eingefügt.

Artikel 7 – Landesmobilitätsplan

Der Unterfertigte stellte den Antrag, dass der Entwurf zum grundlegend wichtigen Landesmobilitätsplan auch dem zuständigen Gesetzgebungsausschuss des Landtages unterbreitet wird, damit dieser ein nicht bindendes Gutachten dazu abgeben und eventuell Vorschläge unterbreiten könnte.

Aus diesem Vorschlag entwickelte sich eine kurze Diskussion über die Frage, welche Rolle künftig den Gesetzgebungsausschüssen zugedacht werden sollte.

Der Antragsteller unterstrich, dass im Zuge der weitgehenden Delegation wichtiger Entscheidungen als Folgen der Gesetzgebung an die Landesregierung das Mitspracherecht oder wenigstens ein Begutachtungsrecht des Landtages über seine Ausschüsse gestärkt werden sollte. Die Rolle der Ausschüsse sollte dahingehend neu definiert werden.

Der Antrag wurde abgelehnt.

Angenommen wurde hingegen der Änderungsantrag, laut dem der Mobilitätsplan alle 10 Jahre an neue Erfordernisse angepasst bzw. überarbeitet werden muss.

Zum Artikel 11 legte der Verfasser dieses Minderheitenberichtes mehrere Änderungsanträge vor, die auf die stärkere Berücksichtigung kleiner und mittlerer Privatbetriebe abzielten.

Der Änderungsantrag zum Absatz 1, der auch von der Abgeordneten Magdalena Amhof und der Landesregierung unterstützt wurde, wurde mehrheitlich angenommen. Er sieht vor, dass die öffentlichen Linienverkehrsdienste nach den von EU-Bestimmungen vorgesehenen Verfahren vergeben werden, unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen.

Weiters wurde die Einfügung eines Absatzes 5 beantragt, mit dem Bietergemeinschaften zum Vergabeverfahren zugelassen werden sollten, deren beteiligte Unternehmen – jedes für sich betrachtet – zur Zeit der Bildung der Bietergemeinschaft nicht die erforderliche Kapazität zur Übernahme des ausgeschriebenen Dienstes verfügen und nur gemeinsam die Übernahme des Dienstes gewährleisten können.

Dieser Antrag wurde mit Verweis auf die geltenden Vergaberegeln abgelehnt.

Dennoch erscheint es wichtig, diesen Vorschlag auch im Plenarsaal erneut vorzulegen und zu diskutieren.

Artikel 39

In diesem Artikel wurde die zwischen der Landesregierung und dem Unterfertigten vereinbarte Bestimmung hinsichtlich der Modalitäten für Dienste zur Beförderung von Menschen mit Behinderungen eingefügt.

FAZIT

Der Landesgesetzentwurf beinhaltet eine klar strukturierte Regelung, lässt aber innovative Ansätze weitgehend vermissen.

Die Flugplatzpassagen hätten gänzlich wegelassen werden sollen.

Zudem delegiert der Landesgesetzentwurf im Artikel 58 eine Vielzahl von Regelungen an die Landesregierung und macht das Mobilitätsgesetz zu einem reinen Rahmengesetz.

LA PROVA DI FORZA SULL'AEROPORTO DI BOLZANO

I lavori in commissione sono passati in secondo piano rispetto al braccio di ferro sulla questione degli articoli, aspramente criticati dall'opposizione, concernenti l'aeroporto di Bolzano e i fondi per il suo finanziamento.

Molti hanno espresso il loro disappunto per il fatto che la Giunta volesse definire in dettaglio nella legge sulla mobilità – e quindi prima della presentazione ufficiale della proposta di piano industriale per l'aeroporto di Bolzano e prima della decisione in merito al referendum – le modalità di gestione e il finanziamento di questa infrastruttura.

I passaggi concernenti l'aeroporto, inseriti piuttosto sfacciatamente nella legge sulla mobilità, prevedevano, tra l'altro, quanto riportato qui di seguito.

Con l'originario comma 3 dell'articolo 31 la Giunta provinciale voleva ottenere, per mezzo della nuova legge sulla mobilità, l'autorizzazione a concedere alla società di gestione aeroportuale ABD "con-

tributi sulle spese di investimento per la progettazione, la realizzazione, l'acquisto, il potenziamento, il rinnovo e la manutenzione dell'infrastruttura aeroportuale". Questo è uno dei punti che ha suscitato forti critiche. Nel secondo giorno di seduta il comma è poi stato soppresso dalla commissione legislativa su proposta della Giunta provinciale.

Così come presentato in commissione, il Capo 9 con gli articoli 41 e 42 disciplinava l'assegnazione in concessione, alla relativa società della Provincia, della gestione dell'aeroporto, il finanziamento provinciale, i servizi di linea e i contributi ai vettori aerei. Questi articoli avrebbero creato una pregiudiziale nel dibattito sull'aeroporto, anticipando una decisione prima di chiamare la popolazione a pronunciarsi nell'ambito di un referendum consultivo. Dopo un prolungato tira e molla, il secondo giorno di seduta la Giunta provinciale ha presentato un emendamento volto a sopprimere, negli articoli 41 e 42, le disposizioni finanziarie ovvero quelle relative ai contributi. Il sottoscritto e gli altri rappresentanti dell'opposizione si sono dichiarati contrari all'emendamento, in quanto parti essenziali sull'aeroporto sarebbero comunque rimaste nella legge sulla mobilità. La Giunta ha finito per cedere sopprimendo in larga parte il contenuto di questi articoli.

È tuttavia stata mantenuta la lettera i) del comma 1 dell'articolo 58 del disegno di legge, che incarica la Giunta provinciale di stabilire con regolamento di esecuzione le disposizioni in merito alla gestione delle strutture e dei servizi aeroportuali. Un emendamento soppressivo, presentato dal sottoscritto, è stato respinto a maggioranza.

La Giunta ha anche ritirato l'emendamento volto alla soppressione dell'articolo 11 della legge provinciale n. 37/1974, mantenendo così l'articolo che disciplina la "gestione dell'aeroporto civile di Bolzano".

Attorno all'aeroporto si è così venuta a creare una situazione paradossale, in quanto con l'approvazione della legge sulla mobilità, e dopo l'eventuale approvazione del disegno di legge provinciale sul piano industriale dell'aeroporto di Bolzano, saranno ben tre le leggi a disciplinare la struttura: la vigente legge provinciale n. 37/1974, la legge sulla mobilità e la legge provinciale con le norme sull'aeroporto di Bolzano, che verrà sottoposta a referendum.

Resta il fatto che inserire nel disegno di legge sulla mobilità disposizioni concernenti l'aeroporto ha portato a una chiara perdita di fiducia relativamente alla questione. In fin dei conti dal presente disegno di legge si sarebbe dovuto cancellare ogni riferimento all'aeroporto.

I relativi passaggi avrebbero potuto essere inseriti nel disegno di legge che verrà sottoposto a referendum consultivo come modifiche alla legge sulla mobilità.

LE AUDIZIONI

Nell'audizione informale con le parti sociali si è parlato di vari aspetti, tra i quali la situazione normativa in materia di lavoro. Nel contempo i rappresentanti degli imprenditori hanno insistito sulla necessità di tenere maggiormente in considerazione la concorrenza e le PMI, opponendosi alla concessione di vantaggi al settore pubblico e alle grandi aziende.

Il sottoscritto ha chiesto un'audizione formale del Wirtschaftsring e del Dachverband für Natur- und Umweltschutz (la federazione dei protezionisti) sull'aeroporto nonché del Centro tutela consumatori e utenti sugli aspetti che interessano maggiormente i consumatori.

Il rappresentante degli imprenditori si è dichiarato favorevole a regolamentare l'aeroporto, pur riconoscendo che la disciplina potrebbe senz'altro tenere conto dell'esito della consultazione popolare.

Il rappresentante del Dachverband für Natur- und Umweltschutz si è dichiarato favorevole alla soppressione dei passaggi riguardanti l'aeroporto, chiedendo di organizzare un referendum prima di disciplinare la materia nel quadro della legge sulla mobilità.

Il rappresentante del Centro tutela consumatori e utenti ha messo al centro delle sue considerazioni i diritti degli utenti, suggerendo l'introduzione di norme a garanzia della qualità. È prevista l'introduzione della Carta della qualità dei servizi, che impegna i gestori di servizi pubblici di trasporto a mantenere determinati standard qualitativi e nel contempo garantisce espressamente agli e alle utenti il diritto di avanzare reclami ed eventualmente anche ottenere risarcimenti.

LE SINGOLE NORME

All'articolo 2 il sottoscritto ha presentato un emendamento per proporre una precisazione per quanto riguarda i servizi di collegamento (navetta) con le strutture aeroportuali, vale a dire che questi siano garantiti anche oltre i confini nazionali.

L'emendamento è stato respinto, ma la formulazione dell'articolo comunque non li esclude.

Un secondo emendamento era volto all'inserimento di una lettera e) per l'introduzione di servizi di trasporto di persone con disabilità. Al riguardo è stato concordato con la Giunta di inserire questo riferimento in un successivo articolo del disegno di legge.

All'articolo 5, con un emendamento il sottoscritto aveva proposto di trasformare la disposizione facoltativa, rendendo obbligatorio, ove necessario, il servizio di trasporto dei bambini della scuola dell'infanzia, pur con l'aggiunta che in quel caso la Provincia avrebbe dovuto concedere ai Comuni un sostegno finanziario.

Il Consiglio dei Comuni si era espresso in modo contrario rispetto alla disposizione facoltativa, ma in caso di un eventuale mantenimento della norma aveva invitato la Provincia a provvedere al relativo finanziamento.

L'emendamento che prevede, ove necessario, l'istituzione di servizi di trasporto con accompagnamento per i bambini delle scuole dell'infanzia, garantendo un finanziamento della Provincia a favore dei Comuni, è stato infine approvato a maggioranza.

In un emendamento a un altro articolo – anche questo approvato – la Giunta provinciale ha voluto imporre un limite del 30% delle spese.

In commissione il sottoscritto ha ribadito la propria convinzione, che semmai, è giusto introdurre una norma che preveda il servizio di trasporto dei bambini delle scuole dell'infanzia in tutti i Comuni, e ha pure aggiunto che nella legge non andrebbe stabilito un limite al sostegno finanziario.

Oltretutto è già stato annunciato che, grazie alle pressioni dei Comuni, l'intera norma verrà ridiscussa in aula. Andrebbe tuttavia anche tenuto conto del fatto che numerosi Comuni già offrono questo servizio.

Inoltre una semplice disposizione facoltativa crea disparità, e i genitori potrebbero non comprendere le ragioni per cui il servizio di trasporto dei bambini della scuola dell'infanzia non viene loro offerto, quando per esempio nel Comune limitrofo è garantito.

Articolo 6 – STA

Sull'articolo 6, concernente la Società Strutture Trasporto Alto Adige SpA, si è sviluppata una vivace discussione, in cui tra le altre cose è stata sollevata la questione se la STA debba o meno provvedere all'acquisto dei veicoli (autobus).

Il sottoscritto ha chiesto la soppressione di questa disposizione, in quanto porta a una distorsione della concorrenza rispetto alle piccole e medie strutture private, e aveva inoltre proposto che le strutture realizzate dalla STA, come gli hangar, potessero essere utilizzate da concessionari privati, così da evitare svantaggi in termini di concorrenza per le piccole e medie imprese.

Entrambi gli emendamenti sono stati respinti.

La Giunta provinciale ha spiegato che introducendo la possibilità di comprare nuovi veicoli si intendeva consentire l'acquisto di nuovi autobus a idrogeno. Ciò ha suscitato scetticismo.

Per quanto riguarda gli spazi pubblicitari gestiti e venduti dalla STA, su richiesta di chi scrive è stata introdotta una limitazione alle strutture gestite dalla STA e ai veicoli da essa acquistati ovvero al materiale rotabile gestito da questa società.

Articolo 7 – Piano provinciale della mobilità

Il sottoscritto ha presentato un emendamento proponendo che il piano provinciale della mobilità, in quanto documento di fondamentale importanza, venga sottoposto anche alla commissione legislativa competente del Consiglio provinciale, affinché questa possa fornire in merito un suo parere (non vincolante) ed eventualmente presentare proposte.

Da lì è nata una breve discussione sul ruolo che in futuro dovranno avere le commissioni legislative.

In considerazione delle ampie deleghe concesse alla Giunta dalle varie leggi provinciali, il sottoscritto ha evidenziato la necessità di dare al Consiglio provinciale più voce in capitolo attraverso le sue commissioni legislative, o almeno il diritto di esprimere pareri. Il ruolo delle commissioni andrebbe quindi ridefinito in tal senso.

L'emendamento è però stato respinto.

È invece stato approvato l'emendamento che prevede l'obbligo di una revisione o un adeguamento del piano ogni dieci anni.

Colui che scrive ha presentato diversi emendamenti all'articolo 11, volti a ottenere una maggiore attenzione nei confronti delle piccole e medie imprese.

L'emendamento al comma 1 è stato approvato a maggioranza con il sostegno della cons. Magdalena Amhof e della Giunta. Esso prevede che i servizi di trasporto pubblico di linea siano affidati secondo le procedure previste dalle norme europee, con particolare attenzione per le esigenze delle piccole e medie imprese locali.

È stato anche chiesto di aggiungere un comma 5, al fine di ammettere alle procedure di appalto le associazioni temporanee di imprese, a condizioni che le singole imprese partecipanti, al momento della costituzione dell'associazione temporanea non disponessero della capacità necessaria per l'assunzione del servizio oggetto di gara e fossero in grado di garantirla solo se associate.

In considerazione delle vigenti disposizioni in materia di appalti l'emendamento è stato respinto.

Tuttavia si ritiene importante ripresentare questa proposta in aula per ridiscuterla.

Articolo 39

A questo punto del disegno di legge, ovvero in questo articolo, è stata inserita la disposizione concordata con la Giunta concernente le modalità per i servizi di trasporto di persone con disabilità.

IN CONCLUSIONE

Il disegno di legge provinciale è ben strutturato, ma manca essenzialmente di approcci innovativi.

Le parti concernenti l'aeroporto non avrebbero nemmeno dovuto comparire in questa proposta legislativa.

Inoltre, con l'articolo 58 si delegano alla Giunta provinciale numerosi regolamenti di esecuzione, cosa che fa della legge sulla mobilità una mera legge quadro.

Vorsitz des Vizepräsidenten | Presidenza del vicepresidente: dott. Roberto Bizzo

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale.

La parola al consigliere Knoll, prego.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Dies ist ein sehr umfangreiches Gesetz. Wir haben jetzt in den Minderheitenberichten schon einige Punkte gehört, die in diesem Gesetz beanstandet wurden, vor allem die Passage, die den Flugplatz anbelangt. Das muss jetzt nicht alles wiederholt werden. Es ist sicherlich richtig, dass dieses Mobilitätsgesetz nach so vielen Jahren einer Neufassung unterzogen wird, dass auch Gesetzesbestimmungen angepasst werden, die notwendig sind, was den öffentlichen Verkehr und den öffentlichen Personenverkehr im Landesinteresse anbelangt. In den letzten Jahren haben sich sicherlich Dinge geändert, die einer Anpassung bedürfen. Nichtsdestoweniger bedarf es hier in einzelnen Punkten aber noch immer einiger Punkte, die zu präzisieren sind und die vor allem einer Erklärung des Landesrates bedürfen.

Wenn hier die Rede von den Schülertransporten ist, dann hätte ich eine konkrete Frage zunächst einmal an den Landesrat. Im Gesetz steht, dass ausdrücklich der Schülertransport vorgesehen wird auf Linien außerhalb der regulären Linie, sage ich jetzt einmal. Was heißt das im konkreten Fall? Nehmen wir eine Busverbindung zwischen einem Dorf und einer Stadt her. Muss dort zusätzlich zu dieser Busverbindung ein weiterer Bus eingesetzt werden, nur explizit für den Schülertransport oder kann auch im Rahmen des regulären Transportes, der regulären Linie auf dieser Busverbindung – es sind meistens zwei oder drei Busse – auch der Schülertransport mit genutzt werden? Ich sage das aus dem ganz spezifischen Grund, weil uns in der Vergangenheit immer wieder Klagen zugetragen wurden. In der Vergangenheit war es zumindest so, dass auf regulären Linien diese Linien auch zum Schülertransport gedient haben, auch Beiträge usw. dementsprechend bekommen haben und beispielsweise auf einer bestehenden Buslinie der Bus morgens in der Früh um 7.30 Uhr und mittags um 13.00 Uhr, ich sage das als Beispiel, auch als Schülertransport gedient hat, es aber sehr oft vorgekommen ist, dass diese Buslinien, weil es an einem Tag geregnet und an einem anderen Tag Markt war usw., nicht in der Lage waren, die gesamten Schüler mit zu transportieren und stattdessen andere Personen mitgenommen haben. Die Buslinie, die eigentlich eine Förderung für den Schülertransport bekommen hat, ist ihrer Aufgabe zum Transport von Schülern nicht nachgekommen. Auf der Linie Schenna-Meran ist das zum Beispiel in der Vergangenheit immer an Freitagen passiert, weil in Meran am Freitag Markt ist. Es sind sehr, sehr viele Gäste gewesen, die mit dem Bus nach Meran gefahren sind. Der Bus war schon am Bahnhof überfüllt und an sämtlichen anderen Stationen ist der Bus vorbeigefahren. Es konnte überhaupt niemand mehr mitgenommen werden. Die Schüler, die effektiv darauf angewiesen waren, weil teilweise am Nachmittag wieder Unterricht war und diesen Bus gebraucht hätten, um in die Gemeinde zu kommen und zu Mittag wieder in die Stadt zu fahren, konnten mit diesem Bus nicht mitfahren. Deswegen frage ich ganz konkret, es wurde uns von mehreren Gemeinden zugetragen, wie das zukünftig gehandhabt wird.

Wenn es dann um den Personentransport im Landesinteresse geht, dann ist hier eine Unterscheidung gemacht worden, und zwar einmal der überregionale Transport und dann der internationalen Transport. Auf der einen Seite besteht für die Provinz die Möglichkeit, auf überregionaler Ebene, das sage ich jetzt einmal, Bustransporte oder Linien mit zu finanzieren oder mit aufzubauen, andererseits ist es aber auch im überstaatlichen Sinne der Fall, wobei hier eine Präzisierung im Bereich des EVTZ gemacht wird. Jetzt ist es hier aber ein bisschen eine sonderbare Situation. Vom Rechtlichen her würde mich interessieren, wie das dann funktioniert. Als was ist zum Beispiel eine Busverbindung mit dem Trentino anzusehen? Fällt das unter die Kategorie "überregional" oder unter die Kategorie "EVTZ", weil es diese Begriffsüberschneidungen in diesem Bereich sind?

Etwas ist mir beim Artikel 31 aufgefallen. Ich würde den Landesrat auch darum bitten, dass er uns eine Aufklärung gibt. Dort ist die Rede von Beiträgen für Investitionsausgaben, und zwar ist unter dem Buchstaben b) davon die Rede, dass Infrastrukturen und Bauwerke auch in angrenzenden Gebieten zu planen, zu errichten und anzukaufen sind und unter dem Buchstaben c) davon die Rede, dass Maßnahmen auch in angrenzenden Gebieten zu planen und durchzuführen sind, immer im Zusammenhang mit Finanzierungen für den öffentlichen Verkehr. Was ist dort konkret gemeint, weil es in der Vergangenheit immer geheißen hat, dass, wenn es um grenzüberschreitende Projekte gegangen ist, immer nur der Bereich finanziert und auch geplant werden kann, der in den Bereich des Landes fällt, aber nicht außerhalb des Gebietes? Was wäre hier konkret gemeint? Sind hier mit dem Gebiet, weil es so definiert ist, Gemeindegebiete gemeint oder ist damit effektiv das Landesgebiet gemeint?

Was die Tarifgestaltung anbelangt, ist die Rede davon, dass die Neuerung im Bereich der Tarife kommt. Hier ist explizit davon die Rede, dass diese für das Landesgebiet gelten und hier auch festgelegt werden. Mich würde interessieren, warum die Landesregierung den Beschluss des Dreier-Landtages nicht umsetzt. Am 28. Oktober wurde in Schwaz ein Beschlussantrag in der gemeinsamen Sitzung des Dreier-Landtages getroffen, bei dem eigentlich ganz klar und unmissverständlich beschlossen wurde, dass die Landesregierungen der drei Tiroler Landesteile beauftragt werden, ein gemeinsames Konzept zur Realisierung eines gemeinsamen Tarifsystems für den öffentlichen Personenverkehr zu erarbeiten und alsbald möglich umzusetzen. Davon ist in diesem Mobilitätsgesetz keine Rede. Hier reden wir immer wieder nur von Tarifen, die innerhalb Südtirols gelten. Darin ist im Grunde genommen der Beschluss des Dreier-Landtages, der hier gefasst wurde, nicht vorgesehen. Warum wurde das nicht vorgesehen bzw. was gedenkt die Landesregierung diesbezüglich zu tun, um das, was der Dreier-Landtag beschlossen hat, umzusetzen, dass das effektiv gemacht wird? In der Vergangenheit wurde immer wieder beanstandet, dass gerade nicht nur bei diesen überregionalen Linien, sondern auch was die Verkehrsplanung als solche im Gesamten anbelangt – es ist der Artikel 36, in dem es um die Grundzüge des Tarifsystems geht -, jedes Landesteil sozusagen sein eigenes Süppchen kocht und man hier kein gemeinsames Tarifsystem bisher gefunden hat. Deswegen war dieser Beschluss des Dreier-Landtages da.

Eine konkrete Frage hätte ich auch zu den grenzüberschreitenden Bahnprojekten. Auch hier hat der Dreier-Landtag einen Beschluss gefasst, und zwar zur Wiederaufnahme einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung zwischen Lienz und Innsbruck. Auch das hat der Dreier-Landtag mit großer Mehrheit beschlossen, wobei auch dies bis heute nicht umgesetzt wurde. Wie ist der Stand dieser Umsetzung? Wir haben diesbezüglich auch eine schriftliche Anfrage eingereicht. Vielleicht können Sie uns heute schon einmal vorab eine Information liefern. Wie ist der Stand der Umsetzung dieses Beschlussantrages? Von der Landesregierung ist darauf verwiesen worden, dass bisher die Möglichkeit besteht, am Bahnhof in Franzensfeste umzusteigen. Nachdem es aber dort die Problematik gab, dass der Bahnhof in Franzensfeste nicht barrierefrei ist, hat es bei der letzten gemeinsamen Sitzung des Dreier-Landtages in Schwaz geheißen, dass bis zum Sommer 2015 dieser Bahnhof barrierefrei gestaltet sein wird, dass bei den Unterführungen Aufzüge vorhanden sein werden, dass die Bahnsteige entsprechend erhöht sein werden. Das war also im Grunde genommen die Ausrede dafür, dass man im Moment nicht die direkte Zugverbindung bräuchte, weil ein Umsteigen ohne weiteres möglich ist. Verbessern Sie mich bitte, wenn ich falsch liege. Bisher hat sich, meines Wissens, am Bahnhof in Franzensfeste noch nichts getan, was einen barrierefreien Umstieg für Behinderte, geh eingeschränkte Personen oder auch für Mütter mit Kinderwagen betrifft, was das ermöglichen würde. Warum ist das nicht umgesetzt worden bzw. bis wann kann man damit rechnen, dass dies umgesetzt wird?

Was die Fahrpläne anbelangt, steht jetzt drinnen, dass einmal im Jahr die Fahrpläne festgelegt werden. Ist das in dem Zusammenhang zu verstehen, wie es bisher gemacht wurde, dass einmal die große Revision der Fahrpläne gemacht wird oder wird dieser zweite Wechsel, der im Sommer immer stattgefunden hat, trotzdem noch berücksichtigt oder findet das jetzt generell nur einmal im Jahr statt, ohne dass man dort diesbezüglich Fahrplanänderungen einplanen kann, dass die Sommer- und Winterpläne schon vorab mit allfälligen Änderungsplänen nur

noch pro Jahr gestaltet werden? Wie wird das künftig gehandhabt oder bleibt das gleich, denn das erschließt sich mir aus dem Wortlaut des Gesetzes in dieser Form nicht so ganz?

Was die Flughäfen anbelangt, ist hier vorgesehen, dass die Transporte von und zu den Flughäfen als Verkehrsstrukturen im öffentlichen Interesse angesehen werden. Auch hier würde sich für mich die Frage ergeben, wie das gehandhabt wird. Welche Flughäfen wären davon betroffen? Ist das ein genereller Zubringerdienst zu den Flughäfen oder sind es spezialisierte Flughäfen, die als solche auch gekennzeichnet werden bzw. nach welchem System werden die Betreiber ausgesucht, die diesen Dienst gewährleisten bzw. wie wird das dann auch verrechnet, wenn das effektiv im öffentlichem Interesse ist?

Im Zusammenhang mit der Vinschgerbahn würde mich auch interessieren, nachdem es in den letzten Tagen immer so kolportiert worden ist, dass wir hier von einer Bahnstruktur reden, die derzeit vom Land geführt wird, aber es diese besondere Bestimmung gibt, dass der Staat sich jene Linien vorbehält, die überstaatlich sind. Wir hatten die Pustertaler Linie in einem Beschlussantrag einmal vorgebracht dahingehend, dass das Land auch die Pustertaler Linie übernehmen sollte. Vom Landesrat wurde darauf verwiesen, dass es im Moment nicht geht oder nur schwer umsetzbar ist, weil sich der Staat vorbehält, jene Linien weiterhin in seinen Besitz zu behalten, die nicht nur innerhalb der Region, sondern überregional oder in dem Sinne überstaatlich Strukturen verbinden. Was passiert effektiv, wenn es zu einer Weiterführung der Vinschgerbahn sei es in die Schweiz als auch, so wie vom Landtag beschlossen, nach Landeck kommt, wenn plötzlich aus einer reinen Provinz- oder Regionallinie wieder eine Überregionallinie wird? Was würde das rechtlich für die Vinschgerbahn bedeuten? Würde sich dieser Status dann ändern oder würde das trotz alledem weiterhin unter der Führung des Landes bleiben bzw. könnte der Staat wieder seine Ansprüche geltend machen, dass sich die Situation geändert hat, dass es jetzt eine überregionale Linie wäre? Ich bitte den Landesrat, mir diese Fragen zu beantworten.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Es ist ein Rahmengesetz. Ich hätte mir mehr innovativen Mut erwartet. Das muss ich schon dazu sagen. In der letzten Legislaturperiode hat es im Rahmen der Mobilität durchaus mutige Entscheidungen gegeben, die nicht unumstritten waren, das muss ich auch klarstellen, die sich dann im einen oder anderen Fall im Nachhinein als sehr richtig erwiesen haben.

Hier wird ein Verwaltungsgesetz, sagen wir mal so, beschlossen. Die Frage ist, ob das alles so in dieser Form als Delegation an die Landesregierung stehenbleiben kann oder muss. Ich bin zum Beispiel der Meinung, dass die lokale Wirtschaft, die kleinen und mittleren Betriebe irgendwo, wenn wir anschauen müssen, was die Vergabe der Konzessionen usw. angeht, wieder ins Hintertreffen geraten. Die STA ist der große Moloch, das ist schon klar. Wir wissen, dass die SAD die große Begünstigte sein wird, denn die Konzessionen laufen eben dort hin.

Dass wir hier wieder die Frage haben oder diese aufgetaucht ist, nämlich Wasserstoffbusse oder nicht usw., ist schon problematisch und auch zu hinterfragen. Die Flughafengeschichte will ich jetzt nicht mehr ansprechen. Das haben wir ausführlich diskutiert und was größtenteils weg ist, ist weg. Das muss man auch anerkennen.

Ich muss als Mitglied des Ausschusses auch anerkennen, dass mit Landesrat Mussner eine gute Arbeitsweise sozusagen in einem Gesetzgebungsausschuss da ist. Er bleibt natürlich hartnäckig auf seinen Positionen, wenn er sagt, dass er nicht davon abgehen könne, aber er ist nicht jemand, der sagt, dass er das, was von der Opposition kommt, gar nicht akzeptieren will, im Gegenteil. Man kann schon arbeiten und auch in dem Sinne eine faire Zusammenarbeit im Ausschuss im Sinne einer besseren Gesetzgebung auch mit Landesrat Mussner und auch seinen Mitarbeitern in vielen Bereichen machen. Das muss ich schon sagen.

In anderen Bereichen hat sich das Ressort als recht unbeweglich erwiesen, wenn wir zum Beispiel darüber nachdenken, die Bietergemeinschaften zu berücksichtigen. Ich hätte im Gesetz wirklich gerne stehen, dass die Bietergemeinschaften doch zum Zuge kommen, zumindest zum Zuge kommen können. Da wird zwar auf bereits geltende Regelungen im Sinne der Vergabegesetze, auf das neue Vergabegesetz verwiesen, aber Bietergemeinschaften, die sich aus Betrieben zusammensetzen, die alleine um eine solche Konzession nicht ansuchen könnten, sollten schon berücksichtigt werden.

In dem Sinne wurde auf innovative, auf neuere Transportmöglichkeiten etwas weniger eingegangen, obwohl das Car Sharing angesprochen wurde und, auch was die Fahrgastrechte angeht, das eine oder andere vorgesehen. Der Landesrat hat auch erklärt, dass bereits in der Entwurfsphase mit den Verbraucherschützern geredet und das eine und andere berücksichtigt wurde. Das will ich absolut anerkennen.

Die Flughafengeschichte hat uns beschäftigt und hat eine durchaus intensive Auseinandersetzung mit sich gebracht, aber das wurde dann doch weitestgehend geklärt, dass es größtenteils zurückgenommen wurde. Ich hätte lieber gehabt, wenn alles gestrichen würde, um es einmal so zu sagen, aber in diesem Gesetz bleibt noch

einiges drinnen. Jetzt haben wir dann drei Gesetze und das ist schwierig. Wir haben das 1974er Gesetz, das Mobilitätsgesetz und dann künftig noch das Flughafengesetz, das bereits vorgelegt wurde - ich glaube es trägt die Nr. 60 - und einer Volksbefragung unterzogen werden soll. Wir haben drei Gesetze, die den Flugplatz regeln. Das ist etwas konfus. Ich hoffe, dass wir es irgendwann einmal schaffen, alles ins Mobilitätsgesetz hineinzupacken, sollte der Flugplatz, was ich ja nicht hoffe, eine Mehrheit bei der Volksbefragung erhalten. Das ist eine andere Geschichte. Zum Flugplatz reden wir dann, wenn über das Flughafengesetz diskutiert wird. Hier hat sich die Landesregierung nach einiger Auseinandersetzung doch einsichtig gezeigt, das muss man schon auch anerkennen, dass man nicht im Mobilitätsgesetz eine umfangreiche Flughafenregelung treffen kann, wenn wir uns anschicken, eine Volksbefragung dazu einzuleiten.

Es gibt einige Punkte, die auch auf Vorschlag der Opposition absolut auch eingefügt wurden. Was mich schon auch, sagen wir mal so, freut, ist die Tatsache, dass die Frage mit dem Kindergartenkindertransport geregelt wurde, auch wenn ich weiß, dass das wieder gestrichen, abgeschwächt oder was auch immer werden soll, dass man den Gemeinden wieder nachgeben will, die das überhaupt nicht mögen oder denen das überhaupt nicht passt. Das halte ich für sehr schwierig. Ich muss schon daran erinnern, dass hier im Südtiroler Landtag ein Beschlussantrag der Kollegin Hochgruber Kuenzer, ich glaube, im September oder November 2014, einstimmig genehmigt wurde, in dem im beschließenden Teil ganz klar der Kindergartenkindertransport angesprochen wurde, dass das künftig vorgesehen werden soll. Wenn etwas künftig vorgesehen werden soll, wie der Kindergartenkindertransport, dann sollte dies nicht als Kann-Bestimmung eingeführt werden. Eine solche brauchen wir in einem Gesetz nicht einzufügen, denn das können die Gemeinden derzeit bereits ohne Verpflichtung tun, das muss ich schon ganz klar unterstreichen, dass das im Augenblick auch schon möglich ist oder in Gemeinden auch getan wird. Das wäre ja nichts Neues. Dafür eine Kann-Bestimmung einzuführen, würde nicht dem entsprechen, was der Landtag bereits beschlossen hat.

Das, was wir im Ausschuss beschlossen haben - ich gebe zu, die SVP wollte es unter Umständen nicht, das ist mir schon klar, es wurde aber trotzdem beschlossen -, ist eine Muss-Bestimmung, also wenschon denn schon. Es wäre völliger Nonsens vorzusehen, dass die Kindergartenkinder in der Gemeinde Tscherms transportiert werden, wenn ein Bedarf da ist, aber in der Gemeinde Marling nicht, nur weil man zwei Kilometer auseinander liegt. Das wäre wenschon denn schon. Nachdem der Landtag auf Antrag einer SVP-Abgeordneten im Übrigen diesen Antrag einstimmig, das war das Lustige, beschlossen hat, ist er jetzt im Mobilitätsgesetz drinnen. Dort wurde das vernünftigerweise, wie ich finde, dann so geregelt, dass man wenschon einen Kindergartenkindertransport verpflichtend vorsehen muss und mit Unterstützung seitens des Landes, wie es die Gemeinden auch angeregt haben, entweder oder. Man kann das nicht als Kann-Bestimmung eintragen, denn diese gab es ja bereits bisher. Ich hoffe, dass es drinnen bleibt und nicht einer eigenartigen gesetzgeberischen Logik zum Opfer fällt. Das wäre schade.

Kollegin Hochgruber Kuenzer, ich rede gerade über den Kindergartenkindertransport. Der Antrag, der einstimmig genehmigt wurde, wurde löblicherweise von Ihnen als Erstunterzeichnerin eingebracht. Auf den Beschluss hin wurde das dann ins Mobilitätsgesetz eingetragen. Ich habe gerade gesagt, ich glaube nicht, dass es der Landtag damals so verstanden hat, wenn er das einstimmig beschlossen hat, dass man das als Kann-Bestimmung einfügt, denn können tun die Gemeinden schon so auch, ohne dass es im Gesetz steht. Da brauchen wir nichts hineinzuschreiben. Es wäre dasselbe, wenn wir hineinschreiben würden, dass man in der Früh guten Morgen sagt, denn manche Gemeinden machen das bisher bereits schon freiwillig, ohne großes Aufheben darum zu machen. Der Landtag hat das auf Antrag der Kollegin Hochgruber Kuenzer beschlossen. Ich gebe zu, das war so von der Mehrheit wahrscheinlich nicht gewünscht, aber es ist so, dass die Oppositionsvertreter, nämlich Kollege Blaas, Kollege Dello Sbarba und meine Wenigkeit, diese Abstimmung so herbeigeführt haben. Wir haben dann diesen Passus eingefügt und jetzt steht er drinnen. Ich glaube nicht, dass dies das Weltbewegendste im Mobilitätsgesetz überhaupt ist, aber es ist halt einmal drinnen. Wenn man das streicht, dann befürchte ich, dass man genau das macht, was eigentlich mit dem ursprünglichen Beschlussantrag nicht gemeint war. Ich denke, man sollte diese Einschränkung drinnen lassen, die dann eingebracht und mit der 30-Prozent-Finanzierung beschlossen wurde. Die Landesregierung hat schon selbst den Überblick, wie weit die Finanzierung möglich oder nicht möglich ist, das ist schon klar, wenn wir hier schon Beschlüsse fassen. Wenn das wieder in eine Kann-Bestimmung umgewandelt wird, dann brauchen wir hier im Landtag, das muss ich ganz ehrlich gestehen, keine Beschlüsse mehr zu fassen. Dann ist das obsolet. Die Beschlüsse sind dann für die Tonne, um es einmal so zu sagen, denn wenn danach wieder alles einkassiert wird, dann wird man dem, was man hier tut, nicht gerecht. Ich hoffe, dass es drinnen bleibt.

Ich möchte auch noch etwas dazu sagen, was mich sehr umtreibt. Kollege Renzler hat einige wichtige Punkte im Zuge der Ausschusssitzungen angesprochen, wie zum Beispiel die Einhaltung hinsichtlich der Zweisprachigkeitsbestimmungen, der Zweisprachigkeitspflicht. Ich denke, er wird selbst dazu Stellung nehmen, aber das sind wichtige Punkte. Wir, das Land sind ja nicht nur Konzessionsgeber, sondern auch Geldgeber. Wenn Bestimmungen existieren, dann muss man auch auf die Einhaltung dieser Bestimmungen pochen. Ich weiß um die Schwierigkeiten. Es ist nicht alles immer so einfach, speziell bei Trenitalia zum Beispiel, aber auch bei der SAD. Ich hoffe schon, dass auch bei den Subunternehmen der entsprechende Druck gemacht wird, denn das hat Kollege Renzler im Gesetzgebungsausschuss entsprechend auch angesprochen. Das ist schon eine wichtige Sache. Es geht einfach nicht, dass sich dort einige schrauben, denn das Geld kommt von der öffentlichen Hand. Es ist schon so, dass man einen gewissen Druck ausüben können muss.

Insgesamt gesehen ist das Gesetz gut strukturiert. Dem will ich gar nichts absprechen, aber ich hätte, wie gesagt, doch etwas mehr ins Gesetz schreiben können und etwas mutiger hinsichtlich einer nachhaltigen Transportpolitik sein können, auch wenn in Südtirol im öffentlichen Nahverkehr doch sehr viel geschieht. In den letzten Jahren ist schon sehr viel geschehen, es geschieht viel und wird schon auch teilweise vorbildhaft gearbeitet. Das muss ich auch dazu sagen. Es ist nicht so, dass wir im öffentlichen Verkehr anderen Regionen hinterherhinken, da sind wir schon gut aufgestellt und das muss man auch ab und zu einmal ganz klar anerkennen, und dass wir hier immer etwas mehr und immer etwas besser machen können.

Ob man mit der Wasserstoffgeschichte in die richtige Richtung geht, das wage ich zu bezweifeln. Ich glaube nicht, dass das die Zukunft ist, denn da gibt es eine ganze Reihe von Schwierigkeiten, angefangen bei der Ökobilanz Wasserstoff usw. Das haben wir schon im Zusammenhang mit dem Vinschgerzug diskutiert. Ich bin nicht dagegen, dass man es dort andenkt und auch mit berücksichtigt. Ich habe auch gesagt, dass es ja nicht schlecht ist, wenn solche Ideen gebracht werden, aber unterm Strich kann man Wasserstoff als Zukunftstreibstoff durchaus in Frage stellen. Ich denke nicht, dass das sein wird, keine Ahnung. Da gibt es natürlich widersprüchliche Angaben, aber wenn man die Energiebilanz, die Ökobilanz und alles anschaut, dann wird es mit der ganzen Geschichte doch etwas schwierig.

Man hätte im Gesetz in bestimmten Bereichen die Dinge mehr und detaillierter hin- und niederschreiben und in einigen Punkten etwas mutiger sein können, auch hinsichtlich dessen, was Kollege Renzler im Ausschuss angesprochen hat. Ich denke, das sind schon einige wichtige Punkte, die man im Mobilitätsgesetz noch nicht drinnen hat, wie zum Beispiel den Landesmobilitätsplan. Ich halte es auch für schade, dass man im Ausschuss nicht den Mut hatte, den Ausschuss sozusagen selbst etwas mehr Mitgestaltungsmöglichkeiten zuzusprechen. Es geht nicht nur um die Geschäftsordnung des Landtages, denn wir haben im Ausschuss auch darüber diskutiert. Die Gesetze werden relativ schnell sozusagen in den Landtag hineingeworfen und der Landtag muss diese schnell durchziehen. Das werden dann Rahmengesetze, in denen an Durchführungsverordnungen der Landesregierung sehr viel delegiert wird, die dann dem Landtag entzogen sind. Wir ermächtigen sozusagen die Landesregierung, die Details zu regeln, aber das sind dann nicht nur mehr Details, sondern in vielen Fällen dann doch Dinge. Wenn wir hier zum Beispiel den Artikel 58 oder welcher Artikel es auch immer ist anschauen, in dem es um die Durchführungsverordnung geht, wie viel der Durchführungsverordnung überantwortet wird, dann heißt das, dass wir bei wichtigen Dingen überhaupt kein Mitspracherecht mehr haben, die eigentlich die Legislative noch irgendwo zumindest in der Hand haben sollte und nicht nur die Exekutive, denn die Rollen werden manchmal schon etwas vertauscht, mit Verlaub, Herr Landesrat, und zwar mit diesem Gesetzentwurf wird die Rolle der Legislative und Exekutive etwas vertauscht, denn die Legislative überantwortet der Exekutive auch mit diesem Gesetzentwurf, was die Durchführungsverordnungen angeht usw., doch auch legislative Aufgaben, die die Legislative, der Landtag als Gesetzgeber sich behalten sollte.

Ich hätte schon gerne gehabt, dass zum Beispiel der Landesmobilitätsplan, ich habe den Antrag noch einmal gebracht, zumindest zur fakultativen Begutachtung dem Ausschuss noch einmal überantwortet würde. Damit würde der Landtag in Zukunft bei so wichtigen Plänen wie beim Mobilitätsplan noch Mitsprache haben.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Concordo pienamente con il collega Riccardo Dello Sbarba che ha detto che la prima stesura di questo disegno di legge era nettamente migliore di quello che ci ritroviamo ora in mano. Una conclusione alla quale sono arrivato anch'io parlando con alcuni colleghi e con agenti del settore, era che il modello che ha applicato il Trentino come società pubblica di trasporti, la Trentino Trasporti S.p.A. quindi con un affidamento in house, era forse applicabile anche all'Alto Adige e avrebbe anche molta più logica di esistere che l'attuale sistema dove un settore è finanziato per $\frac{3}{4}$ dal pubblico che affida poi a un concessionario privato. Avremmo sicuramente un migliore controllo dei costi ed eviteremmo

questo sfasamento temporale dal costo che ha il concessionario privato fino a che arrivano a lui i soldi del pubblico che hanno portato comunque il concessionario privato ad indebitarsi notevolmente in banca. Basta guardare i bilanci e si vedono queste cifre.

Trovo anche che l'art. 58 praticamente svuota tutto il disegno di legge e lo rende quasi un disegno di legge delega e rimanda alla Giunta la definizione non di dettagli ma di aspetti fondamentali.

Approvo di questo disegno di legge che passi alla mano pubblica il sistema informativo, e l'amministrazione della biglietteria che ritengo necessario, per questioni di controllo, avere in mano pubblica. Mi mancano cenni alla mobilità sostenibile, manca qualsiasi cenno al piano clima-energia, pure della Provincia, che sarebbe necessario menzionare in questo disegno di legge sul trasporto pubblico locale per l'importanza che ha nelle immissioni globali e non trovarne traccia lo trovo abbastanza grave, così come l'assenza totale di finalità del disegno di legge che non vengono definite da nessuna parte.

Esiste invece un articolo che in casi particolari consente l'affidamento in house, denominato "salva Sasa", ma comunque lo limita al necessario parere positivo della commissione europea in precedenza, quindi è fortemente a rischio.

Dicevo prima che il trasporto pubblico locale in Alto Adige, pagato per $\frac{3}{4}$ dalla Provincia, circa 150 milioni all'anno, mentre i ricavi dei ticket bastano sì e no per $\frac{1}{4}$ del totale del costo, avrebbe molta più logica se fosse effettivamente, come hanno dimostrato i trentini, in mano pubblica e non in mano a un concessionario privato che fino ad ora era la SAD che ricordiamo è privata al 90% a parte un 10% di partecipazione pubblica tramite la STA e che ormai è passato anche come controllo di mano, essendoci stata la scalata della ditta Gatterer. La SAD ha ricevuto l'ultima volta circa 55 milioni dalla Provincia. Di questi grosso modo la metà è per la gomma, circa 18 milioni per le rotaie, 3 milioni per le funivie, 6-7 milioni per il sistema informativo, l'sii. Salta all'occhio, ce l'ho anche in una risposta ad una mia interrogazione dello scorso anno, che il ferro, le funivie e il sistema informativo quasi 30 milioni di euro vengono pagati a piè di lista, che è un sistema che una ditta usa per pagare i suoi agenti che consegnano a fine mese gli scontrini dei pranzi, ma 30 milioni a piè di lista è un sistema assurdo, anche perché si pongono alcuni punti interrogativi. Se per esempio l'sii viene messo dalla SAD con 6, 7 milioni di costo, ma poi guardo chi lo fornisce alla SAD, la Esseti Servizi che fino a poco fa era di Maccioni, adesso è di Gatterer, ha un bilancio dove dichiara ricavi di 1.400.0000 euro e sono loro che fanno l'sii. E il resto dove sta? E tutto questo viene a piè di lista. Io non so se la Provincia, che paga ha l'effettivo controllo di quello che sta succedendo! Non dico che sia in regola, sarà tutto perfettamente in regola, ma come si spiega questa differenza? Chi controlla questo? Oltretutto trovo giusto che nella nuova legge questo servizio informativo passi alla Provincia, perché è strano che un socio privato e anche fornitore del concessionario privato abbia anche il controllo delle obliterations e sia lui a mandare questi dati in Provincia, oltre tutto dopo molto tempo che si sono verificati.

Sicuramente meglio il sistema del costo standard, questi 2,5 euro sul trasporto su gomma ma anche qui come si controllano effettivamente i km percorsi dichiarati? Se penso che su ogni autobus è montato un sistema GPS sarebbe molto facile controllarlo effettivamente, ma ciò, a quanto pare, non avviene. Trovo altrettanto strano il sistema attuale che gli autobus sono pagati al 100% dalla Provincia, che dà i soldi alla SAD, la quale li compra e sono di sua proprietà, mentre è la Provincia che li paga a rate, tramite un mutuo. Anche questo è un sistema assurdo che nella prima stesura del disegno di legge era stato rettificato in maniera corretta, che questi autobus restino in mano pubblica, idealmente alla STA che li affida al concessionario privato che vince questo servizio per il tempo della concessione ma poi tornano alla Provincia che li passa eventualmente al nuovo concessionario. Lasciarli in mano al concessionario privato comporta dei rischi, una ditta privata può anche fallire. Se questo succede, la Provincia deve continuare a pagare un mutuo e magari comprarsi gli autobus che ha pagato all'asta fallimentare. Possono verificarsi situazioni veramente assurde che non hanno nessun senso gestire in questa maniera. Lo dico forse con la mente di imprenditore privato, ma un privato non farebbe mai questo, mentre la Provincia lo sta facendo.

Questi sono alcuni punti che rilevo in questo sistema attuale purtroppo, con le modifiche fra la prima e la seconda stesura del disegno di legge, continueranno ad andare avanti così. Riassumendo trovo veramente pochi punti di questo disegno di legge che posso approvare. In gran parte ritengo sia sbagliato continuare con il sistema che abbiamo avuto finora. Trovo che l'art. 58 in un certo senso svuota questo disegno di legge per cui, concettualmente non possiamo sapere come andranno le cose ma è sbagliato lasciare mano libera alla Giunta per definire parti essenziali. Diventa una legge delega in stile quasi "Parlamento romano", per cui vedo impossibile dare un giudizio positivo su questo disegno di legge.

PRÄSIDENT: Der Abgeordneter Renzler hat das Wort, bitte.

RENZLER (SVP): Ich möchte das, was meine Vorredner schon gesagt haben, nicht wiederholen, aber damit kann ich mich in einigen Punkten sicherlich einverstanden erklären. Ich bin aber grundsätzlich über dieses Mobilitätsgesetz enttäuscht, weil man die einmalige Gelegenheit gehabt hätte, einige Punkte, die in der Vergangenheit zu großen Schwierigkeiten in den Beziehungen zwischen Landtag, Regierungskommissariat und Eisenbahn geführt haben und auch zurzeit noch führen, ein für allemal zu klären. Ich beziehe mich auf zwei wesentliche Voraussetzungen.

Zum einen hätte man mit diesem Gesetz ganz klar definieren können, was die Aufgaben der Nachfolgeorganisationen der ehemaligen staatlichen Eisenbahnen sind, die zurzeit von der STA und von der SAD ausgeführt werden, auf welche Streckenbereiche sie sich beziehen und vor allem klar einen Stellenplan definieren, sodass wir endlich das leidige Problem mit der RFI lösen könnten oder gekonnt hätten, die uns immer wieder vorwirft, dass die SAD die Durchführungsbestimmungen nicht einhält, während die Eisenbahn diese Bestimmungen einhalten muss.

Der zweite Punkt, und der ärgert mich eigentlich noch mehr, ist, dass in diesem Gesetz keine Spur davon ist, dass wenn die Zweisprachigkeitspflicht, der Proporz und bei den Subunternehmen die von der Ausschreibung, also von der SAD zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für die Zweisprachigkeitszulage den Angestellten nicht übermittelt bzw. auf ihrem Lohnzettel aufscheint. In diesem Fall hätte ich mir gewünscht, dass eine solche Vorgehensweise den Widerruf oder den Verfall der erteilten Konzession mit sich bringt. Ich glaube, es ist ein Recht jedes Angestellten nicht nur die im Kollektivvertrag vorgesehene rechtliche Gewähr zu sehen, sondern es auch ein Recht bei Nichteinhaltung ist, dass der Auftrag verfällt. Ich bin mir sicher, dass der Landesrat alles getan hat, um diesbezüglich eine Lösung zu finden, aber ich ersuche trotzdem den Landesrat, dass er, wenn diese Forderungen in dieses Gesetz nicht möglich sind hineinzubringen, einen Zeitpunkt nennen kann, in dem man ein Zusatzgesetz für diese zwei von mir geforderten Punkte hier im Landtag präsentiert bekommt, sodass wir dieses leidige Problem ein für allemal regeln können.

BIZZO (Partito Democratico - Demokratische Partei): Innanzitutto premetto che esprimerò un voto favorevole a questo disegno di legge presentato dall'assessore Mussner, ma in quest'ottica mi permetto di svolgere, in questa sede, una serie di ragionamenti che spero possano portare l'assessore e la Giunta a valutare con estrema attenzione la possibilità che ancora prevede questo disegno di legge di ricorrere ad un sistema in house, questo sostanzialmente per tre ordini di motivi: per ordini di sinergia e strategicità dei trasporti nel complesso, per motivi di qualità e per motivi di risparmio. Per ordini di sinergia e strategicità, perché i trasporti sono un insieme di mezzi che vanno valutati e devono essere utilizzati nel loro complesso. È dalla possibilità di mettere insieme ferro, gomma, e anche trasporto a fune, aeroporto, dalla possibilità di tenere assieme il complesso sistema di questi sistemi di trasporto, di questi vettori, che si riesce a dare un servizio completo e migliore ai cittadini, e si riesce a gestire ognuno di questi vettori con flessibilità e con strategicità. Apro una parentesi, gestione in house prevista e resa possibile dalla normativa europea che non significa estromissione dei privati, anzi cito a titolo di esempio che Trentino Trasporti affida tutto il sistema Skibus e parte del sistema scolastico a trasportatori privati pur essendo società in house.

Motivi legati alla qualità, perché aprire a gare europee significa giocare poi con le gare europee e significa sapere dove si parte e spese volte non avere la possibilità di sapere dove si va a finire, e poi magari dover correre a dei ripari una volta che l'appetitoso ed appetibile piatto dei trasporti locali possa essere aggredito a livello europeo.

Voglio sottolineare il motivo legato al risparmio. C'è un risparmio che è quello del costo puro dei trasporti, c'è un risparmio oggettivo, che è quello del costo più o meno elevato dei trasporti, e c'è un risparmio intrinseco che deriva da una considerazione, cioè i soldi trasferiti ad una società in conto finanziamento di una società in house sono soldi che non sono soggetti al patto di stabilità, e dal punto di vista della cosiddetta valutazione delle spese intermedie, quelle effettuate dal Siope, non vengono rilevate. Questo significa, in termini prettamente economici, che il contributo che la Provincia di Trento dà ogni anno allo Stato in conto risanamento è di circa 100 milioni in meno di quello che deve dare la Provincia di Bolzano. Su questo abbiamo litigato per molto tempo sia con i cugini di Trento, sia con il Ministero delle finanze, e questo per un motivo molto semplice, perché per noi i trasporti sono un costo, 145 milioni, per la Provincia autonoma di Trento i trasporti non sono un costo, sono un trasferimento di

capitale a Trentino Servizi, e in quanto tali non vengono conteggiati come spesa intermedia nelle tabelle del Siope. In termini sostanziali significa una notevole voce di risparmio.

Ripeto quindi che tre sono i motivi per i quali io auspico che il disegno di legge che ci ha presentato oggi l'assessore Mussner possa prendere, in maniera decisa, la strada dell'in house: motivi di sinergia e di strategicità. Non sappiamo cosa il futuro ci metterà a disposizione come mezzi di trasporto e non sappiamo quali saranno le esigenze dei cittadini, dei clienti, di chi usufruisce del sistema Alto Adige e una società in house ha la flessibilità e la capacità per affrontare entrambi questi problemi. Esigenza di qualità: i nostri cittadini sono abituati ad una elevata qualità, abbiamo il dovere di continuare a mantenerla. Motivi di risparmio: ho già illustrato come la differenza di 100 milioni fra noi e il Trentino sia dovuta in gran parte alla legge dei trasporti.

Per questi motivi auspico che questo disegno di legge possa prendere la strada con decisione di una società in house.

SCHIEFER (SVP): Fürs Erste möchte ich einmal dem, was hier in der Aula gesagt wurde, vielleicht etwas entgegen, und zwar, dass das Gesetz ein schlechtes Gesetz ist oder zum Großteil nicht sonderlich gut gelungen ist. Meines Erachtens ist das Gesetz zum gegebenen Zeitpunkt sicherlich passend. Es behandelt die wichtigsten Bereiche der öffentlichen Mobilität. Deswegen kann man ohne weiteres sagen, dass sich unser Landesrat Mussner und sein Mitarbeiter Ing. Burger diesbezüglich sehr bemüht haben.

Ich möchte vielleicht nur zu einigen Punkten kurz Stellung nehmen, die auch in der Diskussion im Ausschuss immer wieder die Gemüter geweckt haben. Das beginnt gleich beim Artikel 5. Die Schülerbeförderungsdienste durch die Gemeinden sind im Allgemeinen gut. Wenn das angeführt ist, was den Kindergartenkindertransport betrifft, dann ist dies insgesamt zu wenig ausgereift, denn wir haben nicht nur die Finanzierung oder keine Finanzierung oder wie es der Rat der Gemeinden am liebsten hätte, dass das nicht angeführt wird. Wir haben auch das Problem zum Beispiel was nicht geregelt ist und nirgends aufscheint, auch wenn wir von 30 Prozent Finanzierung reden. Gilt das für alle Kinder oder muss es eine bestimmte Anzahl von Kilometern oder Kindern sein wie beim Schülertransport? Dieser Punkt wäre auch zu klären.

Dann geht es um die Instandhaltung der Bushaltestellen. Auch hier ist etwas nicht klar im Grundsätzlichen. Auch im Protokoll ist es nicht klar, denn die Wartehäuschen für den Busdienst werden zwar nicht alle, aber zum Teil von einer Gesellschaft bedient und von der auch gewartet, aber nicht am Boden, sondern nur was das Gehäuse selber anbelangt. Dann haben wir immer noch das Problem, dass die Schneeräumungen und das Kehren, das Putzen der Wartehäuschen und des Bereichs ringsherum nicht geregelt sind. Hier steht, dass dafür die Gemeinden zuständig sind. Ich glaube, dass es auch einen Vorschlag gibt, zumindest zwischen Abteilung 12 und Rat der Gemeinden eine Vereinbarung zu machen. Die Bushaltestellen grundsätzlich außerhalb der Ortschaften auf Landesstraßen wären sicherlich gut bedient, wenn sie von den Bauhöfen des Landes gereinigt und gesäubert und auch vom Schnee geräumt würden und im geschlossenen Ortskern von den Gemeinden selber.

Dann gibt es noch den Bereich Eisenbahninfrastruktur. Für die Landeseisenbahninfrastruktur ist die STA zuständig. Die Eisenbahninfrastruktur wird von der RFI geführt. Wenn die Zulaufstrecken des Brennerbasistunnels usw. gebaut werden, dann wird dies im Unterland noch lange dauern, und zwar 20 bis 25 Jahre und vielleicht noch länger. Man muss dafür sorgen, dass auch RFI dazu verpflichtet wird, diese Eisenbahninfrastruktur so zu führen, dass der Nahverkehr nach wie vor in der gleichen Weise garantiert ist.

Positiv finde ich auf alle Fälle, dass die Finanzierung für den Flughafen gestrichen wurde, dass man nicht vorweg schon irgendetwas beschließt, was die Bevölkerung erst in einem halben Jahr über die Volksabstimmung entscheiden sollte.

Dann gibt es noch einen Punkt, der auch im Gutachten des Rates der Gemeinden angeführt wurde, und zwar was die Strafen zu Lasten der Betreiber von Taxi und Mietwagenfahrerdienst anbelangt. Da wird einfach auf die Straßenverkehrsordnung verwiesen. Deshalb müsste man dafür sorgen, sobald wie möglich eine eigene Regelung zu machen, damit das auch klar und deutlich ist.

Was die Aufteilung in Lose für den Taxi- und Mietwagendienst und für den Busdienst im Allgemeinen betrifft, sollten wir versuchen, nicht zu große Lose zu schaffen, damit auch kleinere oder gemeinsame Anbieter von Bietergemeinschaften zum Zuge kommen. Wir haben bei der Tagung im Safety Park gehört, dass zum Beispiel in Bayern relativ kleine Lose gemacht werden. Ich würde ein Los allein sowieso ausschließen und man sollte schon schauen, dass man imstande ist, mindestens 10 bis 15 Lose, also mehr als es Bezirke sind, zu bilden. Das Minimum sollten die einzelnen Bezirke plus die Stadt Bozen sein.

HOCHGRUBER KUENZER (SVP): Das Mobilitätsgesetz ist wohl eines der wenigen Gesetze, auch das Gesundheitsgesetz zum Beispiel, das im Grunde die Menschen, und zwar vom Kind bis zum Senior und Seniorin, betrifft. In den letzten Jahren wurde diese Mobilität ganz stark ausgebaut und verbessert. Wir haben heute ein Angebot, das eigentlich sehr positiv ist, das von außen sehr gelobt wird. Für uns ist es vielleicht eine Selbstverständlichkeit und wir nehmen es einfach so zur Kenntnis. Die Gefahr bei vielen Sachen ist, dass wir vieles als selbstverständlich empfinden, was eigentlich gar nicht so selbstverständlich ist. Es ist auch eine Tatsache, dass junge Erwachsene heute, nicht mehr wie in meiner Zeit, mit 18 sofort den Führerschein machen, denn Angebote für Mobilität gibt es in allen Bereichen. Ich denke an den Schultransport, an den Night Liner. Die ganz normalen Verkehrsverbindungen von den Tälern in größere Ortschaften und von den größeren Ortschaften in die Städte sind optimal und in den letzten Jahren, was die Busse und den Zug anbelangt, ständig ausgebaut worden.

Wir haben in diesem Gesetz, aus meiner Sicht, zwei ganz positive Ansätze. Es ist schon einige Male erklärt worden. Der Artikel 5 betrifft die Einführung des Kindergartenkindertransportes. Wir wissen alle, dass es auch von der Abteilung her zur Abteilung Bildung gehört. Es ist eine Bildungseinrichtung. Als man die Schülerbeförderung eingerichtet hat, gab es die Überlegung auch für den Kindergarten, dass heute die Kinder im Vorschulalter in den Kindergarten gehen können. Bei uns ist es nicht Gesetz. In Österreich ist es Gesetz, dass die Kinder das letzte Jahr vor der Einschulung in den Kindergarten gehen müssen. Dementsprechend werden auch die Voraussetzungen geschaffen. Wir haben den Schulbeförderungsdienst, weil die Schule eine Pflichtschule ist. Deshalb beginnen wir mit der ersten Volksschulklasse.

Der Kindergartenkindertransport ist eine Unterstützung zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Werte Landesrätin, Sie versuchen - das ist auch gut und richtig so - die Vereinbarkeit von Familie und Beruf im Zuge von Kinderbetreuung immer wieder aufzuzeigen, dass es notwendig und auch sinnvoll ist. Diesbezüglich kann ich Sie nur unterstützen. Aber man sollte auch den Zugang zum Kindergarten erleichtern, denn auch das gehört zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Vereinbarkeit von Familie und Beruf, das wissen wir alle, draußen in den ländlichen Räumen, in den kleineren Ortschaften und Fraktionen, denn auch dort müssen die Leute tagtäglich einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Das setzt voraus, dass man, wenn ich mein Kind selber drei oder vier Kilometer in den Kindergarten führen muss, ein zweites Auto in der Familie braucht und dass sich dies nicht jede Familie leisten kann, wenn ein Familienmitglied einer geregelten Arbeit nachgeht und das andere mit den Kindern fahren muss. Schulkinder werden abgeholt und hinterher fährt meistens die Mutter mit dem Kindergartenkind.

Ich denke, dass wir in Zusammenarbeit mit den Gemeinden sehr wohl auf einen Punkt kommen, wo wir auch das realisieren können. Ich erinnere, Kollege Schiefer, an den Artikel 58. Dort wird genau auf diese Schwachstelle, auf die Sie verwiesen haben, hingewiesen. Das Land bestimmt mit dem Rat der Gemeinden aufgrund der geltenden Bestimmungen zum Schülerbeförderungsdienst die Zugangsvoraussetzungen. Das heißt, hier haben wir noch einmal Spielraum, um zu sagen, dass nicht jedes Kind überall abgeholt wird, sondern es ist bereits im Gesetz geregelt. Die Mitfinanzierung von Seiten des Landes ist im Verhältnis zu den anderen Finanzierungen, die das Land für Transportmöglichkeiten gibt, nicht allzu hoch. Wenn ich heute den Night Liner hernehme, der, aus meiner Sicht - ich habe selber fünf Jugendliche -, sehr, sehr wertvoll ist, dann müssen wir von der Prioritätenliste her schon zwischen Bildung und Freizeitgestaltung unterscheiden. Der Night Liner wird von Seiten des Landes mit 70 Prozent finanziert und 30 Prozent von Seiten der Gemeinden. Hier haben wir es als Vorschlag umgekehrt. Im Artikel 29-bis steht, dass sich das Land im Ausmaß von 30 Prozent an der Finanzierung des Dienstes beteiligt. Wir müssen darüber reden, wie das zu handhaben ist. Wir werden sicherlich einmal den Ist-Zustand eruieren und schauen, wie viele Gemeinden es betrifft, die diesen Dienst anbieten und in Zukunft anbieten sollen. Im Artikel 5 unter Absatz b) steht, dass die Gemeinden bei Bedarf Verkehrsdienste für Kindergartenkinder einrichten.

Ich möchte ein positives Beispiel nennen. Es gibt heute nicht nur eine Gemeinde, die den Kindergartenkindertransport ohne Unterstützung von Seiten des Landes organisiert. Das ist natürlich sehr vorbildhaft. Auch das möchte ich noch sagen. Die Eltern in dieser kleineren Ortschaft, in dieser Fraktion organisieren den Betreuungsdienst, das heißt ein Elternteil betreut die drei oder vier Kinder, die in den Kindergarten geführt werden und die anderen Eltern geben eine kleine Entschädigung dafür. Ich denke, dass dieser Dienst in Zusammenarbeit mit den Eltern, mit den Gemeinden und gemeinsam mit dem Land sehr wohl umsetzbar und ganz sicherlich eine ganz große Entlastung für die Familien ist. Ich denke, dass er in erster Linie eine Gleichwertigkeit für die Menschen ist, die weit draußen leben, die für unser Land einen ganz, ganz wichtigen Dienst erweisen, weil sie draußen leben. Das macht einerseits unser Land so attraktiv, weil es im Grunde in allen Richtungen belebt, bewohnt und bewirtschaftet ist und auf der anderen Seite, dass die Kinder die gleichen Chancen, die gleichen Bildungszugänge haben.

Ich möchte noch auf den Artikel 40 verweisen. Auch das ist ein positiver Ansatz, den man jetzt im Gesetz festgeschrieben hat. Vorher war es mit Durchführungsverordnung der Landesregierung, des Landeshauptmannes, und zwar, dass, sollten bei den Schülerbeförderungsdiensten noch Plätze frei sein, gibt es auch hier eine klare Anordnung, dass auch Senioren, ältere Menschen, wenn sie die Voraussetzungen haben, mitfahren können. Auch das ist ein Angebot an die Menschen, die nicht an der öffentlichen Linie wohnen, sondern abseits, aber trotzdem mit solchen Schülerbeförderungsdiensten zum Beispiel ins Zentrum gelangen und dort mit der öffentlichen Verkehrslinie, ob sie ins Krankenhaus müssen oder einkaufen gehen, weiterfahren können. Das finde ich natürlich sehr, sehr positiv.

Ich kenne auch die Diskussionen von Seiten der Gemeinden, die die Befürchtung haben, dass die Einführung dieses Dienstes für sie eine allzu große Mehrbelastung ist. Ich kann dem entgegenhalten und sagen, dass im Gesetz steht, dass die touristischen Verkehrsmöglichkeiten, die angeboten sind, mit 50 Prozent unterstützt werden. Das heißt ganz konkret, wenn der Skibus vom Dorf zu den Aufstiegsanlagen fährt, dann werden die touristischen Betreiber für den Skibus, der eingesetzt wird, vom Land mit 50 Prozent der Nettokosten unterstützt. Das möchte ich nicht in Frage stellen, denn auch das ist eine Errungenschaft, auch das ist nicht selbstverständlich, ganz abgesehen von den Tickets, die die Gäste bekommen, wenn sie in unserer Region Urlaub machen und dann die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.

Ich komme zum Schluss. Ich persönlich sehe es als Priorität, dass wir diesen Zugang zur Bildung für die Eltern, die weit draußen wohnen, nicht erschweren, sondern erleichtern. Es gibt viele Gründe dafür. Es ist einer der Grund und das soll bitte keine immer wieder wiederholende Drohung sein, sondern es ist Realität. Einer der Gründe ist, dass draußen das Leben, Wohnen und Arbeiten nicht allzu sehr benachteiligt werden darf. Diese Menschen brauchen wahrscheinlich kein großes Stadttheater oder auch kein großes Schwimmbad, aber sie brauchen andere Angebote von Seiten der öffentlichen Hand, damit sie ihr Leben auch mit einer bestimmten Lebensqualität bewerkstelligen können.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich möchte zu diesem Gesetzentwurf nur einige wenige Anmerkungen machen. Mein Kollege Blaas hat hier ausführlich Stellung genommen.

Ein paar praktische Dinge bzw. Dinge, die uns in letzter Zeit zugetragen worden sind. Wir haben es erlebt mit den sogenannten Night Linern, aber auch mit den Mietwagenfahrern, mit Fahrern usw. Es hat sich hier gegenüber den Taxifahrern beispielsweise eine Diskussion aufgetan. Das ist ein praktisches Beispiel. Früher war ein Taxiunternehmen im öffentlichen Dienst ein gefragtes Unternehmen. Ich schicke voraus, dass ich weder ein Lobbyvertreter von den einen noch von den anderen bin, aber es ist zur Kenntnis zu nehmen, dass hier nicht ein Streit, aber eine Auseinandersetzung eingetreten ist, weil die Taxifahrer nach anderen Regeln fahren müssen und von anderen Konkurrenz unter ungleichen Voraussetzungen bekommen.

In der Peripherie ist es für Taxiunternehmen fast unmöglich geworden, noch konkurrenzfähig zu sein, weil die Mietwagenunternehmer herkommen und die Taxifahrer unterbieten. Das ist so und das erleben wir vor allem in der Peripherie. Man sollte versuchen, das irgendwo auf die Reihe zu kriegen, damit alle, die hier beteiligt sind, leben können. Sonst werden wir erleben, dass die Taxidienste vor Ort eingestellt werden. Dann wird man sagen, dass es egal sei, weil man die anderen hätte.

Früher war ein Taxibetrieb etwas anderes. Ich erinnere mich, dass man für Taxilizenzen bereit war, weiß Gott wie viel Geld auszugeben. Das war offensichtlich ein einträgliches Geschäft. Das ist es nicht mehr. Man sollte irgendwo auch berücksichtigen, dass man hier Gleichheit herstellt, wie gesagt, dass alle zu leben haben.

Die Praxis bei der Vergabe von Konzessionen für Linien scheinen mir nicht immer transparent zu sein. Wir haben hier als Freiheitliche in den vergangenen Jahren immer wieder Anfragen gemacht. Ich habe einmal gesagt, dass, wenn jemand einmal in Südtirol eine Linie bekommt, er dann eigentlich ausgesorgt hat. Die Kosten, die das Land dafür übernimmt, was das Land alles trägt, nimmt dem Unternehmer das Risiko. Wenn ich ein sicheres Geschäft und fast null Risiko habe, dann ist es ein tolles Geschäft, aber neue kommen schwer hinzu. Das ist schon ein bisschen ein geschützter Bereich, den man unbedingt transparenter darstellen muss, damit auch nicht solche Vorwürfe im Raum stehen bleiben. Wir haben immer wieder Klagen gehört, dass es, wie gesagt, in diesem geschützten Bereich nicht unbedingt transparent zugeht. Wenn Transparenz gegeben ist, wer immer dann den Zuschlag erhält, dann wird es so sein, aber es darf nicht der Eindruck hinten bleiben, dass hier ein paar Große den Rest vom Markt fegen und dann eine Spielwiese ohne große Konkurrenz haben. Darauf ist sicherlich zu achten.

Was ich noch ansprechen möchte, das sind die Fahrpläne. Artikel 22 sagt ganz lapidar, dass der Fahrplan einmal im Jahr festgelegt wird und dass er auch geändert werden kann. Was die Fahrpläne angeht, haben wir eine sehr, sehr hohe Frequenz. Ich möchte schon einmal auch den öffentlichen Personenverkehr loben, was dies-

bezüglich alles gemacht wird. Was hier angeboten wird, hat sicherlich nicht jedes Land in diesem Ausmaß, aber weil wir alle vom Sparen reden, muss man schon auch diesen Bereich ein bisschen besser durchleuchten und uns fragen, ob wirklich alles notwendig ist. So haben wir immer auch den Vorschlag gemacht, dass beispielsweise Schüler sehr wohl unentgeltlich transportiert werden, und zwar vom Elternhaus zur Schule bzw. Wohnort zur Schule und zurück, aber dass Schüler das ganze Jahr im ganzen Land gratis fahren können, das verstehen selbst die Eltern nicht, im Gegenteil. Die Eltern haben sich bei uns beklagt, dass sie nicht wüssten, wo die Schüler am Nachmittag sind, denn 14- und 15jährige fahren nachmittags, wenn sie in Brixen wohnen, mit dem Bus und Zug nach Mals. Ich kann den Eltern sagen, dass es in ihrer Verantwortung liegt, wie sie mit den Kindern umgehen, aber wenn das Angebot da ist, dann wird man es wahrscheinlich auch nutzen.

Zum Personal. Wir haben überall sehr gute Strukturen, aber wir geben manchmal zu wenig acht auf das Personal, das diese Dienste erbringt. Wir sehen, was nach außen hin dargestellt wird, aber dass die Seele eines jeden Betriebes eigentlich die Menschen sind, das vergessen wir manchmal. Ich erinnere an die unterschiedlichen normativen, aber auch finanziellen Behandlungen beispielsweise bei der Bahn und bei der SAD, wo Leute den gleichen Dienst erfüllen. Die Angestellten von RFI werden ganz anders behandelt als jene der SAD, auch was die Zweisprachigkeit anbelangt. Als Mitglied des Einvernehmenskomitees werden ich und Kollege Renzler sicherlich auch immer wieder darauf angesprochen. Wir brauchen sicherlich eine Gleichbehandlung, denn die Leute verstehen das nicht. Wenn ich Zugführer bei der SAD bin, dann habe ich diesen Lohn und diese zusätzliche Begünstigungen, wenn ich hingegen bei der Bahn bin, dann schaut es anders aus. Dass das für ein gutes Klima nicht unbedingt förderlich ist, wird wohl jeder verstehen. Darauf sollte man schon achten.

Was die Kosten anbelangt, und damit schließe ich, habe ich gesagt, wo man sparen kann. Man sollte wirklich die Fahrpläne durchforsten. Ich bekomme wöchentlich einen Anruf oder ein E-Mail vor allem aus dem oberen Pustertal, wo Busse unkoordiniert hin- und herfahren, wo der Zug auch fährt, also zu gleichen Stundenzeiten usw. Ich werde hier, Herr Landesrat, eine detaillierte Anfrage einbringen, weil man sich das im Detail genau anschauen muss. Man hat beispielsweise eine Linie eingerichtet, die wirklich niemand versteht, und zwar direkt von Gsies nach Innichen, wo man dann draufkommt, dass in Welsberg gleichzeitig Busse fahren - das muss man den Leuten vor Ort erklären – und die Busse sind dann meistens leer. Wir haben einmal seinerzeit eine Auflistung der Linie von Bruneck nach Pfalzen gemacht. Wenn der Unternehmer die Kilometer, die er abgerechnet hat, auch wirklich gemacht hat, dann hätte er 53mal fahren müssen. Das ist leicht nachzurechnen. Hier macht man teilweise nur Zählungen. Man schaut nach und sieht, dass an bestimmten Zeiten die Busse leer sind oder maximal 5 Personen fahren und dann fährt ein großer Bus. Dann muss man sich fragen, ob es nicht auch ein kleinerer tun würde. Braucht es sie alle? Es ist eine tolle Geschichte, einen Halbstundentakt fast im ganzen Land oder auch in kleineren Dörfern einen Stundentakt zu haben, aber die Frage ist, ob es notwendig ist. Zu Spitzenzeiten sehr wohl, in der Früh, zu Mittag, am Abend, aber die restliche Zeit würde es manchmal auch mit weniger tun. Das sollte man bitte überprüfen. Ich will bei Gott niemandem einen Dienst einstellen. Jeder macht eine gute Figur als Politiker, wenn er sagt, Ihr bekommt auch noch einen Bus und da machen wir auch noch einen, aber wenn wir vom Sparen reden, dann muss man auch in diesem Bereich bereit sein, alles auf den Prüfstand zu stellen.

Dies sind nur einige Anmerkungen zum Gesetz. Das Grundsätzliche hat, wie gesagt, mein Kollege Blaas hier schon ausgeführt.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Zuerst möchte ich mich für die vielen Inputs, die anlässlich dieser Diskussion hervorgebracht worden sind, bedanken. Ich werde auch versuchen, auf einige einzugehen.

Kollege Knoll. Was die Schülertransporte anbelangt, haben Sie danach gefragt, ob auch reguläre Linien gebraucht werden. Das stimmt. Wir haben den Schülertransport und vieles geschieht durch die regulären Linien, die wir haben und die in jeder Hinsicht sehr präsent sind bzw. die zwischen der Hauptachse des Zuges der Linie Brenner-Salurn, Meran-Vinschgau-Bozen und auch der Seitentäler, die auf dieser Linie als Zubringerdienst fungieren, mit einem guten Rhythmus funktionieren. Wir haben diese Neuigkeit vom Halbstunden- und Stundentakt, der es uns erlaubt, einen optimalen Dienst zu gewähren und den auch manche, die hier sind, schätzen. Man kann schon sagen, dass dieser Dienst in jeder Hinsicht funktioniert. Dadurch wurde RFI gezwungen, einen besseren Dienst anzubieten, weil unser System so aufgebaut worden ist, dass man gesagt hat, dass es ein Produkt ist, das wir auf den Markt stellen und es als Benützer, als Pendler, als Schüler, aber auch als Senior usw. als Familie benutzen kann. Die Leute benutzen es, weil sie gesehen haben, dass es funktioniert. Es ist ein Angebot, das in jeder Hinsicht gut geht und, meiner Ansicht nach, auch gut koordiniert ist. Die Fahrpläne sollen in Zukunft einmal im Jahr gemacht werden. Wir haben gemeint, dass es richtig ist, weil man sagen muss, dass wir uns ganz viel erspa-

ren, wenn es uns gelingt, eine Programmierung zu machen. Das wollen wir versuchen zu erreichen. Es wird nicht auf einmal gehen, aber die Änderungen werden wir auch haben und diese sollen minimiert werden. Warum nicht? Wir wollen daran arbeiten, dass durch eine positive und gute Programmierung es nicht mehr notwendig ist, diese zu ändern. Deswegen waren wir der Meinung, dass es richtig ist, dass wir erstens, was die Kommunikation anbelangt, mehr auf Apps setzen, wodurch auch wenig Papier im Umlauf kommt und, zweitens, dass die Linien nicht oft geändert werden.

Was die überregionalen Verkehrsdienste anbelangt, nach denen Sie gefragt haben, sind im Artikel 27 ganz genau festgeschrieben. Dabei geht es um überregionale Verkehrsdienste, die Südtirol mit einer anderen Provinz oder Region verbinden.

Im Zusammenhang mit dem internationalen Transport haben Sie auch den EVTZ genannt. Das ist im Artikel 28 vorgesehen. Dort steht, dass die grenzüberschreitenden Verkehrsdienste, deren Abfahrts- oder Zielorte ausschließlich in den als grenzüberschreitend festgelegten Gebieten in Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft liegen, nach Einholen einer Stellungnahme des jeweils zuständigen Ministeriums vom Land Südtirol genehmigt werden. Es sind genaue Gebiete, die da vorgesehen sind.

Was die Beiträge anbelangt, Folgendes. Man hat definiert, welche Beiträge gewährt werden können.

Was die Tarifgestaltung anbelangt, Folgendes. Wenn durch diese Tarife nicht viele Leute mit manchen Bussen fahren, dann haben wir uns gefragt, ob dies ein Problem der Tarife oder der Benützung ist. Wir sind der Meinung gewesen, dass wir, weil manchmal durchschnittlich nur vier oder fünf Personen fahren oder auch niemand fährt und es manchmal sein kann, dass zehn oder mehrere Leute fahren, unbedingt versuchen sollten, alles zu machen, um die Leute dazu zu bringen, den Dienst zu benützen. Wir wollten eine gewisse Zeit noch einräumen, um die Leute zu sensibilisieren, auf den Bus umzusteigen, bevor man sagt, dass es nicht mehr möglich sein wird. Die ersten Akzente haben auch gewisse Früchte getragen. Wir merken, dass gewisse Linien mehr benützt werden.

Was den Bahnhof in Franzensfeste anbelangt, muss ich ganz offen gestehen, dass wir uns darum sicherlich bemüht haben, aber ich habe es Ihnen schon einmal gesagt. Damals haben wir ausgemacht, dass es im Frühling, Sommer oder Herbst 2015 möglich sein sollte. Dann hat RFI - ich will jetzt niemandem die Schuld geben - gemeint, die Arbeiten durchzuführen, wenn wir es projektieren. Wir haben gemeint, dass es umgekehrt gehen sollte. Das wurde von RFI komplett umgekrempelt. Deswegen sind wir da gestanden und mussten damit neu anfangen.

Ich muss Ihnen sagen, was intern aufliegt. Es ist vorgesehen - ich tue mich schwer, dies wieder einmal zu sagen und zu korrigieren -, dass es im Sommer 2016 möglich sein müsste, die zwei Aufzüge zu haben bzw. diesbezüglich einen Bahnhof, der RFI gehört, so vorzufinden wie wir es eigentlich möchten bzw. dass man es mit allen anderen vergleichen kann, wo wir auch daran gearbeitet haben.

Kollege Pöder, Sie haben die STA und SAD bezüglich Begünstigungen usw. angesprochen. Ich kann nicht sagen, dass es so ist. Wir bemühen uns so vorzugehen, und zwar mit Transparenz bzw. auch zu vergleichen. Wir sind voll dahinter, dass man mit allen gleich geht bzw. auch versuchen, in jeder Hinsicht informativ, transparent zu sein und diese Argumente positiv anzugehen.

Was die Wasserstoffbusse anbelangt, kann ich sagen, dass wir zusammen mit anderen 20 Regionen an einem europäischen Abkommen beteiligt sind, aber im Vertrag steht, dass wir in jedem Moment auch abspringen können, um weiterhin mit dieser guten Zusammenarbeit, die das erste Mal mit den fünf Bussen entstanden ist und diese in Bozen auch gut benützt wurden, weitermachen, weil wir der Meinung sind, dass die Wasserstoffbusse nicht das Problem lösen, sondern diese Busse ein Teil der Mobilität sind, wo der Wasserstoff als Energie gebraucht werden kann.

Im Zusammenhang mit der Mobilität sehen wir auch das Thema Flughafen, Kollege Pöder. Wir sind der Meinung, dass die Mobilität ein Mosaik von mehreren Maßnahmen ist, die von einem Radweg bis hin zu einer Straße bzw. Autobahn sowie Zugverbindungen gehen und auch diese Vernetzung in der Region möglich ist. Diesbezüglich wurden gewisse Projekte lanciert. Ich denke an das letzte Projekt, das der Landeshauptmann mit dem Landeshauptmann vom Veneto vor einigen Tagen besprochen hat, nämlich eine neue Linie zwischen Toblach-Calalzo bzw. Toblach-Cortina aufzunehmen.

Insgesamt sieht man, glaube ich, dass wir in der ganzen Region, in ganz Südtirol mit unseren Nachbarn reden bzw. diese Verbindungen schaffen. Ich glaube, es ist auch richtig, dass man sich hier mit Visionen bewegt, wie Sie, Kollege Knoll, damals gesagt haben, die auch eine Generation voraus gehen. Das soll auch so sein, denn diese Investitionen brauchen sehr viele finanzielle Mittel bzw. auch eine große Vorarbeit notwendig ist.

Kollege Pöder, Sie haben das Problem Vinschgerbahn angesprochen dahingehend, ob man sie elektrifizieren oder mit Wasserstoff betreiben soll. Wir haben auch anlässlich eines Beschlussantrages ausgemacht, dass wir Ende November bzw. Weihnachten eine Antwort geben würden, für was wir uns entschieden haben. Wir sind, was die interne Studie anbelangt, bereits dabei, das Resümee zu ziehen und werden Euch kurzfristig auch darüber informieren, für was wir uns entschieden haben, auch wenn ich sagen muss, dass wir intern alles gemacht haben, dass es mit unserem Plan weitergeht, was die Elektrifizierung anbelangt.

Ein weiteres Thema, das heute vom Kollegen Renzler vorgetragen wurde, betrifft die Angelegenheit der Doppelsprachigkeit bzw. Proporz. Diesbezüglich möchte ich auf ein Schreiben unserer Anwaltschaft vom Jahr 2011 hinweisen, in dem steht, dass die bestehende Gesetzeslage zu Proporz und Zweisprachigkeit nicht so klar und eindeutig ist wie häufig angenommen wird. Das ist eine Tatsache. Wir haben damals in der Gesetzgebungskommission gedacht, dass wir das Thema unbedingt angehen sollten, auch weil es durch die Mobilität oft vorkommt, dass es Betriebe gibt, die diesbezüglich sich erlauben, diese Säulen der Autonomie nicht anzuwenden bzw. auch immer Probleme machen. Ich muss aber darauf hinweisen, dass man hier oft versucht hat, etwas zu machen. Ich zitiere: *"Die Durchführungsbestimmung nimmt nämlich lediglich Bezug auf die Art der Tätigkeit und nicht auf die Tatsache von welcher Körperschaft die Tätigkeit ermächtigt wird. Sofern es sich um aufgelöste Betriebe der Staatsbahnen handelt, fallen diese unter die Anwendung von Artikel 32-bis des DPR vom 26.7.1976, Nr. 752."* Dann steht in einem weiteren Absatz Folgendes: *"Demzufolge müssen die Konzessionäre wie die SAD die Bestimmungen des DPR Nr. 574/88 für die normalen Personentransportdienste auf Straße und mit Seilbahn einhalten und somit den Gebrauch der beiden Landessprachen gewährleisten. Es scheint auf alle Fälle angebracht zu sein, dass nach Maßgabe von Artikel 7 Absatz 4 des DPR Nr. 571/78 die SAD auffordert wird, Auskünfte über die Einhaltung der oben genannten Durchführungsbestimmung abzugeben, so dass gegebenenfalls die entsprechenden rechtlichen Schritte vor dem zuständigen Gericht eingeleitet werden können."* Ich möchte sagen, dass wir in letzter Zeit kurzfristig interveniert sind, auch weil das Thema in der Landesregierung vorgetragen wurde und wir auch bei der SAD und auch bei unserer Gesellschaft STA interveniert sind. Bei der STA haben wir auch Gespräche geführt. Wenn die Regeln von anderen eingehalten werden sollen, dann müssen sie auch bei uns eingehalten werden. Dort kann ich versichern, dass wir nach einem Anfangsdetail sagen können, dass wir mit einem Plan arbeiten, dass wir diese Zahlen in Ordnung bringen, so wie es vorgesehen ist.

Was die SAD anbelangt, haben wir eine Antwort bekommen, die uns in der Praxis sagt, dass sie nicht antworten könne, weil es um die Privacy der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geht. Sie hat uns eine Statistik zukommen lassen, aus der ersichtlich ist, welche Sprache die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei eventuellen Fortbildungskursen usw. gebraucht haben. Dort ist herausgekommen, dass zirka 50 Prozent um Vorträge in deutscher Sprache und 50 Prozent um Vorträge in italienischer Sprache ansuchen. Das ist eine Antwort, aber nicht eine Antwort, mit der wir zufrieden sein können. Die Ladiner wissen genau, dass viele und hauptsächlich ältere Menschen um den italienischen Kurs angefragt haben, das ist eine Tatsache, weil die Ladiner die italienische Sprache besser beherrschen. Deswegen kann man sagen, dass es nicht eine Antwort für das Thema war, das wir eigentlich angehen wollen.

Kollege Renzler, ich kann sagen, dass wir diesbezüglich konkret intervenieren werden und was den Auftrag anbelangt, den wir von Euch in der Gesetzgebungskommission und auch in der Landesregierung bekommen haben, schauen, alles zu tun, dass man hier zu einem definitiven positiven Ausgang kommt, auch wenn ich sagen muss, dass es nicht leicht sein wird, aber wir wollen alles daran setzen, damit eine Säule unserer Autonomie eingehalten wird und auch das bringen soll, was unsere Vorgänger für uns alle erkämpft haben.

Einigen Abgeordneten konnte ich nicht antworten, aber ich bin mir sicher, dass im Rahmen der Artikeldebatte noch mehrere Themen angesprochen werden. Ich habe mir viel notiert und werde auch versuchen, diese Fragen abzuhaken, indem ich sie innerhalb der Artikeldebatte einbringe.

PRÄSIDENT: Die Generaldebatte ist somit abgeschlossen. In der Zwischenzeit sind sechs Tagesordnungen eingegangen.

Vor Beendigung der heutigen Sitzung teile ich Ihnen noch mit, dass gegen das Protokoll der letzten Landtagssitzung, welches zu Beginn der heutigen Sitzung zur Verfügung gestellt wurde, während der laufenden Sitzung keine schriftlichen Einwände vorgebracht wurden und dass dasselbe deshalb im Sinne von Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung als genehmigt gilt.

Danke die Sitzung ist geschlossen.



Ore 18.03 Uhr

Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:

Sono intervenuti i seguenti consiglieri/le seguenti consigliere:

ACHAMMER (8, 45)
ARTIOLI (6, 26, 28)
BIZZO (101)
BLAAS (15, 77)
DELLO SBARBA (11, 41, 80)
FOPPA (1, 29, 30)
HEISS (15, 20, 40)
HOCHGRUBER KUENZER (5, 103)
KNOLL (5, 20, 39, 41, 95)
KÖLLENSPERGER (18, 25, 31, 44, 46, 99)
KOMPATSCHER (32)
LEITNER (7, 21, 28, 29, 32, 35, 37, 104)
MAIR (1, 3, 10)
MUSSNER (46, 105)
OBERHOFER (23)
PÖDER (6, 26, 33, 34, 90, 97)
RENZLER (101)
SCHIEFER (22, 45, 62, 102)
SCHULER (27)
STEGER (22, 30, 38, 40, 41, 42, 43, 46)
STOCKER M. (9, 23, 34, 35)
STOCKER S. (8)
TOMMASINI (16, 45)
URZÌ (7, 13, 16, 27, 30, 35)
WURZER (40)