



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 86

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 86

vom 13.11.2015

del 13/11/2015

Präsident
Vizepräsident

Dr. Thomas Widmann
Dr. Roberto Bizzo

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 86

vom 13.11.2015

Inhaltsverzeichnis

Landesgesetzentwurf Nr. 52/15: "Öffentliche Mobilität" (Fortsetzung)Seite 1

Tagesordnung Nr. 1 vom 28.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend "die Qualitätscharta für die Dienstleistung und der Mobilitätsplan sollen auch im zuständigen Gesetzgebungsausschuss diskutiert werden" Seite 1

Tagesordnung Nr. 2 vom 28.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend einen Förderpreis für nachhaltige Mobilität in Südtirol Seite 3

Tagesordnung Nr. 3 vom 6.11.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Methan und öffentliche Mobilität Seite 6

Tagesordnung Nr. 4 vom 4.11.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Überprüfung der Rechnungslegungen der Konzessionsinhaber Seite 9

Tagesordnung Nr. 5 vom 6.11.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Transparenz gewährleisten Seite 12

Tagesordnung Nr. 6 vom 12.11.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend Einführung eines Südtiroler Sorgentachos für VerkehrSeite 13

RESOCONTO INTEGRALE DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

N. 86

del 13/11/2015

Indice

Disegno di legge provinciale n. 52/15: "Mobilità pubblica" (continuazione)pag. 1

Ordine del giorno n. 1 del 28/10/2015, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante carta dei servizi e piano della mobilità siano discussi anche nella competente commissione legislativa pag. 1

Ordine del giorno n. 2 del 28/10/2015, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante un premio per la mobilità sostenibile in Alto Adige/Südtirolpag. 3

Ordine del giorno n. 3 del 6/11/2015, presentato dal consigliere Köllensperger, riguardante Metano e mobilità pubblica pag. 6

Ordine del giorno n. 4 del 4/11/2015, presentato dal consigliere Köllensperger, riguardante rendicontazioni e controlli dei concessionaripag. 9

Ordine del giorno n. 5 del 6/11/2015, presentato dal consigliere Köllensperger, riguardante garantire la trasparenza pag. 12

Ordine del giorno n. 6 del 12/11/2015, presentato dai consiglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle, riguardante l'introduzione di una piattaforma per la circolazione stradalepag. 13

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

Ore 10.04 Uhr (kontrollieren)

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.

Für die heutige Sitzung haben sich Landeshauptmann Kompatscher und die Abgeordnete Artioli entschuldigt.

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

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

Gestern Abend haben wir noch die Generaldebatte abgeschlossen. Wir kommen somit zur Behandlung der Tagesordnungen.

Tagesordnung Nr. 1 vom 28.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend "die Qualitätscharta für die Dienstleistung und der Mobilitätsplan sollen auch im zuständigen Gesetzgebungsausschuss diskutiert werden".

Ordine del giorno n. 1 del 28/10/2015, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante carta dei servizi e piano della mobilità siano discussi anche nella competente commissione legislativa.

Die Tendenz, Rahmengesetze zu erlassen, hat sich in den letzten Jahren auch in der Landesgesetzgebung breit gemacht. Der Landtag genehmigt zwar solche Gesetze, läuft dann aber Gefahr, von wichtigen Entscheidungen zu deren Umsetzung ausgeschlossen zu werden. Um dem entgegenzuwirken schlagen wir vor, dass die Landesregierung bei besonders wichtigen Durchführungsverordnungen vor der Genehmigung mit den zuständigen Gesetzgebungsausschüssen Rücksprache hält, damit diese gegebenenfalls auch Anhörungen mit den betroffenen Akteuren veranlassen können.

Im vorliegenden Gesetzentwurf wird die Landesregierung mit der Ausarbeitung und Genehmigung wichtiger Durchführungsverordnungen betraut, welche die Entscheidungen zum Mobilitätssystem in Südtirol stark beeinflussen werden. Vor allem zwei davon sind für die Fahrgäste und die betroffenen Sozialpartner von besonderer Wichtigkeit: der Landesmobilitätsplan und die Qualitätscharta für die Dienstleistung.

*Der Südtiroler Landtag
verpflichtet
die Landesregierung,*

den Landesmobilitätsplan und die Qualitätscharta für die Dienstleistung vor deren Genehmigung dem zuständigen Gesetzgebungsausschuss zur Diskussion zu unterbreiten, damit dieser gegebenenfalls dazu eine Anhörung mit den betroffenen Akteuren veranlassen kann.

La tendenza ad approvare leggi-quadro si è fatta strada negli ultimi anni anche nella legislazione provinciale. Il Consiglio provinciale approva queste leggi ma poi rischia di restare escluso da importanti

decisioni che riguardano la loro attuazione. Il rimedio che proponiamo è che su norme attuative particolarmente importanti la Giunta, prima di approvarle, si confronti con le competenti Commissioni legislative, che possono anche promuovere audizioni delle parti interessate.

In particolare, il presente disegno di legge affida alla Giunta provinciale la definizione e l'approvazione di importanti provvedimenti attuativi che determineranno in modo fondamentale le scelte che riguardano il sistema di mobilità pubblica in Alto Adige. Tra questi, due hanno particolare rilievo per l'intera popolazione utente del servizio e per le parti sociali interessate: il Piano provinciale della mobilità e la Carta di qualità dei servizi.

Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

impegna

la Giunta provinciale

a presentare e discutere il Piano provinciale della mobilità e la Carta di qualità dei servizi, prima che questi due documenti siano approvati, con la competente Commissione legislativa, che può anche promuovere su essi una audizione delle parti interessate.

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

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Questo ordine del giorno è finalizzato ad affrontare un tema trasversale a tutta la nostra legislazione degli ultimi anni, e particolarmente in questa legislatura, cioè il fatto che a noi vengono sottoposte all'approvazione leggi presentate dalla maggioranza, che quindi poi passano, che sono "leggi cornice", leggi che sostanzialmente definiscono alcune linee molto generiche e che poi delegano alla Giunta il grosso delle decisioni. Praticamente noi approviamo leggi al buio.

Come ho detto nella mia relazione introduttiva, per esempio in questo disegno di legge non è un caso. La Giunta provinciale all'inizio, nel novembre scorso, nella prima versione che ho avuto, perché l'avete data alle parti sociali e alla fine arriva anche a noi, avevate messo una serie di criteri. Poi c'è stata la discussione abbastanza animata con le parti sociali, e piano piano tutte le norme e i criteri che avevate messo in legge sono uscite. In più nell'ultima versione approvata dalla Giunta è apparso un articolo, mi pare il 58, che dice che su tutti i punti su cui la legge aveva stabilito i criteri della prima versione, si delega la Giunta provinciale. Quindi noi siamo sostanzialmente chiamati a votare una legge al buio, perché la sostanza se la deciderà con delibera, approvando norme di attuazione, la Giunta provinciale. Questo è piuttosto imbarazzante, anche perché le delibere hanno meno pubblicità di una legge, sfuggono completamente al controllo di questo Consiglio. In questo caso temo una trattativa semi privata tra portatori di interessi e Giunta, con il Consiglio completamente escluso da un dibattito su queste norme. Il Consiglio viene espropriato delle conseguenze più importanti dell'atto di approvazione a cui siamo chiamati oggi.

C'è un rimedio a questo? Certo, e sarebbe inserire un po' di criteri dentro il disegno di legge, discuterli e quindi fissare già in legge delle certezze. La Giunta ci dice che mettere troppi criteri in legge ci vincola, perché poi è più facile modificare una delibera che una legge. Mettiamo che questo sia corretto, però il problema è che se noi diciamo: Carta dei servizi e piano della mobilità, cioè la sostanza di questa legge, perché nel piano della mobilità sono definiti perfino i bacini e noi sappiamo che se i bacini sono piccoli o grandi cambia dal giorno alla notte, perché sui bacini si fanno le gare e, a seconda di come sono disegnati i bacini e di che cosa viene messo in gara, viene avvantaggiato l'uno o l'altro dei concorrenti. Si creano delle condizioni ambientali più favorevoli a qualcuno rispetto a qualcun altro. I bacini grandi ovviamente avvantaggiano grossi gestori, bacini più piccoli danno la possibilità di partecipare anche a gestori più piccoli e così via.

Noi siamo chiamati a firmare una cambiale in bianco alla Giunta, e questa cambiale, al contrario delle cambiali, è una cambiale dove non siamo più noi i titolari ma se la spende la Giunta provinciale. Come rimediare almeno in parte? La nostra proposta è che nella legge siano individuati alcuni regolamenti di attuazione fondamentali, per esempio in questa legge individuiamo il piano della mobilità perché è fondamentale per la strutturazione del servizio, per le gare ecc. e la Carta dei servizi che è fondamentale dal punto di vista dell'utenza che dovrebbe essere il punto centrale di questa legge, e poi l'utenza dovrebbe essere la popolazione della nostra provincia che noi qui rappresentiamo, e la proposta è che questi due documenti, prima di essere approvati, passino all'esame della commissione legislativa competente e la Giunta si confronti con essa. Questo sarebbe un momento di confronto, intanto pubblico perché avviene in Consiglio provinciale con il legislativo, quindi è un momento in cui la Giunta provinciale si riconfronta con l'organo che ha approvato la legge, e noi ci possiamo rendere conto di cosa

sta succedendo, il dibattito è aperto, la commissione può anche sentire le parti sociali, può fare un proprio parere o anche non farlo, ma c'è un confronto.

A noi pare che questa sia una soluzione possibile. Non è campata per aria. Per esempio il Consiglio provinciale di Trento da tante legislature ormai ha questa procedura, cioè le commissioni legislative non sono solo lì per esaminare, approvare o bocciare leggi, esaminano regolamenti di attuazione, danno pareri su questi argomenti ecc. e soprattutto è una procedura che valorizzerebbe il Consiglio provinciale, perché è inutile approvare norme per il comportamento del Consiglio provinciale che, come vediamo adesso, non vengono sostanzialmente rispettate da nessuno, dato che qui nessuno ascolta e tutti parlano, e io ho difficoltà a concludere il mio intervento, ma questo sarebbe un modo sostanziale per valorizzare le competenze, la sovranità e i poteri di questo Consiglio. Spero quindi che questo ordine del giorno possa trovare l'appoggio della maggioranza dei colleghi, se qualcuno ha capito di cosa si tratta e ha seguito la mia spiegazione.

PRÄSIDENT: Bevor ich Landesrat Mussner das Wort gebe, möchte ich dem Kollegen Heiss alles Gute zum Geburtstag wünschen. Herzlichen Glückwunsch!
Bitte, Kollege Heiss.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Herzlichen Dank für die Glückwünsche. Ich wüsste nicht, wo ich heute lieber wäre als im Landtag, zwischen Mobilität und Muslimfreunden. Ich wünsche vor allem dem Landtag, dass sich der Club der über 60-er Jährigen, dem auch einige andere Kollegen angehören, nicht allzu sehr vergrößert.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Lieber Kollege Dello Sbarba, man kann nicht sagen, dass alles im Konflikt mit den Sozialpartnern entstanden sei. Die Sozialpartner sind von uns als erste eingeladen worden, um über diesen Gesetzentwurf zu diskutieren.

Ich muss sagen, dass die Mitsprache der Bevölkerung, Sozialpartner und Gemeinden laut Artikel 7 Absatz 3 des vorliegenden Gesetzentwurfes gewährleistet ist. Die im Beschlussantrag genannte Vorgangsweise würde das Ganze nur verlangsamen. Zudem muss man sagen, dass der Landtag im Rahmen seiner Kontrollfunktion die Tätigkeit der Landesregierung immer verfolgen und überwachen kann. Die Qualitätscharta für die Dienstleistung wird von dem mit einem öffentlichen Dienst beauftragten Unternehmen erstellt und nicht von der Landesverwaltung. Diese gibt mit Durchführungsverordnung lediglich die Mindestinhalte vor. Nachdem dieser Antrag auch im Gesetzgebungsausschuss behandelt worden und nicht angenommen worden ist, möchte ich darum ersuchen, ihn auch dieses Mal nicht zu genehmigen.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über Tagesordnung Nr. 1 ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 6 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen abgelehnt.

Tagesordnung Nr. 2 vom 28.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend einen Förderpreis für nachhaltige Mobilität in Südtirol.

Ordine del giorno n. 2 del 28/10/2015, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante un premio per la mobilità sostenibile in Alto Adige/Südtirol.

Die Mobilität und der Einzelverkehr gehören zu den Hauptverursachern von Abgasemissionen, die für die Umwelt, das Klima und die Menschen schädlich sind. Es gibt zwar innovative Ideen und Strategien sowie Sensibilisierungskampagnen für Bürgerschaft und Unternehmen, jedoch scheinen sie nie ausreichend zu sein. Auf europäischer Ebene gibt es bereits einige Förderpreise für Gemeinden und Städte, die sich für dieses Thema vorbildlich engagieren: Als Beispiel sei hier die Europäische Woche der Mobilität (16. – 22. September) angeführt. Aufgrund seiner besonderen geographischen Lage inmitten des sensiblen alpinen Ökosystems und angesichts der Vereinbarungen der Alpenländer, welche die Alpenkonvention und deren Protokolle (darunter auch jenes zum Verkehr) ratifiziert haben, darf Südtirol den anderen Ländern in dieser Hinsicht nicht nachstehen. Zusätzlich zu landesweiten Bemühungen muss das Land auf jeden Fall bestrebt sein, all jene, die innovative Ideen und Strategien für eine nachhaltige Mobilität ausarbeiten, sowie jene, die sich für eine effiziente Sen-

sibilisierung der Bevölkerung und der in Südtirol ansässigen Unternehmen einsetzen, zu unterstützen und zu fördern. In diesem Sinne

verpflichtet
der Südtiroler Landtag

die Landesregierung,

in Zusammenarbeit mit der Südtiroler Marketing Gesellschaft (SMG) einen jährlichen Förderpreis einzuführen, der während der Europäischen Woche der Mobilität (16. - 22. September) an vorbildliche Gemeinden vergeben wird, die sich mit besonders innovativen und effizienten Maßnahmen für die Sensibilisierung der Bürger/-innen für eine nachhaltige Mobilität einsetzen;

einen jährlichen Förderpreis einzuführen, der während der Europäischen Woche der Mobilität an Einzelpersonen, Schulen, Universitäten und Organisationen für besonders innovative Ideen und Strategien zur nachhaltigen Mobilität verliehen wird;

in Zusammenarbeit mit dem Unternehmerverband Confindustria einen jährlichen Förderpreis für Unternehmen und Betriebe einzuführen, die sich auf vorbildliche Weise dafür einsetzen, ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie ihre Kunden für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu gewinnen.

La mobilità e il traffico individuale sono una delle cause principali per l'emissione di gas inquinanti nocivi per l'ambiente, per il clima e per la salute delle persone. Idee e strategie innovative, così come azioni di sensibilizzazione rivolte a singole persone e aziende non sembrano essere mai sufficienti. A livello europeo esistono già alcuni premi a favore di comuni e città particolarmente virtuosi e impegnati su questo fronte: un esempio fra tutti citiamo la Settimana europea per la mobilità sostenibile (16-22 settembre). La Provincia di Bolzano per la sua conformazione geografica particolare, completamente immersa nel delicato ecosistema dello spazio alpino, rispettando gli accordi presi dagli Stati alpini che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi e i suoi protocolli di attuazione (tra cui quello relativo ai trasporti e alla mobilità) non deve essere da meno. Oltre a garantire un impegno a livello provinciale, la Provincia ha tutto l'interesse a sostenere e promuovere sia chi elabora idee e strategie innovative per una mobilità sostenibile, sia chi si impegna per una sensibilizzazione efficace rivolta alla popolazione e alle imprese presenti sul territorio. A questo fine,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

impegna

la Giunta provinciale a:

1. istituire, in collaborazione con Alto Adige Marketing (SMG), un premio annuale da assegnare in occasione della Settimana europea per la mobilità sostenibile (16-22 settembre) per i comuni più virtuosi che si distinguono in attività particolarmente innovative ed efficaci per la sensibilizzazione di cittadini e cittadine all'uso di una mobilità sostenibile;
2. istituire un premio annuale da assegnare in occasione della Settimana europea per la mobilità sostenibile rivolto a singole persone, istituti scolastici e universitari, organizzazioni per idee e strategie particolarmente innovative di mobilità sostenibile;
3. istituire, in collaborazione con Confindustria, un premio annuale rivolto ad aziende e imprese particolarmente virtuose per attività di motivazione per un uso di mobilità sostenibile rivolte a personale e clientela.

Herr Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Leggo l'ordine del giorno:

La mobilità e il traffico individuale sono una delle cause principali per l'emissione di gas inquinanti nocivi per l'ambiente, per il clima e per la salute delle persone. Idee e strategie innovative, così come azioni di sensibilizzazione rivolte a singole persone e aziende non sembrano essere mai sufficienti. A livello europeo esistono già alcuni premi a favore di comuni e città particolarmente virtuosi e impegnati su questo fronte: un esempio fra tutti citiamo la Settimana europea per la mobilità sostenibile (16-22 settembre). La Provincia di Bolzano per la sua conformazione geografica particolare, completamente immersa nel delicato ecosistema dello spazio alpino, rispettando gli accordi presi dagli Stati alpini che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi e i suoi protocolli di attua-

zione (tra cui quello relativo ai trasporti e alla mobilità) non deve essere da meno. Oltre a garantire un impegno a livello provinciale, la Provincia ha tutto l'interesse a sostenere e promuovere sia chi elabora idee e strategie innovative per una mobilità sostenibile, sia chi si impegna per una sensibilizzazione efficace rivolta alla popolazione e alle imprese presenti sul territorio. A questo fine,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna

la Giunta provinciale a:

1. istituire, in collaborazione con Alto Adige Marketing (SMG), un premio annuale da assegnare in occasione della Settimana europea per la mobilità sostenibile (16-22 settembre) per i comuni più virtuosi che si distinguono in attività particolarmente innovative ed efficaci per la sensibilizzazione di cittadini e cittadine all'uso di una mobilità sostenibile;
2. istituire un premio annuale da assegnare in occasione della Settimana europea per la mobilità sostenibile rivolto a singole persone, istituti scolastici e universitari, organizzazioni per idee e strategie particolarmente innovative di mobilità sostenibile;
3. istituire, in collaborazione con Confindustria, - qui Confindustria è un errore di traduzione, con l'associazione industriali - un premio annuale rivolto ad aziende e imprese particolarmente virtuose per attività di motivazione per un uso di mobilità sostenibile rivolte a personale e clientela.

Proponiamo di istituire un premio annuale per la mobilità sostenibile che nei tre punti è rivolto alle istituzioni pubbliche, cioè ai Comuni, alla società civile, scuole persone, gruppi, associazioni, e alle imprese, cioè dovrebbe essere ogni anno un tris che comprende un comune, una impresa e un soggetto della società civile che si siano particolarmente distinti per progetti di mobilità sostenibile. Crediamo sia una proposta di buon senso, che mette in luce le buone pratiche e che molto in attuazione del piano sul "Sudtirolo Clima Land 2050" approvato dalla Giunta provinciale che via via trova anche in misure come questa una possibile attuazione.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was diesen Beschlussantrag anbelangt, möchte ich sagen, dass er grundsätzlich in Ordnung ist. Es wäre eine sehr positive Angelegenheit, wenn man in Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität eine jährliche Prämie vorsehen könnte.

Nicht positiv ist aber, dass es zu bürokratisch wäre, wenn alles so vorgegeben würde. Es ist richtig, einen jährlichen Förderpreis einzuführen. Man könnte diesbezüglich eventuell mit der neuen Gesellschaft IDM und mit der Verbraucherzentrale, um diesen Förderpreis zu vergeben. Ich würde darum ersuchen, die drei beschließenden Punkte in einem einzigen Punkt zusammenzufassen, in welchem stehen sollte: "... einen jährlichen Förderpreis einzuführen, der während der europäischen Woche für Mobilität zur nachhaltigen Mobilität verliehen wird."

STEGER (SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich würde um eine kurze Unterbrechung der Sitzung ersuchen.

PRÄSIDENT: In Ordnung. Die Sitzung ist unterbrochen.

ORE 10.24 UHR

ORE 10.30 UHR

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist wieder aufgenommen.

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

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): So che la Giunta sta lavorando in questa direzione, quindi è un'iniziativa condivisa, lo dico per onestà. Mi fa piacere che l'assessore abbia dato un giudizio positivo forse anche in base al lavoro impostato che c'è, questo può essere considerato un contributo e la formulazione che ha dato l'assessore può essere, in questa fase, un primo passo, per cui accetto la proposta dell'assessore.

PRÄSIDENT: Landesrat Mussner, könnten Sie bitte präzisieren, wie der Text nun genau lautet?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Selbstverständlich. Die Punkte 1 und 3 des beschließenden Teiles werden gestrichen. Es bleibt folgender Satz übrig: "einen jährlichen Förderpreis einzuführen, der während der europäischen Woche der Mobilität zur nachhaltigen Mobilität verliehen wird." Wir werden die Vorgangsweise intern definieren.

PRÄSIDENT: Ich würde vorschlagen, dass wir die Behandlung dieses Tagesordnungsantrages kurz aussetzen, damit eine gemeinsame Formulierung gefunden werden kann. Ich werde den neuen Text dann verlesen.

Tagesordnung Nr. 3 vom 6.11.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Methan und öffentliche Mobilität.

Ordine del giorno n. 3 del 6/11/2015, presentato dal consigliere Köllensperger, riguardante Metano e mobilità pubblica.

Der Klimaplan Energie-Südtirol-2050, der mit Beschluss der Landesregierung vom 20. Juni 2011, Nr. 940, genehmigt wurde, sieht unter Punkt 3.5.5.2., „Öffentlicher Personennahverkehr“, Folgendes vor: „Fahrzeuge des ÖPNV in innerstädtischen Einsatzgebieten werden innerhalb 2025 zur Gänze auf emissionsarme Antriebssysteme (Strom, Wasserstoff, Methan) umgestellt. Auch im Überlandverkehr werden verstärkt solche Technologien eingesetzt. Dort sollte die Fahrzeugpalette innerhalb 2050 vollständig umgestellt sein.“

Der jüngste Ankauf von dieselbetriebenen Stadtbussen geht genau in die entgegengesetzte Richtung. Die Bevorzugung von methanbetriebenen Fahrzeugen – wie sie klugerweise in anderen Teilen Italiens benutzt werden, z. B. im benachbarten Trient, wo demnächst im Stadtverkehr alle öffentlichen Verkehrsmittel mit Methan betrieben sein werden – würde hingegen eine erhebliche Verringerung der CO₂- und Schadstoffemissionen und zusätzlich eine wesentliche Kosteneinsparung im Vergleich zu Diesel und Wasserstoff ermöglichen.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

sich bei der Erneuerung des Fuhrparks an die Bestimmungen des Klimaplans Energie-Südtirol-2050 zu halten und sich im Allgemeinen verstärkt für die Green Mobility im ÖPNV einzusetzen; auf der Grundlage der Bestimmungen des vorherigen Punktes keine öffentlichen Geldmittel zur direkten oder indirekten Finanzierung neuer dieselbetriebener Verkehrsmittel zu verwenden; vorrangig solche Verkehrsmittel anzukaufen, die sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich nachhaltig sind (Methan, Elektroantrieb).

Il Piano Clima Energia-Alto Adige-2050, approvato con deliberazione della Giunta provinciale del 20 giugno 2011, n. 940, prevede al suo punto 3.5.5.2 intitolato "Trasporto pubblico locale" che "Entro il 2025 nelle zone urbane saranno utilizzati unicamente veicoli del TPL a zero emissioni (azionamento elettrico, a idrogeno, a metano) e anche nel trasporto extra urbano sarà rafforzato l'impiego di simili tecnologie, procedendo poi alla sostituzione totale della flotta di veicoli entro il 2050".

I recenti acquisti di autobus urbani alimentati a gasolio vanno nella direzione opposta a quella indicata dal piano citato, mentre una preferenza per veicoli metanizzati – sulla falsariga di quanto saggiamente scelto in molte realtà italiane, come la vicina Trento, che è prossima a raggiungere l'obiettivo della totalità dei mezzi pubblici urbani alimentati a metano – consentirebbe una notevole diminuzione delle emissioni di inquinanti e di anidride carbonica, oltre a un notevole risparmio economico rispetto al gasolio o all'idrogeno.

Per questi motivi,

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

ad attenersi nelle scelte concernenti il rinnovo del parco automezzi alle indicazioni del Piano Clima Energia-Alto Adige-2050, e in generale a consolidare la green mobility nel TPL;

in base a quanto disposto nel punto precedente, a non impiegare risorse pubbliche per finanziare direttamente o indirettamente nuovi acquisti di mezzi di trasporto pubblico alimentati a gasolio; a dare precedenza all'acquisto di mezzi di trasporto che abbiano caratteristiche di sostenibilità ambientale ma anche economica (metano, elettrico).

Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! *Der Klimaplan Energie-Südtirol-2050, der mit Beschluss der Landesregierung vom 20. Juni 2011, Nr. 940, genehmigt wurde, sieht unter Punkt 3.5.5.2., "Öffentlicher Personennahverkehr", Folgendes vor: „Fahrzeuge des ÖPNV in innerstädtischen Einsatzgebieten werden innerhalb 2025 zur Gänze auf emissionsarme Antriebssysteme (Strom, Wasserstoff, Methan) umgestellt. Auch im Überlandverkehr werden verstärkt solche Technologien eingesetzt. Dort sollte die Fahrzeugpalette innerhalb 2050 vollständig umgestellt sein.“*

Wenn man also im innerstädtischen Verkehr – hier reden wir vor allem von der SASA – den Fuhrpark bis zum Jahr 2025 zur Gänze auf emissionsarme Fortbewegungsmittel umstellen will, dann stellt sich schon die Frage, wieso gerade erst im Jahr 2013 150 bis 200 dieselgetriebene Stadtbusse gekauft worden sind. Das widerspricht ganz klar dem Landesregierungsbeschluss. Es gibt bessere Lösungen, denn Diesel ist wirklich das Letzte. Eine Lösung wäre Methan, eine weitere Elektrizität. Es gibt auch Wasserstoff, wobei jede Lösung Vor- und Nachteile hat. Mir ist bewusst, dass Methan nicht die nachhaltige Energiequelle schlechthin ist, weil sie immerhin auch noch von fossilen Brennstoffen kommt. Es genügt aber ein Blick auf die Website der Hersteller. IVECO sagt, dass Methan im Vergleich zu Diesel 35 Prozent weniger Stickoxide, 95 Prozent weniger Feinstaub PM 10 und 18 Prozent weniger Kohlendioxid erzeugt. SCANIA nennt ganz ähnliche Daten und spricht sogar von 39 Prozent weniger Stickoxide. Dabei kostet der Treibstoff Methan mindestens 30 Prozent weniger als der Treibstoff Diesel. Im Trentino wurde eine ausführliche Studie gemacht, bei der Diesel, Hybrid und Methan gegenübergestellt worden sind. Methan hat den Vergleich haushoch gewonnen, weshalb die Flotte auf Methan umgestellt wurde. Andere Städte wie Augsburg, Kopenhagen oder Paris sind mittlerweile vollkommen auf Methan umgestiegen und werden demnächst neue Hybrid- oder Elektrobusse einführen.

Die Finanzierung und der Ankauf von Diestelbussen gehen also in die entgegengesetzte Richtung.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

- 1. sich bei der Erneuerung des Fuhrparks an die Bestimmungen des Klimaplans Energie-Südtirol-2050 zu halten und sich im Allgemeinen verstärkt für die Green Mobility im ÖPNV einzusetzen;*
- 2. auf der Grundlage der Bestimmungen des vorherigen Punktes keine öffentlichen Geldmittel zur direkten oder indirekten Finanzierung neuer dieselbetriebener Verkehrsmittel zu verwenden;*
- 3. vorrangig solche Verkehrsmittel anzukaufen, die sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich nachhaltig sind (Methan, Elektroantrieb).*

Insgesamt geht es um Green Mobility und auf keinen Fall um Diesel. Dies ist der Sinn dieses Tagesordnungsantrages, um dessen Unterstützung ich ersuche. Ich glaube nicht, dass die Landesregierung dem eigenen Klimaplan nicht Folge leisten kann.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich möchte nur kurz eine Kritik anbringen. Ein Beschlussantrag meinerseits mit dem Titel "Beteiligung Süd-Tirols an 'Tirol 2050 energieautonom'" damals nicht angenommen wurde. Das ist schade, denn hier könnten Synergien und gemeinsame Strategien geschaffen werden. Wir kochen hier wieder unser eigenes Süppchen, wodurch viel Potential verloren geht.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Das ist genau die Problematik. Im Jahr 2014 hat man den Beschluss gefasst, 180 Diesel-Busse für 44 Millionen Euro angekauft, was dem eigenen Klimaplan völlig widerspricht. Es hat eine Studie von Trentino Trasporti gegeben, die eindeutig in Richtung Methangas argumentiert, auch was die Kosten anbelangt. In Südtirol hat man aber im Februar 2014 beschlossen, 180 Diesel-Busse anzukaufen. Das vorliegende Mobilitätsgesetz beinhaltet im Übrigen eine Bestimmung, die vorsieht, dass die STA weiterhin Busse und Rollmaterial ankaufen kann. Wir haben das im Gesetzgebungsausschuss hinterfragt und gesagt, dass Rollmaterial eine Geschichte sei. Wenn ein Privater eine Konzession für eine Eisenbahnlinie über-

nimmt, dann ist es in Ordnung, wenn Rollmaterial angekauft wird. Dann wurde uns aber vom Landesrat gesagt, dass diese Bestimmung nur deshalb drinnen sei, weil man noch das Europäische Wasserstoffprogramm in Anspruch nehmen und Wasserstoffbusse ankaufen wolle. Darüber kann man natürlich auch wieder geteilter Meinung sein. Ich glaube nicht, dass das sinnvoll ist.

Der vorliegende Tagesordnungsantrag geht speziell in Richtung Methangas und Elektroantrieb, und das finde ich absolut richtig. Das ist die absolut bessere Lösung. Man sollte sich daran halten, was im Klimaplan enthalten ist. Man soll sich bitte auch die Daten der Studie von Trentino Trasporti anschauen, denn die sind schon sehr interessant und bestätigen, dass Methangas nicht nur in Bezug auf die Umwelt, sondern auch in Bezug auf die Kosten der beste Treibstoff ist.

PRÄSIDENT: Bevor ich dem Kollegen Blaas das Wort gebe, möchte ich die dritten Klassen A und B der Mittelschule Mölten mit Prof. Sprenger begrüßen und im Landtag willkommen heißen.

Bitte, Kollege Blaas.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident! Grundsätzlich finde ich diesen Tagesordnungsantrag vernünftig. Lediglich mit Punkt 2 habe ich Probleme. Dort steht, dass in Zukunft keine dieselbetriebenen Verkehrsmittel mehr angekauft werden sollen. Das ginge zum Großteil in Ordnung, wobei ich technisch aber nicht so versiert bin, um sagen zu können, dass die Versorgungssicherheit mit Methan in der Peripherie immer und überall gegeben ist. Es wäre wünschenswert, wenn dieser Punkt entfernt werden könnte. In Punkt 3 steht ja, dass vorrangig solche Verkehrsmittel angeschafft werden sollen, die eine Alternative zum Dieselbus darstellen. Ich verlange also eine getrennte Abstimmung über Punkt 2 des beschließenden Teiles des Tagesordnungsantrages.

STEGER (SVP): Die Stoßrichtung der Tagesordnung geht in die richtige Richtung. Wir wollen umweltfreundlichere Verkehrsmittel einsetzen und uns an den Klimaplan halten. Wenn wir aber den verpflichtenden Teil anschauen, dann habe ich Bedenken, die im Wesentlichen jenen des Kollegen Blaas entsprechen.

Zunächst zu Punkt 1. Die Landesregierung hält sich bei der Erneuerung des Fuhrparks an die Bestimmungen des Klimaplanes. Es ist jetzt schon so, dass die Entscheidungen auf diesem Plan fußen, weshalb ich Punkt 1 für nicht notwendig halte.

Punkt 3 ist richtig, denn es müssen vorrangig solche Verkehrsmittel angekauft werden, die sowohl ökologisch, als auch wirtschaftlich nachhaltig sind.

Bezüglich Punkt 2 habe ich, wie schon gesagt, Bedenken, denn in keiner Weise mehr ein Dieselfahrzeug anzuwenden ... Man denke nur an Berggebiete. Ich weiß nicht, ob die Kraft von elektrisch- oder methangasbetriebenen Fahrzeugen ausreichen würde. Mein Wissensstand ist der, dass das noch nicht funktioniert. Ich würde diese extreme Variante schon hinterfragen, aber vielleicht kann der Landesrat noch dazu Stellung nehmen.

Von meiner Seite kommt also volle Unterstützung zu Punkt 3 des beschließenden Teils. Punkt 1 halte ich für nicht notwendig, weil er bereits umgesetzt wird. Punkt 2 kann ich ebenfalls nicht zustimmen.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! In Zukunft werden die Dienstanbieter ihre Busse grundsätzlich selbst ankaufen, ohne Beiträge von Seiten der öffentlichen Hand. Im Angebot der Dienstleistungsanbieter müssen die Abschreibungskosten für den Ankauf der Busse, die den entsprechenden Qualitätskriterien entsprechen müssen, schon enthalten sein. Vorzuschreiben, dass keine dieselbetriebenen Busse mehr angekauft und finanziert werden können, wäre auf jeden Fall nicht möglich. Man muss auch sagen, dass die Busse, die mit Methangas oder anderen alternativen Treibstoffen angetrieben werden, technisch noch nicht so fortgeschritten sind, um die nötige Leistung beispielsweise auf den Bergstraßen zu erbringen. Da sind auch entsprechende Proben gemacht worden. Auf den Pässen wäre so etwas auf keinen Fall möglich. Diese Idee ist sicher richtig, wenn man an die Zukunft denkt, aber zur Zeit ist sie noch nicht umsetzbar.

Man muss auch sagen, dass die Kriterien, die der Kollege Köllensperger aufgezeigt hat, in den Ausschreibungen festgelegt werden müssen. Die Strategien für eine Green Mobility sind schon im Klimaplan Energie Südtirol 2050 enthalten.

Punkt 1 des beschließenden Teiles des Beschlussantrages ist nicht notwendig, weil er bereits umgesetzt ist. Punkt 2 ist, wie schon gesagt, nicht umsetzbar. Punkt 3 finde ich hingegen sehr positiv. Deshalb ersuche ich Zustimmung zu diesem.

PRÄSIDENT: Wie vom Kollegen Blaas beantragt, stimmen wir getrennt ab.

Ich eröffne die Abstimmung über die Prämissen und Punkt 1 des beschließenden Teiles des Beschlussantrages: mit 14 Ja-Stimmen und 18 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über Punkt 2 des beschließenden Teiles des Beschlussantrages: mit 18 Ja-Stimmen und 4 Enthaltungen abgelehnt.

Punkt 3 des beschließenden Teiles gilt laut Artikel 92 der Geschäftsordnung als genehmigt.

Wir kommen zu Tagesordnung Nr. 2 zurück.

Ich verlese den vom Abgeordneten Dello Sbarba und Landesrat Mussner eingebrachten Änderungsantrag: "Der zweite Punkt des beschließenden Teiles wird folgendermaßen ersetzt: 'einen jährlichen Förderpreis für nachhaltige Mobilität einzuführen, der während der europäischen Woche der nachhaltigen Mobilität verliehen wird'."

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Preciso che questo emendamento sostituisce tutta la parte deliberativa.

PRÄSIDENT: In Ordnung. Dann habe ich es falsch verstanden. Der beschließende Teil heißt also: "Einen jährlichen Förderpreis für nachhaltige Mobilität einzuführen, der während der europäischen Woche der nachhaltigen Mobilität verliehen wird'.

Die Tagesordnung gilt also mit dem abgeänderten beschließenden Teil als genehmigt.

Tagesordnung Nr. 4 vom 4.11.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Überprüfung der Rechnungslegungen der Konzessionsinhaber.

Ordine del giorno n. 4 del 4/11/2015, presentato dal consigliere Köllensperger, riguardante rendicontazioni e controlli dei concessionari.

Für den öffentlichen Nahverkehr in Südtirol fallen für die Allgemeinheit jährlich insgesamt fast 170 Millionen Euro an. Die von den Konzessionsinhabern des öffentlichen Nahverkehrs bei der Rechnungslegung angewandten Verfahren, auf deren Grundlage die Kostenrückerstattung durch das Land erfolgt, sind etwas locker und lassen an der Wirksamkeit der Kontrollinstrumente, die der ausschreibenden Körperschaft zur Verfügung stehen, zweifeln. Zum Beispiel die von den Bussen zurückgelegte Kilometeranzahl wird oft erst ein Jahr nach der effektiven Diensterbringung mitgeteilt. Solche Wartezeiten sind im Informationszeitalter nicht hinnehmbar.

Auch die Kontrolle der Einnahmen aus den Fahrbussen und den verkauften Fahrscheinen erfolgt mithilfe einer proprietären Software über die ST Servizi, die ihrerseits an der SAD beteiligt ist. Aus Zeitungsberichten haben wir über den Eigentumswechsel bei dieser Gesellschaft erfahren.

Besonders problematisch ist das Verfahren, wonach die Konzessionsinhaber für die Rückerstattung gegen Nachweis die Kosten für die Bahn- und Seilbahndienste sowie für ihr EDV-System anführen sollen. Es geht dabei um Ausgabenposten in Höhe von über 30 Millionen Euro. Diese Abrechnung gegen Nachweis eignet sich offensichtlich nicht zur wirksamen Kontrolle und Rückverfolgung der getätigten Spesen.

Letztendlich sollten – wie bereits für den Straßenverkehr – auch für den Schienenverkehr die Standardkilometerkosten ermittelt werden. Dies würde den Grundsätzen der Transparenz und der unmittelbaren Vergleichbarkeit nachkommen.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

wenn das Verkaufsnetz und die von den Konzessionsinhabern kassierten Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen in der Zuständigkeit der Konzessionsinhaber bleiben, die Kontrollen über diese Einnahmen zu verschärfen, indem ein System zur monatlichen Kontrolle der Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrscheinen und aus den Entwertungen eingeführt wird und die eingenommenen Beträge sowie die mittels Südtirol Pass verbuchten Guthaben auf ein Konto des Landes verbucht werden müssen;

die Kostenkontrolle zu verbessern, d. h. die Standardkosten durch den Vergleich der Kosten mit den zurückgelegten Kilometern zu überprüfen, wobei jeder Bus über ein GPS-System zur Datenerhebung verfügen und das Land zur einfachen und unmittelbaren Berechnung über eigene EDV-Systeme Zugriff auf diese Daten haben muss;

die Verfahren zur erwähnten Kostenabrechnung gegen Nachweis oder zumindest jene betreffend die Kosten, die insgesamt jährlich 50.000 Euro pro Anbieter überschreiten, im Sinne der Transparenz abzuändern.

Il sistema di trasporto pubblico locale in Alto Adige ha un costo complessivo annuo per la collettività di quasi 170 milioni di euro. Le procedure di rendicontazione seguite dai concessionari del trasporto pubblico locale, sulla cui base vengono erogati i rimborsi da parte della Provincia, risultano essere poco stringenti e lasciano spazio a possibili dubbi sull'efficacia degli strumenti di controllo a disposizione dell'ente appaltante. In particolare, i chilometri percorsi dagli autobus/pullman vengono forniti spesso oltre un anno dopo l'effettivo servizio prestato, un lasso di tempo che non si giustifica nell'era dell'informatica.

Ma anche per quanto riguarda i ricavi, il controllo sulle card e i biglietti venduti viene effettuato da ST Servizi, che risulta a sua volta socia della SAD, con software proprietario. Da fonti di stampa si viene infine a conoscenza che tale società ha avuto un cambio di proprietà.

Il punto più problematico riguarda la procedura che prevede l'indicazione da parte di concessionari dei costi a piè di lista per ottenere il rimborso dei costi per i servizi ferroviari, funiviari e del proprio sistema informatico. Si tratta di voci di spesa per oltre 30 milioni di euro: lo strumento della rendicontazione a piè di lista è evidentemente inadeguato per controllare e tracciare efficacemente queste spese.

Infine, andrebbe individuato – come già avviene per il trasporto su gomma – il costo chilometrico standard anche per il trasporto su ferro, un indicatore trasparente e di immediata confrontabilità con altre realtà.

Per questi motivi,

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

qualora la rete vendita e gli incassi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio restassero in capo ai concessionari, a migliorare la supervisione dei ricavi incamerati dai concessionari, mediante l'individuazione di un sistema di controllo mensile sugli incassi delle vendite dei biglietti e delle obliteratezioni delle tessere, introducendo l'obbligo di versare su un conto corrente intestato alla Provincia gli importi incassati e bonificati nei sistemi di ricarica del Südtirol Pass;

a migliorare il controllo dei costi. La verifica del costo standard dovrà avvenire confrontando i costi con i chilometri percorsi. Su ogni autobus/pullman è installato un rilevatore GPS per la rilevazione dei dati; per rendere semplice e immediato il calcolo la Provincia deve disporre di questi dati all'interno di sistemi informatici di sua proprietà;

a modificare le procedure di rendicontazione delle spese che ricadono all'interno del già menzionato "piè di lista", o almeno quelle la cui somma totale nell'anno per fornitore superino i 50mila euro, in modo da garantire piena trasparenza.

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

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! Es geht hier um Folgendes: Wir hatten das gestern bei der Generaldebatte schon kurz angeschaut. Es geht um die Rechnungslegung der Konzessionsinhaber. Pro Jahr fallen sicher Kosten von 170 Millionen Euro für die Allgemeinheit an, um den öffentlichen Personennahverkehr mit den heutigen günstigen Tarifen zu betreiben. Ein Viertel der Kosten wird durch den Ticketverkauf gedeckt. Die Verfahren, die bei der Rechnungslegung von den Konzessionsinhabern angewendet werden und auf deren Grundlage die Rückerstattung durch das Land erfolgt, sind, gelinde gesagt, etwas locker und lassen an der Wirksamkeit der Kontrollinstrumente doch zweifeln. Die von den Bussen zurückgelegte Kilometeranzahl wird oft erst ein Jahr nach der effektiven Diensterbringung mitgeteilt. Solche Wartezeiten sind im Informationszeitalter schon schwer zu rechtfertigen. Auch die Kontrolle der Einnahmen

aus den Fahrer-Abos und der verkauften Fahrscheine erfolgt mit Hilfe einer proprietären Software der Firma Servizi ST, die bis vor kurzem Maccioni gehörte, seines Zeichen auch Teilhaber und Lieferant der SAD selber. Mittlerweile gehört sie aber dem Gatterer. Aus Zeitungsberichten haben wir erfahren, dass Herr Gatterer dieses Unternehmen gemeinsam mit der Mehrheit an der SAD übernommen hat. Besonders problematisch und noch bei weitem schlimmer ist das Verfahren, wonach der Konzessionsinhaber für die Rückerstattung gegen Nachweis die Kosten für Bahn, Seilbahndienste und das ganze EDV-System abrechnet. Es geht hier um circa 30 Millionen Euro. Wie kann man diese gegen Kostennachweis rückerstatten? Die Abrechnung *piè di lista* ist das, was eine Firma anwendet, wenn ihre Verkaufsvertreter am Ende des Monats kommt und die Kassazettel präsentiert, die er ausgegeben hat. Das kann man bei 200 Euro schon machen, aber bei 30 Millionen Euro? Was bekommen Sie da? Eine Excel-Tabelle und einen Lkw voller Kassazettel? Wie soll man so etwas kontrollieren? Nebenbei fällt auch auf, dass die SAD gerade, was das Informationssystem SII betrifft, Kosten von 6 bis 7 Millionen Euro verrechnet. Die Firma, die dieses System erstellt, hat nur 1,4 Millionen Euro in der Bilanz. Es ergibt sich also eine Differenz von fast 4 Millionen Euro. Es kann ja sein, dass alles stimmt. Ich will keine Mutmaßungen anstellen, aber ich frage mich schon, ob das jemals kontrolliert wurde. Ich bin sehr glücklich darüber, dass das Informationssystem jetzt auf die öffentliche Hand übergeht. Das war höchste Zeit.

Wenn ich richtig informiert bin, verrechnet die SAD dem Land jährlich fast 20 Millionen Kilometer und bekommt pro Überland-Kilometer ein bisschen mehr als 2,5 Euro. Bedenken wir einmal, dass in jedem Bus ein GPS-Gerät installiert ist. Man könnte sich diese Daten in Echtzeit holen, damit man wirklich weiß, wie viele Kilometer diese Busse zurücklegen. Wie wird das heute kontrolliert oder nimmt man das einfach als Eigenerklärung hin? Man muss sich darauf verlassen, dass das, was der Konzessionär sagt, auch wirklich stimmt. Es wäre aber schon angebracht, wenn man es kontrollieren könnte, nachdem es um 30 Millionen Euro im Jahr geht. Dass dem so ist, steht in einer Antwort auf eine Anfrage meinerseits vom letzten Jahr. *"I costi per i servizi ferroviari, le funivie e il sistema informativo vengono riconosciuti a piè di lista."* Damals waren es schon mehr als 25 Millionen Euro. Mein Beschlussantrag möchte erreichen, dass man genauer hinschaut, wenn es schon weiterhin so bleiben soll, dass ein privater Konzessionär die Ausschreibung für den öffentlichen Nahverkehr gewinnen wird.

Ich möchte Folgendes erreichen: *"Wenn das Verkaufsnetz und die von den Konzessionsinhabern kassierten Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen in der Zuständigkeit der Konzessionsinhaber bleiben, die Kontrollen über diese Einnahmen zu verschärfen, indem ein System zur monatlichen Kontrolle der Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrscheinen und aus den Entwertungen eingeführt wird und die eingenommenen Beträge sowie die mittels Südtirol Pass verbuchten Guthaben auf ein Konto des Landes verbucht werden müssen;*

die Kostenkontrolle zu verbessern, d. h. die Standardkosten durch den Vergleich der Kosten mit den zurückgelegten Kilometern zu überprüfen, wobei jeder Bus über ein GPS-System zur Datenerhebung verfügen und das Land zur einfachen und unmittelbaren Berechnung über eigene EDV-Systeme Zugriff auf diese Daten haben muss;

die Verfahren zur erwähnten Kostenabrechnung gegen Nachweis oder zumindest jene betreffend die Kosten, die insgesamt jährlich 50.000 Euro pro Anbieter überschreiten, im Sinne der Transparenz abzuändern."

Danke!

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich befürworte diesen Tagesordnungsantrag, weil ich erst vor kurzem darauf angesprochen worden bin, dass es in letzter Zeit gewisse Leerfahrten von Busse geben würde. Ich möchte fragen, wie diese verrechnet bzw. kontrolliert werden. Werden diese Fahrten in Richtung eine Werkstat getätigt? Wenn ich mich täusche, geht es bei dem vorher erwähnten Beispiel um die Verbindung Kastelruth/Seiser Alm. Da hat der Buschauffeur eine Stunde Pause, wobei man feststellt, dass der Buschauffeur in dieser Stunde nach Kastelruth hinunter und dann wieder auf die Seiser Alm hinauffährt. Das ist keine reguläre Fahrt, die im Fahrplan eingetragen ist. Werden diese Fahrten kontrolliert? Müssen sie separat registriert werden?

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Anche a me sembra una buona idea quella che ci propone il collega Köllensperger. Il problema dei controlli, dei costi, dei chilometri effettuati e della verifica di questi chilometri è un problema che c'è da quando si è creato questo sistema di commistione sostanzialmente pubblico-privato, un sistema che è cresciuto da solo, su se stesso, e che poi successivamente è stato regolato passo per passo. Se il sistema resta questo, l'ho detto ieri, sarei per un sistema pubblico sul modello trentino, ma se il sistema resta quello del contributo per chilometro effettuato, bisogna avere una certa certezza dei chilometri effettuati, e che siano effettivamente effettuati per il servizio e non magari per la sera che si torna nella rimessa. Se tutto va bene nessuno dovrebbe aver paura di un sistema come quello che propone il collega,

trasparente e oggettivo e credo sia interesse della Provincia istituire questo tipo di sistema proprio per avere un rapporto corretto e trasparente con i privati che si assumono la responsabilità della gestione del servizio.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem neuen Gesetz werden die Dienste ab 2019 mit Dienstleistungsvertrag geregelt, der aus einer öffentlichen Ausschreibung hervorgeht. Deshalb ist eine Prüfung der Bilanzen der Konzessionäre nicht mehr notwendig, weil diese auch schon anlässlich der Ausschreibung vorgesehen ist. Außerdem werden die Dienstleistungen des SII – Servizio Informativo Interaziendale -, der derzeit bei der SAD angesiedelt ist, mit dem neuen Gesetz an die STA übertragen. Ich zitiere aus dem entsprechenden Artikel: "*Der STA werden folgende technische und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem übertragen: a) Planung, Koordinierung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems; b) Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine des Dienstnetzes und des Systems für Fahrscheinausgabe; c) Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste, des Verkehrsverbundes und Verwaltung der Kundeninformationen; d) Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen; e) Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten bezüglich der Durchführung der Dienste, beförderten Fahrgäste sowie Tarife.*" Das Land hat mittlerweile auch ein modernes System im Hause, mit dem es möglich ist, die geplanten Fahrplankilometer mit den effektiven von den Bussen gefahrenen Kilometern mittels GPS zu vergleichen.

Was die Angelegenheit der Leerfahrten anbelangt, ist vorgesehen, dass man bis maximal 12 Prozent hinzurechnen kann. Die SASA hat einen Wert von circa 7 bis 8 Prozent; in der Peripherie ist er höher.

Was die Kontrollen anbelangt, stimmt das, was der Kollege Köllensperger gesagt. Più di lista ist ein System, das in jeder Hinsicht ein großen Aufwand mit sich bringt. Die Zahlen, die Sie genannt haben, stimmen auch. Im heurigen Jahr sollen noch die Jahre 2011 und 2012 abgeschlossen werden. Selbstverständlich wird nicht alles anerkannt, denn die 90 Prozent, die monatlich bezahlt werden, müssen auf der letzten genehmigten Abrechnung beruhen.

Deshalb ersuche ich darum, diesen Beschlussantrag abzulehnen.

PRÄSIDENT: Bevor wir zur Abstimmung kommen, möchte ich die Klasse 2C der Wirtschaftsfachoberschule Kafka Meran mit Professor Stauder begrüßen und im Landtag willkommen heißen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Tagesordnungsantrag Nr. 4: mit 12 Ja-Stimmen und 13 Nein-Stimmen abgelehnt.

Tagesordnung Nr. 5 vom 6.11.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Transparenz gewährleisten.

Ordine del giorno n. 5 del 6/11/2015, presentato dal consigliere Köllensperger, riguardante garantire la trasparenza.

STA und ABD spielen im Bereich der öffentlichen Mobilität eine entscheidende Rolle. Aus diesem Grund muss über ihre Tätigkeiten umfassend informiert werden, was zurzeit jedoch nicht geschieht. Zusätzlich zu den Bestimmungen des GvD Nr. 33/2013 zur Veröffentlichungs- und Transparenzpflicht der Behörden muss auch das jüngste Antikorruptionsgesetz vollständig umgesetzt werden. Dies ist jedoch nur teilweise der Fall, wie aus den Daten, die auf der Homepage der italienischen Regierung veröffentlicht sind, hervorgeht. Was die Gesellschaften mit Landesbeteiligung betrifft, entsprechen ABD (66 ungenügende Indikatoren von 67) und STA (nur ca. zehn genügende Indikatoren) nicht den vorgesehenen Kriterien.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

*die Landesregierung,
die ausführliche Veröffentlichung auf den Webseiten der STA und ABD sämtlicher Informationen und Daten im Sinne des geltenden Antikorruptionsgesetzes und/oder jener Daten, die von öffentlichem Interesse sind, sicherzustellen.*

STA e ABD giocano ruoli decisivi nel settore della mobilità provinciale. L'informazione sulla loro attività deve quindi essere esaustiva, cosa che oggi non accade. Oltre ai dettami del D. Lgs. 33/2013 sugli obblighi di pubblicità e trasparenza nelle pubbliche amministrazioni, va integralmente applicata la recente normativa anticorruzione. Applicazione che invece risulta essere solo parziale, come si evince dai dati raccolti sul sito del Governo. Nell'ambito delle società partecipate dalla Provincia, risultano bocciate ABD (su 66 indicatori insufficienti su 67), e STA (solo una decina gli indicatori sufficienti).

Per questi motivi,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna
la Giunta provinciale

a garantire la puntuale pubblicazione tramite i siti web di STA e ABD di tutte le informazioni e dati, in ottemperanza alla vigente normativa anticorruzione, e/o comunque di pubblico interesse.

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

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Ich erlaube mir zu sagen, dass diese Ablehnung schon etwas eigenartig ist, denn wenn mir Landesrat Mussner in jedem Punkt Recht gibt, dann den Antrag ablehnt, dann ist das schon sehr eigenartig. Das müssen Sie mir danach noch genauer erklären. Es gibt auch ein Leben vor 2019. Dass man es ab dann besser macht, ist in Ordnung, aber man könnte es auch schon bis 2019 besser machen.

Ich komme nun zum vorliegenden Tagesordnungsantrag mit dem Titel "Transparenz gewährleisten. STA und ABD spielen im Bereich der öffentlichen Mobilität eine entscheidende Rolle. Aus diesem Grund muss über ihre Tätigkeiten umfassend informiert werden, was zurzeit jedoch nicht geschieht. Zusätzlich zu den Bestimmungen des GvD Nr. 33/2013 zur Veröffentlichungs- und Transparenzpflicht der Behörden muss auch das jüngste Antikorruptionsgesetz vollständig umgesetzt werden. Dies ist jedoch nur teilweise der Fall, wie aus den Daten, die auf der Homepage der italienischen Regierung veröffentlicht sind, hervorgeht. Was die Gesellschaften mit Landesbeteiligung betrifft, entsprechen ABD (66 ungenügende Indikatoren von 67) und STA (nur ca. zehn genügende Indikatoren) nicht den vorgesehenen Kriterien.

Aus diesen Gründen

verpflichtet
der Südtiroler Landtag

die Landesregierung, die ausführliche Veröffentlichung auf den Webseiten der STA und ABD sämtlicher Informationen und Daten im Sinne des geltenden Antikorruptionsgesetzes und/oder jener Daten, die von öffentlichem Interesse sind, sicherzustellen.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Verpflichtung zur Veröffentlichung sämtlicher Informationen auf den Webseiten im Sinne des geltenden Antikorruptionsgesetzes ist bereits mit Staatsgesetz definiert. Selbstverständlich wird sich die Landesregierung dazu verpflichten, die Einhaltung der Bestimmungen sicherzustellen. Deshalb ersuche ich um Annahme dieses Tagesordnungsantrages.

PRÄSIDENT: In Ordnung. Somit gilt Tagesordnungsantrag Nr. 5 als genehmigt.

Tagesordnung Nr. 6 vom 12.11.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend Einführung eines Südtiroler Sorgentachos für Verkehr.

Ordine del giorno n. 6 del 12/11/2015, presentato dai consiglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle, riguardante l'introduzione di una piattaforma per la circolazione stradale.

In der Schweiz wurde ein so genannter Sorgentacho für Verkehr eingeführt. Dieser „bietet Verkehrsteilnehmenden eine digitale Plattform, um persönliche Anliegen, Sorgen oder Bedürfnisse rund um die Themen Verkehr und Autofahren zu erfassen“. Die Benutzer der Plattform können sich als

Verkehrsteilnehmer, Politiker oder Gäste registrieren lassen. Je öfter ein Thema in einem Beitrag zur Sprache kommt, umso relevanter ist es für die betroffenen Bürger. Mit diesen können die registrierten Politiker direkt in Kontakt treten, die Anliegen prüfen und sich somit für eine insgesamt bürgernahe Verkehrspolitik einsetzen.

Aus diesem Grund

*beauftragt
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung, dieses Schweizer System eingehend zu untersuchen und bei positiver Begutachtung auch für Südtirol einzuführen.

In Svizzera è stato introdotto una sorta di “telefono amico” per gli utenti della strada. Si tratta di “una piattaforma digitale a disposizione degli utenti della strada per reclami, preoccupazioni o esigenze in materia di circolazione stradale.” Si può usare la piattaforma registrandosi come utente della strada, ospite o politico. Quanto più un argomento è menzionato, tanto più esso è importante per i cittadini. I politici registrati possono contattare direttamente i cittadini, esaminare le loro richieste e impegnarsi così a favore di una politica dei trasporti che tenga conto delle esigenze di tutta la popolazione.

Per questi motivi,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
incarica*

la Giunta provinciale

di analizzare questo sistema svizzero e, in caso di valutazione positiva, di introdurlo anche in Provincia di Bolzano.

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

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke, Herr Präsident! Ich möchte vorausschicken, dass die Südtiroler Freiheit sehr viele Anträge zum Thema Mobilität eingebracht hat, darunter zur Einführung eines zeitgerechten Mautsystems, zur Übernahme der Bahninfrastruktur, zu einem einheitlichen Tarifsysteem in der Europaregion Tirol, Volksbefragung zum generellen Ausbau der Bahninfrastruktur und auch den vorliegenden Tagesordnungsantrag zur Einführung eines Sorgentachos nach Schweizer Vorbild. Ich habe diesen Beschlussantrag schon einmal letztes Jahr im Juli eingereicht, wobei er aber abgelehnt wurde. Ich bin vielleicht schon mit der Tür ins Haus gefallen, da die Kolleginnen und Kollegen nicht die Zeit hatten, sich das System, das wirklich sehr professionell ist, gründlich anzuschauen. Dieses System bietet den Verkehrsteilnehmern eine digitale Plattform, um persönliche Anliegen, Sorgen oder Bedürfnisse rund um das Thema Verkehr und Autofahren zu erfassen. Die Benutzer der Plattform können sich als Verkehrsteilnehmer, Politiker oder Gäste registrieren lassen. Je öfter ein Thema in einem Beitrag zur Sprache kommt, umso relevanter ist es für die betroffenen Bürger. Mit diesen können die registrierten Politiker direkt in Kontakt treten, die Anliegen prüfen und sich somit für eine insgesamt bürgernahe Verkehrspolitik einsetzen.

Die Abänderung des beschließenden Teiles besteht darin, sich dieses professionelle System der Schweiz einmal anzuschauen und bei positiver Begutachtung für unser Land anzuwenden. Wir haben hierzulande verschiedene Systeme, und deshalb wäre das die Einführung eines systematischen einheitlichen Informationskonzeptes. Das würde zum einen Bürokratie abbauen, zum anderen Kosten einsparen. Ansiedeln könnte man dieses Projekt bei der Verkehrsmeldezentrale. Es wäre ein zusätzlicher Schritt zur Bürgerbeteiligung, die wir ja auch derzeit intensiv behandeln. Deshalb ersuche ich um Zustimmung zu diesem Tagesordnungsantrag.

STEGER (SVP): Wir haben Ihnen bereits das letzte Mal gesagt, dass die von Ihnen angestellten Überlegungen interessant sind. Sie haben gesagt, dass Sie den beschließenden Teil nun abgeändert hätten, denn dieser war damals das Problem. Sie schlagen jetzt richtigerweise vor, dass das System eingehend geprüft und bei positiver Begutachtung auch für Südtirol eingeführt werden soll. Ich habe wirklich die Hoffnung, dass diese Überprüfung einer positiven Einschätzung Stand hält. Ich glaube nämlich, dass das ein innovativer Ansatz ist. Man bekommt ungefiltert eine Bürgermeinung herein, und zwar auf einer unbürokratischen Plattform. Die Entscheidungsträger im Bereich des Verkehrs und der Mobilität bekommen Meinungen von Bürgern, wahrscheinlich in ausreichender Anzahl. Wenn man das der Öffentlichkeit erklärt, dann wird das auch genutzt werden. Sie haben sich das System

ja genau angeschaut, und nachdem Sie diesen Vorschlag machen, gehe ich davon aus, dass es Sie beeindruckt hat.

Wie gesagt, ich bin sehr für diesen Antrag. Wir sollen das überprüfen und begutachten, und es wäre interessant, wenn auch in Südtirol dieser innovative Ansatz zum Tragen kommen könnte.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Es freut uns zu hören, dass die Südtiroler Volkspartei diesem Antrag zustimmen möchte. Es geht ja nicht darum, einen Kummerkasten einzuführen, sondern es geht darum, aus den Rückmeldungen Informationen für Verbesserungen des allgemeinen Verkehrs in Südtirol zu erhalten. Deshalb besteht ja die Idee, das in Zusammenarbeit mit der Verkehrszentrale zu machen. Ich möchte nur ein Beispiel nennen, nämlich die Autobahn. Am Pfingstwochenende haben wir Rückmeldungen von Personen erhalten, dass auf der Nord-Süd-Spur der Brennerautobahn eine Baustelle eingerichtet wurde, wobei Richtung Süden nur eine Spur offen war, in Richtung Norden hingegen zwei Spuren, obwohl man genau gewusst hat, dass der Hauptverkehr an diesem Wochenende von Norden nach Süden fließen würde. Das sind Dinge, bei denen man den Eindruck hat, dass nicht richtig überlegt wird. Dasselbe gilt für den öffentlichen Personenverkehr. Ich glaube, dass ein solcher Sorgentacho wirklich gut geeignet wäre, um Rückmeldungen von Seiten der Bevölkerung zu erhalten. Deshalb ersuchen wir um Zustimmung zu diesem Tagesordnungsantrag.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): In aller Kürze. Auch wir halten das für einen guten Vorschlag, weil er relativ niederschwellig Probleme im Bereich des Verkehrs, aber auch im Bereich des Fahrgastwesens beinhaltet. Wichtig wäre für uns aber auch, dass unterhalb dieser sehr niederschweligen Zugangsform auch eine Art von institutionellem Fahrgastbeirat eingerichtet würde. Das ist ein alter Wunsch von uns, der die Bemühungen systematisierend verstärken würde. Diesen Sorgentacho würden wir selbstverständlich befürworten, wobei wir hoffen, dass er nicht ein ähnliches Ende nimmt wie der bekannte Spritpreis-Rechner, der nach wie vor immer noch in den Pipes ist.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir nehmen diesen Tagesordnungsantrag an.

PRÄSIDENT: In Ordnung. Somit gilt Tagesordnungsantrag Nr. 6 als angenommen.

Wir kommen nun zur Abstimmung über den Übergang zur Artikeldebatte. Ich eröffne die Abstimmung: mit 22 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 8 Enthaltungen genehmigt.

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

STEGER (SVP): Herr Präsident, ich ersuche um eine Unterbrechung der Sitzung von 20 Minuten für eine Sitzung der SVP-Fraktion.

PRÄSIDENT: Dem Antrag auf Unterbrechung der Sitzung wird stattgegeben.

ORE 11.18 UHR

ORE 11.50 UHR

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist wieder aufgenommen.

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Anwendungsbereich

1. Dieses Gesetz regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse.

2. Das Landesgesetz vom 30. Jänner 2006, Nr. 1, in geltender Fassung, im Bereich Seilbahnen bleibt unberührt.

Capo I

Disposizioni generali

Art. 1

Ambito di applicazione

1. La presente legge disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale.
2. È fatta salva la legge provinciale 30 gennaio 2006, n. 1, e successive modifiche, in materia di impianti a fune.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Titel erhält folgende Fassung: 'Anwendungsbereich und Zielsetzung'".

"La rubrica è così sostituita: 'Ambito di applicazione e finalità'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Nach Absatz 1 werden folgende Absätze eingefügt: '1-bis. Bei der Festlegung der Ziele und der Organisation des öffentlichen Mobilitätssystems bringt das Land Südtirol die Alpenkonvention und insbesondere das Transportprotokoll zur Anwendung und sorgt für die Umsetzung der Maßnahmen des mit Beschluss der Landesregierung vom 20. Juni 2011, Nr. 940, genehmigten ‚Klimaplan Energie-Südtirol-2050‘. Zu diesem Zweck verpflichtet sich das Land im städtischen und außerstädtischen Bereich eine nachhaltige Mobilität voranzutreiben, mit dem Ziel, den privaten PKW-Verkehr und die damit verbundenen ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen so weit als möglich einzudämmen und fördert ein umweltfreundliches öffentliches Verkehrssystem sowie nachhaltige und gemeinschaftliche Mobilitätsangebote, auch im privaten und im touristischen Bereich.

1-ter. Das Land Südtirol schafft ein öffentliches Mobilitätssystem, das folgende Ziele verfolgt: Eine so weit als möglich reduzierte Umweltbelastung, die Anwendung der besten Technologien, die bestmögliche Anpassung an die Bedürfnisse der Fahrgäste, ein einfaches, einheitliches und barrierefreies Transportsystem sowie eine flächendeckende und effiziente Information der Fahrgäste.

1-quater. Bei der Organisation und der Verwaltung des öffentlichen Mobilitätssystems fördert das Land Südtirol die aktive Teilnahme der Bevölkerung und unterstützt nachhaltige Mobilitätsangebote der Gemeinden durch die Gewährleistung einer angemessenen Finanzierung'."

"Dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti commi:

'1-bis. Nel definire obiettivi e modalità organizzative del sistema di mobilità pubblica provinciale, la Provincia autonoma di Bolzano applica quanto previsto dalla Convenzione delle Alpi e in particolare dal Protocollo di attuazione nell'ambito dei trasporti e dà attuazione alle misure contenute nel 'Piano Clima Energia-Alto Adige-2050' approvato con deliberazione della Giunta provinciale 20 giugno 2011, n. 940. A questo fine la Provincia si impegna a promuovere una mobilità sostenibile urbana ed extraurbana con l'obiettivo di ridurre il più possibile il traffico veicolare privato e i suoi impatti ambientali, sociali ed economici e promuove un sistema di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, incentivando soluzioni di mobilità sostenibile e comunitaria anche in ambito privato e turistico.

1-ter. La Provincia autonoma di Bolzano istituisce un sistema di mobilità pubblica che abbia come obiettivi: il minor impatto ambientale possibile, l'adozione delle migliori tecnologie, la rispondenza con le esigenze delle passeggere e dei passeggeri, la semplicità, uniformità e accessibilità del sistema, l'informazione all'utenza capillare ed efficiente.

1-quater. Nell'organizzazione e gestione del sistema di mobilità pubblica la Provincia autonoma di Bolzano promuove la partecipazione attiva della popolazione e sostiene le iniziative di mobilità sostenibile dei Comuni, assicurando adeguati finanziamenti'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: " Nach Absatz 2 wird folgender Absatz hinzugefügt: '3. Das vorliegende Gesetz verfolgt, unter Einhaltung der Bestimmungen auf staatlicher Ebene und der Europäischen Union, folgende Zielsetzungen:

das Recht auf Mobilität der Bürger, insbesondere jener mit Behinderungen, zu gewährleisten;

mittels Förderung des öffentlichen Verkehrs zum Umweltschutz beizutragen, wobei insbesondere die Nutzung von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Brennstoffen betrieben werden, gemäß den Bestimmungen des Klimaplan 2050 begünstigt und die Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen unterstützt wird;

die öffentlichen Ausgaben in diesem Bereich auf die Grundsätze der Wirksamkeit, Effizienz, Transparenz und Nachhaltigkeit auszurichten'."

"Dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: '3. La presente legge, in ottemperanza alle norme dello Stato e dell'Unione europea, persegue le seguenti finalità:

garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, con particolare riguardo ai diversamente abili;

concorrere alla salvaguardia dell'ambiente attraverso l'incentivazione del trasporto pubblico, favorendo in particolare l'utilizzo di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, secondo le indicazioni del Piano Clima 2050 e promuovendo l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto;

orientare in termini di efficacia, efficienza, trasparenza e sostenibilità la spesa pubblica in questo ambito'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! Ich habe zu Artikel 1 zwei Änderungsanträge eingebracht. Es geht mir darum, dass in Artikel 1 überhaupt nicht über die Ziele dieses Gesetzes gesprochen wird. Deshalb möchte ich mit einem Änderungsantrag den Titel abändern, und zwar in "Anwendungsbereich und Zielsetzung".

Der Änderungsantrag Nr. 3 fügt diesem Artikel einen neuen Absatz 3 hinzu, in dem es um die vorher erwähnte Zielsetzung geht. Was soll diese Zielsetzung sein? "*Das vorliegende Gesetz verfolgt, unter Einhaltung der Bestimmungen auf staatlicher Ebene und der Europäischen Union, folgende Zielsetzungen:*

das Recht auf Mobilität der Bürger, insbesondere jener mit Behinderungen, zu gewährleisten;

mittels Förderung des öffentlichen Verkehrs zum Umweltschutz beizutragen, wobei insbesondere die Nutzung von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Brennstoffen betrieben werden, gemäß den Bestimmungen des Klimaplan 2050 begünstigt und die Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen unterstützt wird;

die öffentlichen Ausgaben in diesem Bereich auf die Grundsätze der Wirksamkeit, Effizienz, Transparenz und Nachhaltigkeit auszurichten." Ich glaube, dass ein so wichtiges Gesetz schon auch eine Definition der Zielsetzungen benötigt. Deshalb ersuche ich um Zustimmung zu diesen Änderungsanträgen.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Il nostro emendamento che introduce i commi 1-bis, 1-ter e 1-quater ha un po' la stessa finalità di quello presentato dal collega Köllensperger. Anche noi abbiamo notato in questo disegno di legge la totale assenza di obiettivi, è un disegno di legge tecnico che regola semplicemente i rapporti fra i gestori e la Provincia. Non dice niente sugli obiettivi di una politica di mobilità sia nei confronti della natura, dell'ambiente che è decisivo perché la mobilità incide per un terzo sulle emissioni inquinanti della nostra provincia, sia verso i cittadini utenti dei pubblici trasporti.

Noi proponiamo di inserire questi tre commi che sono commi generali, di obiettivo, che però inseriti nella legge hanno il significato di chiarire quali sono le finalità della politica dei trasporti in provincia di Bolzano e quindi essere un riferimento di legge per chi voglia sviluppare questa politica dei trasporti e si voglia ispirare a questa politica dei trasporti per ulteriori iniziative.

In commissione l'assessore ci aveva detto di essere d'accordo sui contenuti di questa proposta che però ci invitava a trasformarla in un ordine del giorno. Noi ci abbiamo pensato, assessore, però l'ordine del giorno sarebbe stato di quelli che invitano la Giunta provinciale a continuare a, perché in realtà molte di queste cose sono prese dal Piano Clima 2050, però il problema è che gli obiettivi di questo piano clima, o i pezzi di obiettivi, in qualche legge deve confluire. Qui stiamo facendo la legge sulla mobilità, dobbiamo far confluire una parte, quella che riguarda la mobilità del Piano Clima Alto Adige 2050 dentro queste leggi, altrimenti questo piano clima rimane una espressione di volontà della Giunta provinciale ma non ha un valore giuridico pregnante. Per questo ci abbiamo tanto pensato alla Sua proposta, ma abbiamo deciso di non farne niente, perché un ordine del giorno sarebbe rimasto lì, impegnava solo la Giunta provinciale che ci avrebbe comunicato che tutte queste cose che diciamo le fa già e non avrebbe spostato niente, mentre metterlo in legge significa che ogni cittadino può farsi forte di questo articolo per andare avanti anche autonomamente per fare proposte, per pretendere dai vari interlocutori, i comuni, i gestori ecc., il rispetto di questi principi. Noi abbiamo deciso alla fine di non fare un ordine del giorno inutile che Lei avrebbe accettato ma che poi non avrebbe lasciato traccia, e invece insistere sulla proposta di inserirlo in legge. Assessore, se Lei poi dirà che non l'accetta pur essendo d'accordo come ha detto in commissione, La invito a spiegarmi perché. Noi ci siamo anche detti, nel nostro gruppo consiliare, che anche i no hanno un significato. Se Lei, come è scritto anche nel verbale della commissione legislativa, ci dice che è completamente d'accordo, perché non le vuole mettere in legge? Questo resta un mistero, e ce lo dovrebbe spiegare, se non le accetta. Io ovviamente spero che Le accetti.

Spiego cosa prevedono questi commi. Il comma 1-bis prevede: "*1-bis. Nel definire obiettivi e modalità organizzative del sistema di mobilità pubblica provinciale, la Provincia autonoma di Bolzano applica quanto previsto dalla Convenzione delle Alpi e in particolare dal Protocollo di attuazione nell'ambito dei trasporti e dà attuazione alle misure contenute nel 'Piano Clima Energia-Alto Adige-2050' approvato con deliberazione della Giunta provin-*

ziale 20 giugno 2011, n. 940." Noi vogliamo ancorare a una legge gli obiettivi del piano Clima. "A questo fine la Provincia si impegna a promuovere una mobilità sostenibile urbana ed extraurbana con l'obiettivo di ridurre il più possibile il traffico veicolare privato e i suoi impatti ambientali, sociali ed economici e promuove un sistema di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, incentivando soluzioni di mobilità sostenibile e comunitaria anche in ambito privato e turistico." Il sistema pubblico deve entrare in sinergia con il sistema privato di mobilità perché può condizionarlo, e deve condizionarlo in modo virtuoso.

"Comma 1-ter. La Provincia autonoma di Bolzano istituisce un sistema di mobilità pubblica che abbia come obiettivi: il minor impatto ambientale possibile, l'adozione delle migliori tecnologie, la rispondenza con le esigenze delle passeggere e dei passeggeri, la semplicità, uniformità e accessibilità del sistema, l'informazione all'utenza capillare ed efficiente." Se questi li mettiamo in legge, possono essere anche principi ispiratori che rafforzano poi i capitoli di gara che farete, perché quando un chiederà perché è stato messo questo criterio invece che un altro in una semplice delibera, voi potete dire che questi criteri sono nelle finalità della legge, ancorate all'art. 1.

"Comma 1-quater. Nell'organizzazione e gestione del sistema di mobilità pubblica la Provincia autonoma di Bolzano promuove la partecipazione attiva della popolazione e sostiene le iniziative di mobilità sostenibile dei Comuni, assicurando adeguati finanziamenti'." Quindi anche il discorso della partecipazione della popolazione a un sistema di mobilità sostenibile, alle decisioni ecc. Il tema della partecipazione è un tema che è caro, ma mi sembra sia caro anche alla Giunta provinciale.

A me sembrano proposte di buon senso, di sostegno alla politica della Giunta. Assessore, magari mi dirà che accetta gli emendamenti, ma se non li accetta, per favore, mi spieghi chiaramente perché non volete mettere in legge la politica che in fondo condividiamo.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte zunächst zum Ausdruck bringen, dass ich der Meinung bin, dass ein Gesetz nicht alles beinhalten kann. Ein Gesetz soll klare Anweisungen und konkrete Schritte aufzeigen, mit denen man sich dann bewegt. Ich bestätige, dass Ihre Anmerkungen, die Sie im Übrigen schon im Gesetzgebungsausschuss gemacht haben, wichtig sind, aber es kann doch niemand dagegen sein, dass man versucht, diese Ziele zu erreichen. Wir haben diesen Teil in den Begleitbericht zum Gesetz hineingeschrieben.

Ich möchte nun auf einige konkrete Beispiele eingehen. Wir reden viel vom Klimaplan bzw. von Green Region. Wir haben auch über sozioökonomische Strategien und ökologische Nachhaltigkeit gesprochen. Das sind Argumente, die auch belegt worden sind bzw. die in der Praxis bereits umgesetzt werden, um die Ziele zu erreichen. Ich glaube, dass alle mit den Zielen, die Sie genannt haben, einverstanden sind. Sie alle dienen dazu, um dorthin zu kommen, was eine Green Region braucht und haben soll. In Bezug auf den von Ihnen vorgeschlagenen Passus "das Recht auf Mobilität der Bürger, insbesondere jener mit Behinderung zu gewährleisten" muss ich Ihnen sagen, dass Sie genau wissen, dass jeder von uns eine besondere Sensibilität für diese Thematik hat. Das ist schon vorgesehen. Ich denke dabei an ein Gesetz, das wir vor nicht allzu langer Zeit verabschiedet haben oder auch an die Busse, die schon seit Jahren nur mehr so ausgeschrieben werden, damit sie den Erfordernissen von Menschen mit Behinderung entsprechen. Die Busse haben eine durchschnittliche "Lebensdauer" von zwölf Jahren, was bedeutet, dass circa 45 Prozent der Busse immer noch mit der damaligen Regelung fahren. Sie sind also noch nicht alle behindertengerecht ausgestattet. Ich muss auch zugeben, dass es nicht immer so war, dass jeder das vorgefunden hat, aber früher oder später werden sämtliche Busse behindertengerecht ausgestattet sein.

Der öffentliche Dienst und Verkehr wird vom Land zu 100 Prozent bezahlt, und das wird auch in Zukunft so sein. Die Bahnverbindung schlägt mit circa 50 Millionen Euro zu Buche, die Busverbindungen mit circa 80 Millionen Euro. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs ist also schon vorhanden. Das wird auch dazu beitragen, den Klimaplan 2050 positiv zu beeinflussen. Es gibt dauernde Verbesserungen, wobei auch die Sensibilität der Menschen für diesen Bereich gestiegen ist. Die Mindestdienste sind ganz klar im Artikel 9 vorgesehen.

Ich möchte noch sagen, dass das vorliegende Gesetz auch die Ausschreibung nach Qualitätskriterien vorsieht. Das ist auch etwas, mit dem wir die Ziele, die im Klimaplan 2050 enthalten sind, erreichen wollen.

Deshalb ersuche ich um Ablehnung der Änderungsanträge.

PRÄSIDENT: Wir kommen zur Abstimmung über die Änderungsanträge.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 13 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 9 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 14 Ja-Stimmen und 18 Nein-Stimmen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 1? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 21 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

Art. 2

Öffentliches Verkehrssystem

1. Unter öffentlichem Verkehrssystem versteht man die Gesamtheit der Verkehrsnetze, Linienverkehrsdienste und Verkehrsdienste ohne Linienbetrieb.

2. Linienverkehrsdienste sind Bus-, Eisenbahn-, Trambahn- und Seilbahndienste, sonstige Dienste auf fest installierten Anlagen sowie alternative Beförderungssysteme, die sich fortlaufend, periodisch oder vorübergehend, mit festgelegten Strecken, Haltestellen, Fahrplänen und Tarifen an die Gesamtheit der Fahrgäste wenden.

3. Ergänzende Linienverkehrsdienste werden auf festgelegten Strecken mit genehmigten Haltestellen und Tarifen durchgeführt und wenden sich an die Gesamtheit der Fahrgäste oder an spezifische Fahrgastkategorien. Die Dienste gliedern sich in:

a) Versuchsdienste zur Einführung von technisch innovativen Verkehrssystemen oder zur Feststellung der potenziellen Nachfrage,

b) Nachtdienste,

c) Rufdienste für Gebiete mit geringer Nachfrage mit festgelegten Haltestellen und flexiblen Fahrstrecken und Fahrplänen,

d) zeitlich begrenzte Dienste anlässlich besonderer Ereignisse oder Veranstaltungen,

e) zu touristischen Zwecken saisonal eingerichtete Dienste,

f) Dienste zur Anbindung an Flughäfen.

4. Atypische Linienverkehrsdienste, die fortlaufend oder periodisch, undifferenziert oder für bestimmte homogene Fahrgastkategorien, mit festgelegten Fahrtstrecken, Haltestellen und Fahrplänen und ohne öffentliche Aufwendungen durchgeführt werden, unterscheiden sich in:

a) Dienste mit Reisebussen, die durchgeführt werden, um Ortschaften von besonderer touristischer, künstlerischer, kultureller, historischer und landschaftlicher Bedeutung zu bedienen,

b) besonderen Fahrgastkategorien vorbehalten kommerzielle Dienste, die eingerichtet werden, um Unterhaltungsorte oder sonstige Orte der Begegnung zu bedienen und die durch unternehmerisches Risiko gekennzeichnet sind,

c) sonstige an eine homogene Fahrgastgruppe gerichtete atypische Dienste, die auf der Grundlage eines bestehenden Vertrages nicht untereinander, sondern an das Rechtssubjekt gebunden sind, das den Dienst einrichtet und organisiert.

5. Öffentliche Verkehrsdienste ohne Linienbetrieb sind der Mietbusdienst mit Fahrer und der Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer, die auf Anfrage der Fahrgäste weder fortlaufend noch periodisch auf nicht festgelegten Strecken und ohne festgelegten Fahrplan durchgeführt werden.

6. Die Schülerverkehrsdienste gewährleisten die Schülerbeförderung außerhalb der Liniendienste.

7. Die Zusatzdienste, wie Fahrzeug- und Fahrradverleih, Umsteigeparkplätze, Informationsstellen, Gepäckaufbewahrung und entsprechend eingerichtete Warteräume ergänzen den öffentlichen Personenverkehr in funktioneller Hinsicht.

8. Der Verkehrsverbund kennzeichnet sich durch den Zusammenschluss der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel in einem einzigen Tarif- und Fahrplansystem.

Art. 2

Sistema di trasporto pubblico

1. Per sistema di trasporto pubblico si intende l'insieme delle reti e dei servizi di trasporto di linea e non di linea.

2. I servizi di trasporto di linea sono i servizi autobus, ferroviari, tranviari, funiviari, altri servizi su impianti fissi e sistemi alternativi di trasporto, organizzati in modo continuativo, periodico o temporaneo, con itinerari, fermate, orari e tariffe prestabiliti e rivolti alla totalità degli utenti.

3. I servizi di trasporto di linea integrativi sono servizi effettuati su itinerari prestabiliti con fermate e tariffe autorizzate e rivolti alla totalità o a specifiche categorie di utenti. Detti servizi si suddividono in:

- a) servizi sperimentali che introducono sistemi di trasporto tecnologicamente innovativi oppure finalizzati all'accertamento della potenziale domanda;
- b) servizi notturni;
- c) servizi a chiamata per zone a domanda debole con fermate prestabilite, itinerari e orari flessibili;
- d) servizi temporanei in occasione di eventi o manifestazioni particolari;
- e) servizi di carattere stagionale per esigenze di mobilità turistica;
- f) servizi di collegamento aeroportuale.

4. I servizi di trasporto di linea atipici, con offerta continuativa o periodica, indifferenziata o rivolti a fasce omogenee di utenti, con itinerari, fermate e orari prestabiliti ed effettuati senza oneri pubblici, si distinguono in:

- a) servizi di gran turismo, svolti per collegare diverse località, al fine di valorizzarne le caratteristiche turistiche, artistiche, culturali, storico-ambientali e paesaggistiche;
- b) servizi commerciali riservati a categorie specifiche di utenti, attivati per il trasporto da e per luoghi di intrattenimento o di altra forma di aggregazione e caratterizzati da rischio imprenditoriale;
- c) altri servizi atipici rivolti ad una fascia omogenea di utenti, individuabili sulla base di un rapporto preesistente che li legghi non tra essi, ma al soggetto che predispose e organizza il servizio.

5. I servizi di trasporto pubblico non di linea sono il noleggio di autobus con conducente e i servizi di taxi e di noleggio con conducente, effettuati a richiesta dell'utenza in modo non continuativo né periodico, su itinerari e con orari non prestabiliti.

6. I servizi di trasporto scolastico garantiscono il trasporto di alunni e alunne al di fuori dei servizi di linea.

7. I servizi complementari, quali il noleggio di veicoli, velocipedi, parcheggi per l'interscambio, punti informativi, deposito bagagli e sale di attesa attrezzate, integrano funzionalmente il trasporto pubblico di persone.

8. Il trasporto pubblico integrato è caratterizzato dall'integrazione di diversi mezzi di trasporto pubblico in un unico sistema tariffario e orario.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Der Buchstabe f) wird gestrichen."

"La lettera f) è soppressa."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Noi proponiamo di togliere da questa legge ogni traccia di aeroporto. Abbiamo ricevuto adesso, già discussa in commissione e a dicembre quest'aula la discuterà e penso l'approverà, la legge sull'aeroporto, c'è una legge fondativa della ragione sociale dell'aeroporto che è quella del 1974, sulla base della quale l'aeroporto è vissuto per 15 anni, si aggiunge questa legge nuova che poi andrà a referendum, io non vedo motivo per mantenere qua dentro scorie d'aeroporto, dico scorie perché parecchia roba è già stata tolta in commissione. Non vedo perché lasciarle. Se poi, dopo che si fa il referendum e magari passa la legge n. 60, siete sempre a tempo per pura coerenza legislativa, a mettere dentro gli articoli che vi sembra manchino, facendo una legge omnibus. Però in questo momento in cui due mesi fa avevamo una sola legge, quella del 1974, che bastava a mantenere in piedi l'aeroporto, il presidente Kompatscher in campagna elettorale ha promesso di far piazza pulita e di concentrare tutto in una legge compatta che verrà messa a referendum, e adesso abbiamo tre leggi? Che logica ha questa cosa? Io ho l'impressione che la mano destra non sappia cosa fa la sinistra in questa provincia.

Noi proponiamo di togliere ogni traccia di aeroporto da questa legge. Facciamo il referendum. Se poi il referendum passa e per precisione di descrizione in una legge sulla mobilità pubblica vorrete aggiungere anche l'aeroporto o il traffico aereo, possiamo mettere dopo gli articoli che riterrete, ma adesso crea confusione. In un altro comma che vedremo più avanti non crea solo confusione ma dà dei poteri alla Giunta a prescindere dal risultato del referendum. Quindi si propone di togliere la lettera f) che tra gli elementi del sistema del trasporto pubblico comprende anche i servizi di collegamento aeroportuale.

STEGER (SVP): Ich verstehe jetzt überhaupt nichts mehr, denn das hat nichts mit Flugbewegungen oder Flughafen zu tun. Das ist ein Dienst, den andere öffentliche Verkehrsmittel zu erbringen haben, auch jetzt schon. Das hat also nichts mit der Entscheidung über den Flughafen Bozen zu tun. Hier geht es um die Anbindungen an Flughäfen, und das wird doch in dieses Mobilitätsgesetz gehören. Ich verstehe also nicht, was das mit der Diskussion über den Flughafen Bozen zu tun hat. Es ist doch logisch und klar, dass wir mit Bussen und öffentlichen Verkehrsmitteln eine Anbindung zu anderen Flughäfen schaffen. Ich verstehe also nicht, warum das nicht in einem Mobilitätsgesetz Platz finden sollte. Ich gehe davon aus, dass es auch in Zukunft Anbindungen an andere Flughäfen geben wird, ob der Flughafen Bozen bestehen bleiben wird oder nicht. Der kleine Flughafen in Bozen, wenn er denn bleiben wird, wird sicher nicht alles lösen, sondern wird ein Teil des öffentlichen integrierten Verkehrssystems sein. Deshalb rege ich an, dass dieser Punkt auf jeden Fall drinnen bleiben muss.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Das ist eine der Fragen, die der Landesrat gestern zeitlich nicht mehr beantworten konnte. Ich hatte den Landesrat in der Generaldebatte gefragt, was es mit diesem Buchstaben f) auf sich habe. Handelt es sich dabei um Zubringerdienste zu anderen Flughäfen, so wie das auch von uns gefordert wird? So etwas könnten wir zustimmen, aber wenn hiermit festgelegt werden soll, dass ein fixer Zubringer zum Flughafen Bozen eingeführt oder eine Bahnhaltestelle beim Flughafen geschaffen werden soll, dann ist das etwas anderes. Ich bitte den Landesrat um Auskunft, um welche Art von Anbindung an Flughäfen es hier geht und wie das Ganze effektiv erfolgt. Erfolgt es über eine Ausschreibung? Wird ein fixer Shuttle-Dienst installiert oder ist auch die Förderung von Privatunternehmen vorgesehen, die diese Anbindungen an die Flughäfen Innsbruck, Verona und München schon heute anbieten?

SCHIEFER (SVP): Ich möchte dem, was der Kollege Steger gesagt hat, hinzufügen, dass dieser Punkt kein Problem ist, obwohl ich dem Flughafen gegenüber skeptisch bin. Es geht ja um die Anbindung an Flughäfen. Wichtig ist, dass es heute schon private Zubringerdienste zu den Flughäfen Verona und Innsbruck gibt. Umso besser also, wenn man das in Zukunft öffentlich machen kann.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich muss sagen, dass es bereits Anbindungsdienste an Flughäfen gibt. Mir scheint es so zu sein, dass man schon dagegen ist, wenn man nur das Wort "Flughafen" hört. Es gibt schon auch andere, die diesen Dienst brauchen können. Deshalb ersuche ich um Ablehnung des Änderungsantrages.

PRÄSIDENT: Herr Abgeordneter Dello Sbarba, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Uno degli scopi di questo emendamento era proprio quello di provocare questo chiarimento e di metterlo a verbale in Consiglio. Quindi non si tratta del collegamento ad uno specifico aeroporto, quello di Bolzano, ma anche a Innsbruck, Verona ecc. come ha detto il collega Knoll. Su questo si può essere d'accordo, per cui come gesto di buona volontà e per dimostrare che non "saltiamo per aria" ogni volta che vediamo la parola "aeroporto", ritiro l'emendamento.

PRÄSIDENT: In Ordnung.

Gibt es Wortmeldungen zu Artikel 2? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 14 Enthaltungen genehmigt.

Art. 3

Klassifizierungen

1. Die Linienverkehrsdienste unterscheiden sich gebietsmäßig in:

- a) städtische und vorstädtische Dienste, die durch kurze Fahrstrecken, hohe Frequenz oder nah aufeinander folgende Haltestellen gekennzeichnet sind,
- b) außerstädtische Dienste,
- c) überregionale Dienste, die das Landesgebiet mit einer oder mehreren angrenzenden Provinzen oder Regionen verbinden,
- d) grenzüberschreitende Dienste, die das Landesgebiet mit einem angrenzenden Staatsgebiet verbinden,

e) *internationale Dienste zwischen zwei oder mehreren Staaten.*

Art. 3

Classificazioni

1. *I servizi di trasporto di linea si distinguono in base all'ambito territoriale in:*

- a) *servizi urbani e suburbani, caratterizzati da percorsi brevi, elevata frequenza o fermate ravvicinate;*
- b) *servizi extraurbani;*
- c) *servizi interregionali, che collegano il territorio provinciale con una o più Province o Regioni limitrofe;*
- d) *servizi transfrontalieri, che collegano il territorio provinciale con il territorio di uno stato limitrofo;*
- e) *servizi internazionali, che collegano due o più Stati.*

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Art. 4

Zuständigkeiten des Landes Südtirol

- 1. *Die Autonome Provinz Bozen, in der Folge als Land Südtirol bezeichnet, richtet die öffentlichen Verkehrsdienste von Landesinteresse ein.*
- 2. *Das Land Südtirol ist zuständig für die Planung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der Dienste laut Absatz 1.*

Art. 4

Funzioni della Provincia di Bolzano

- 1. *La Provincia autonoma di Bolzano, di seguito denominata Provincia di Bolzano, istituisce i servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale.*
- 2. *La Provincia di Bolzano svolge le funzioni di pianificazione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di cui al comma 1.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Nach dem Wort 'Planung' werden die Worte 'Verwaltung, Erbringung' eingefügt."

"Dopo la parola 'pianificazione' sono aggiunte le parole 'gestione, erogazione'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Nach Absatz 2 wird folgender Absatz hinzugefügt: 3. 'Das Land Südtirol ist weiters zuständig für folgende technische und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem:

Planung, Verwirklichung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems, das Verwaltung, Überwachung und Kontrolle des Verkehrsverbundsystems in Südtirol ermöglicht;

Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Verkaufs- und Dienstnetzes sowie des Systems der Fahrscheinenausgabe und -entwertung;

Verwaltung des Online-Portals des Informationssystems für den öffentlichen Nahverkehr mit Statistiken, Angaben zu Tarifen, Fahrplänen, Konzessionsinhabern, Anbietern, Ausschreibungen und anderen Informationen von öffentlichem Interesse;

Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste des Verkehrsverbunds und Verwaltung der Kundeninformation;

Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen;

Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten bezüglich Durchführung der Dienste, beförderte Fahrgäste sowie Tarife'."

Dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: '3. La Provincia autonoma di Bolzano svolge inoltre le seguenti funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato:

progettazione, realizzazione e gestione di un sistema tecnologico unitario e standardizzato, che consenta di gestire, monitorare e controllare il sistema di trasporto integrato dell'Alto Adige;

gestione del sistema tariffario, dei titoli di viaggio, della rete di vendita e dei servizi, e del sistema di bigliettazione e obliterazione;

gestione del portale online del sistema informativo del trasporto pubblico locale, con statistiche, tariffe, orari, concessionari, fornitori, bandi e altre informazioni di interesse pubblico;

pubblicazione e diffusione dell'orario dei servizi di linea del trasporto pubblico integrato e gestione dell'informazione al pubblico;

ripartizione degli introiti tariffari e di eventuali altri introiti;

raccolta, elaborazione e gestione dei dati relativi all'esercizio dei servizi, dei passeggeri trasportati e delle tariffe'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! Mit Änderungsantrag Nr. 1 schlage ich vor, in Artikel 4 Absatz 2 nach dem Wort "Planung" die Worte "Verwaltung, Erbringung" einzuführen, weil ich der Meinung bin, dass sich das Land mehr Möglichkeiten offenlassen soll, diese Services nicht nur zu verwalten, sondern selbst zu erbringen.

Änderungsantrag Nr. 2 will einen neuen dritten Absatz einführen und übernimmt einen Teil des Artikels 6 Absatz 2. Derselbe gibt der STA eine ganze Reihe von neuen Funktionen, die ich teilweise besser beim Land selber aufgehoben sehe. Um welche Funktionen geht es? "*Das Land Südtirol ist weiters zuständig für folgende technische und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem:*

a) *Planung, Verwirklichung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems, das Verwaltung, Überwachung und Kontrolle des Verkehrsverbundsystems in Südtirol ermöglicht;* Ich sehe das Informatiksystem besser beim Land, namentlich bei der SIAG aufgehoben, als bei der STA, die über keine Informatikstruktur verfügt.

b) *Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Verkaufs- und Dienstnetzes sowie des Systems der Fahrscheinausgabe und -entwertung;* Hier kommt der Verkauf neu hinzu, der in Artikel 6 nicht explizit angeführt ist. Ich bin der Meinung, dass auch der Verkauf der Tickets sehr wohl vom Land verwaltet werden soll.

c) *Verwaltung des Online-Portals des Informationssystems für den öffentlichen Nahverkehr mit Statistiken, Angaben zu Tarifen, Fahrplänen, Konzessionsinhabern, Anbietern, Ausschreibungen und anderen Informationen von öffentlichem Interesse;* Auch dies sollte im Zuge der Übernahme des Informatiksystems übernommen werden, denn das Online-Portal ist eine Ausgabe der Daten und gehört somit hinzu. Dieser Buchstabe ist komplett neu.

d) *Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste des Verkehrsverbunds und Verwaltung der Kundeninformation;*

e) *Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen;*

f) *Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten bezüglich Durchführung der Dienste, beförderte Fahrgäste sowie Tarife'."*

Ich sehe alle diese Punkte als Landesaufgabe, weshalb ich darum ersuche, dieser Überlegung zu folgen, damit man die Rolle des Landes vor allem in Bezug auf das Informationssystem stärken kann.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Ich möchte sagen, dass man das Wort "Verwaltung" schon in Artikel 4 Absatz 2 einfügen könnte. In Bezug auf das Wort "Erbringung" muss ich aber sagen, dass wir diesbezüglich keine Dienste erbringen. Ich würde also vorschlagen, das Wort "Verwaltung" einzufügen, nicht aber das Wort "Erbringung".

Zu Artikel 4 Absatz 3. Wir haben sehr viel darüber diskutiert. Die Dienste, die Sie angeführt haben, sind im Artikel 8 enthalten und sollen von der STA erbracht werden. Ich ersuche also um Ablehnung des entsprechenden Änderungsantrages.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Zum Fortgang der Arbeiten. Landesrat Mussner hat eine Änderung vorgeschlagen. Deshalb würde ich den Präsidenten bitten, uns zu sagen, über was wir abstimmen. Ich muss wahrscheinlich sagen, ob ich die von Landesrat Mussner vorgeschlagene Änderung annehme oder nicht oder?

PRÄSIDENT: Ich ersuche Landesrat Mussner, noch einmal zu erklären, wie abgestimmt werden soll.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Ich habe vorgeschlagen, das Wort "Verwaltung" anzunehmen, nicht aber das Wort "Erbringung".

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1 ohne das Wort "Erbringung". Ich eröffne die Abstimmung: mit 30 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 1 nur das Wort "Erbringung". Ich eröffne die Abstimmung: mit 12 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 12 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen abgelehnt.

Möchte jemand das Wort zu Artikel 4? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 14 Enthaltungen genehmigt.

Art. 5

Zuständigkeiten der Gemeinden

1. Die Gemeinden:

- a) können öffentliche Verkehrsdienste, einschließlich Schülerverkehrsdienste, die ausschließlich für die Gemeinde von Interesse sind, einrichten,*
- b) richten bei Bedarf Verkehrsdienste für Kindergartenkinder ein, wobei ein Begleitedienst gewährleistet sein muss; das Land unterstützt die Finanzierung dieser Dienste,*
- c) können Initiativen nach dem Modell des „Pedibus“ ergreifen und umsetzen,*
- d) verwirklichen die Haltestellen der öffentlichen Busdienste auf ihrem Gebiet und sorgen für deren Instandhaltung und Reinigung, unbeschadet der Pflichten, denen die Gewinner von Ausschreibungen betreffend Haltestellen und/oder Schutzdächer unterliegen,*
- e) erlassen die Verordnungen für die Ausstellung der Taxilizenz und der Ermächtigung für die Ausübung der Tätigkeit Mietwagen mit Fahrer,*
- f) stellen die Taxilizenzen und die Ermächtigung für die Ausübung der Tätigkeit Mietwagen mit Fahrer aus.*

Art. 5

Funzioni dei comuni

1. I comuni:

- a) possono istituire servizi di trasporto pubblico, compresi servizi di trasporto scolastico, di esclusivo interesse comunale;*
- b) istituiscono, ove necessario, servizi per il trasporto dei bambini e delle bambine delle scuole dell'infanzia, per i quali deve essere garantito il servizio di accompagnamento; la Provincia contribuisce al finanziamento di questi servizi;*
- c) possono elaborare e adottare iniziative sul modello "Pedibus";*
- d) realizzano le fermate dei servizi pubblici di autobus sul proprio territorio e provvedono alla loro manutenzione e pulizia, fatti salvi gli obblighi previsti per i soggetti vincitori di gare d'appalto riguardanti fermate e/o pensiline;*
- e) adottano i regolamenti per il rilascio della licenza taxi e dell'autorizzazione all'attività di noleggio con conducente;*
- f) rilasciano la licenza taxi e l'autorizzazione all'attività di noleggio con conducente.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Blaas: "Der Buchstabe erhält folgende Fassung: 'd) verwirklichen die Haltestellen der öffentlichen Busdienste auf ihrem Gebiet. Die Reinigung, Instandhaltung und Schneeräumung übernimmt, eventuell auch in gemeinsamer Absprache, die jeweilige Gemeinde oder der Landesstraßendienst, abhängig davon, ob die Bushaltestelle an einer Gemeinde- oder Landesstraße liegt'."

"La lettera è così sostituita: 'd) realizzano le fermate dei servizi pubblici di autobus sul proprio territorio. La pulizia, la manutenzione e la spazzatura della neve sono a carico dei rispettivi comuni, eventualmente anche in accordo tra di loro, o del Servizio strade della Provincia, a seconda che la fermata si trovi lungo una strada comunale o provinciale'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Die Worte 'sorgen für deren Instandhaltung und Reinigung' werden durch die Worte 'sorgen, sofern sie von den Gemeinden beantragt wurden, für deren Instandhaltung und Reinigung'."

"Le parole 'e provvedono alla loro manutenzione e pulizia' sono così sostituite: 'e, limitatamente a quelle richieste dai Comuni stessi, provvedono alla loro manutenzione e pulizia'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Blaas: "Nach Buchstabe f) wird folgender Buchstabe hinzugefügt: 'g) verwirklichen die Haltestellen und Stellplätze für Taxidienste und eventuell für Mietwagen mit Fahrer-Dienst'."

"Dopo la lettera f) è aggiunta la seguente lettera: 'g) realizzano appositi spazi per i servizi taxi ed eventualmente per i servizi di noleggio con conducente'."

Wer möchte das Wort zu den Änderungsanträgen? Herr Abgeordneter Blaas, bitte.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident! Der Änderungsantrag zu Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d) begründet sich folgendermaßen: Unter Buchstabe d) sollte folgende Fassung aufscheinen: "*verwirklichen die Haltestellen der öffentlichen Busdienste auf ihrem Gebiet. Die Reinigung, Instandhaltung und Schneeräumung übernimmt, eventuell auch in gemeinsamer Absprache, die jeweilige Gemeinde oder der Landesstraßendienst, abhängig davon, ob die Bushaltestelle an einer Gemeinde- oder Landesstraße liegt*". Es wäre wenig sinnvoll, wenn die Gemeinde verpflichtet würde, die Bushaltestelle auf einer Landesstraße zu räumen. Das würde der Bürger nicht verstehen. Meiner Meinung nach sollte man dieses Problem in gemeinsamer Absprache lösen. Es sollte aber der Grundsatz gelten, dass für die Arbeiten für Landesstraßen der Landesbauhof zuständig ist, für Gemeindestraßen hingegen der Gemeindebauhof oder der damit beauftragte Betrieb.

Der Änderungsantrag Nr. 3 sieht Folgendes vor: "Nach Buchstabe f) wird folgender Buchstabe hinzugefügt: 'g) verwirklichen die Haltestellen und Stellplätze für Taxidienste und eventuell für Mietwagen mit Fahrer-Dienst'." Es ist klar vorgesehen, dass die Gemeinden die Bushaltestellen ausweisen. Deshalb glaube ich, dass es notwendig ist, dass die Gemeinden dazu verpflichtet werden müssen, Park- oder Stellplätze für Taxidienste oder Mietwagen mit Fahrer in größeren Orten oder mit größerer Kundenfrequenz auszuweisen.

Ich ersuche um Zustimmung zu diesen zwei Änderungsanträgen.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Riconosco l'assoluta competenza del collega Blaas sulla questione delle pensiline, abbiamo discusso moltissimo proprio su suo impulso in commissione, quindi le proposte che lui fa a me vanno benissimo, se passa la sua proposta non ci sono problemi. Se però la sua non passa, noi abbiamo un paracadute, nel senso che con il nostro emendamento recepiamo la proposta del Consiglio dei comuni che chiede che la manutenzione e pulizia delle pensiline, che è una competenza in più che viene data dai comuni, sia limitata a quelle fermate che sono state istituite perché richieste dai comuni stessi e non quelle che ci sono per decisioni della Provincia. C'è un conflitto su questo, oltre che un problema finanziario e logistico del personale di cui il collega Blaas è più competente di me. Mi fido del Consiglio dei comuni, quindi abbiamo deciso di recepire la loro proposta.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich hätte eine Frage an den Einbringer und vielleicht auch an den Landesrat, wie das dann konkret gehandhabt werden soll. Ich weiß nicht, wie sich die Situation der Haltestellen im Eisacktal darstellt. Wenn ich aber von meiner Heimatgemeinde ausgehe, so gibt es dort eine Landesstraße, die durch die Gemeinde hindurchführt. Es gibt dort einen Gehsteig, der der Gemeinde gehört und hinter dem Gehsteig befindet sich das Buswartehäuschen. Ich glaube, dass die Gemeinde hierfür zuständig ist. Das Buswartehäuschen liegt an der Gemeindestraße, aber der Grund, auf dem es steht, gehört der Gemeinde. Mir würde es sinnvoll erscheinen, das dem Gesamtdienst der Gemeinde überlassen, anstatt eine Aufteilung zu machen.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Ich weiß nicht, ob ich überhaupt das Recht habe, dem Kollegen Knoll zu antworten.

PRÄSIDENT: Nachdem Sie insgesamt eine Viertelstunde Zeit haben, haben Sie die Möglichkeit, noch weiter zu sprechen.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Danke.

Kollege Knoll, Sie haben teilweise Recht. Im Änderungsantrag steht, dass es in Absprache zwischen Gemeinde und Land geschehen soll, weil es solche Fälle gibt, wie von Ihnen geschildert. Ich kann Ihnen ein anderes Beispiel nennen: Es würde wenig Sinn ergeben, wenn für die Schneeräumung oder Instandhaltung einer Bushaltestelle in Palmschoss die Gemeinde anrücken müsste. Hier sollte mit Hausverstand vorgegangen werden. Des-

halb habe ich diesen Änderungsantrag eingebracht. Wir sollten dem Land und den Gemeinden die Möglichkeiten geben, eventuelle Härtefälle zu entschärfen und sie in Absprache zu lösen.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Der Änderungsantrag Nr. 1 des Kollegen Blaas müsste spezifiziert werden. Es gibt Gemeindestraßen, Landesstraßen, aber auch Staatsstraßen. In größeren Dörfern gibt es Staatsstraßen, die von der Gemeinde geführt werden und auf denen man 50 km/h fahren darf. Diese Klarstellung müsste man unbedingt machen, um so vorgehen zu können, wie vom Kollegen Blaas angeregt.

Kollege Knoll, die Errichtung neuer Bushaltestellen erfolgt immer auf Nachfrage der Gemeinden. Wir haben uns immer finanziell beteiligt, nachdem der Straßendienst ein positives Signal gegeben hat.

Zu Änderungsantrag Nr. 3. Wir müssen uns noch mehr mit den Gemeinden austauschen, um auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 12 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 12 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 13 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 5? Herr Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich möchte zum Transport der Kindergartenkinder reden. Sollte er gestrichen werden, dann ist er weg. Das wäre gegen einen Beschlussantrag der Kollegin Hochgruber Kuenzer, der vom Landtag genehmigt worden ist. Eine Vertröstung auf später ist natürlich auch Nonsense, denn, wenn schon, dann muss so etwas im Mobilitätsgesetz verankert werden. Entweder ein Kindergartenkinder-Transport wird verpflichtend vorgesehen oder nicht, das heißt es bleibt alles, wie bisher und die Gemeinden können tun, was sie wollen. Der Gesetzgebungsausschuss hat es so beschlossen, mit den Stimmen der Oppositionsvertreter. Das heißt aber nicht, dass das Plenum nicht etwas anderes beschließen kann. Der Werdegang ist klar. Vor einem Jahr wurde im Landtag der einstimmige Beschluss gefasst, dass der Kindergartenkinder-Transport eingeführt wird. Der Landtag beschließt nicht etwas, um danach eine Regelung zu haben, die es ohnehin schon gibt. Korrekterweise hat die Landesregierung diesen Teil im Mobilitätsgesetz verankert. Im Gesetzgebungsausschuss wurde dann ein Antrag meinerseits angenommen, um aus einer Kann-Bestimmung eine verpflichtende Bestimmung zu machen. Bei Bedarf organisieren die Gemeinden den Kindergartenkinder-Transport mit Begleitdienst und finanzieller Unterstützung des Landes. Genauso wurde es auch von den Gemeinden vorgeschlagen. Die Gemeinden wehren sich gegen diese Bestimmung, wobei im Gutachten des Rates der Gemeinden aber steht, dass es eine entsprechende Finanzierung geben muss, sollte die Bestimmung im Gesetz bleiben. Das wurde im Ausschuss mehrheitlich beschlossen, wobei die Landesregierung eine 30-prozentige Finanzierung vorgeschlagen hat. Ich hätte diese Einschränkung nicht vorgenommen.

Ich verstehe nicht, warum sich die Gemeinden dagegen wehren. Manche machen das ja heute schon. Es kann doch nicht sein, dass in der Gemeinde Tschmers der Kindergartenkinder-Transport organisiert wird und in der Gemeinde Marling, also einen Kilometer daneben, nicht. Wenn solche Dienste vom Land vorgesehen werden, dann müssen sie für alle Gemeinden gelten. Das jetzt zu streichen und zu sagen, dass man es mit dem Finanzgesetz regeln würde, ist scheinheilig. Dann wird herumgedoktert und unterm Strich kommt nichts heraus. Entweder man will das oder man will es nicht! Der Gesetzgebungsausschuss war der Meinung, dass es gemacht werden soll. Das Plenum kann natürlich das Gegenteil beschließen. Ich sage Euch ganz klar und deutlich, dass Ihr damit den Kindergartenkinder-Transport streicht. Ich halte diesen Vorschlag für sehr sinnvoll, der ursprünglich von der Kollegin Hochgruber Kuenzer kam. Ich halte es auch für sinnvoll, dass so etwas im Mobilitätsgesetz vorgesehen wird. Die Buswartehäuschen in einem Mobilitätsgesetz zu regeln mag ja gut und nett sein, aber wenn Ihr den Transport der Kindergartenkinder herausnimmt, dann ist das schon eigenartig. Die Buswartehäuschen sind nicht unbedingt die Zukunft Südtirols, die Kindergartenkinder hingegen schon. Es gibt ja nicht sehr viele Fälle, die berücksichtigt werden müssten. Es müssen auch sicher nicht enorme Summen ausgegeben werden. So ehrlich und fair muss man schon sein. Es geht um einen Dienst, der in gewissen Gemeinden schon fakultativ angeboten und

vom Land entsprechend unterstützt wurde. Jetzt geht es darum, das umzusetzen, was der Landtag vor einem Jahr beschlossen hat.

STEGER (SVP): Danke, Kollege Pöder, dass man im Plenum Entscheidungen des Gesetzgebungsausschusses neu bewerten kann. Ich werde nicht scheinheilig argumentieren und hoffe schon, dass man aufgrund meiner Tätigkeit nicht den Eindruck hat, dass ich ein scheinheiliger Mensch bin. Wenn ich etwas sage, dann meine ich es auch so. Wir fühlen den Auftrag, mit den anderen Institutionen auf Augenhöhe zu verhandeln. Es ist klar, dass die Souveränität beim Landtag liegt, aber wir stellen auch fest, dass die Aussprache und die Zusammenarbeit in diesem Punkt mit den Vertretern der Gemeinden, also mit dem Rat der Gemeinden, noch unzureichend sind. Wir glauben, dass es diesbezüglich noch eine Klärung braucht. Wir haben damals einen Beschluss gefasst, zu dem wir stehen. Wir stehen auch zum Petitum der Kollegin Hochgruber Kuenzer, den ländlichen Raum mit diesen Diensten zu bedienen. Wir stehen aber auch für eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit den betroffenen Institutionen. Es ist einfach herzugehen und zu sagen: "So, wir sind der Gesetzgeber. Wir sagen den Gemeinden, was sie zu tun haben." Das geht nicht. Es braucht eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe, die wir jetzt verstärken wollen, und zwar zeitnah. Offensichtlich sind Sie sehr gut darüber informiert, was ich sagen wollte, Kollege Pöder. Es gibt die Möglichkeit, das zeitnah zu machen, nämlich mit dem Finanzgesetz. Wir werden uns bemühen, bis dahin eine Regelung zu finden, die dem Ziel, das sich der Landtag gesetzt hat, nachkommt. Sie wissen, dass es hier auch um Geld geht, wobei wir bewerten werden, um wie viel Geld es sich handelt. Wenn man Geld ausgibt, dann muss man schauen, wer das in welchem Rahmen zu tun hat. Im Gesetzgebungsausschuss hat man entschieden, dass sich das Land finanziell beteiligt, was natürlich auch bedeutet, dass die Gemeinden für den Rest aufkommen müssen. Man wird jetzt sehen, wie man einen akzeptablen Kompromiss finden kann. Ich bin davon überzeugt, dass wir ihn finden werden. Das wir mir wichtig zu sagen, auch im Hinblick auf die Bemühungen der Kolleginnen und Kollegen meiner Partei, die sie in den letzten Wochen und Monaten angestrengt haben.

Herr Präsident, ich ersuche um eine getrennte Abstimmung über Punkt a) und die übrigen Punkte des Artikels 5. Danke!

BLAAS (Die Freiheitlichen): Wenn Punkt d) dieses Artikels genehmigt wird, dann legen wir den Gemeinden damit ein tolles Ei. Ein Landesgesetz definiert die Aufgaben der Gemeinden, beteiligt sich aber nicht an den Kosten. Das ist doch eine Nonsens-Lösung. Wenn Landesrat Mussner argumentiert, dass es die Gemeinden wären, die Bushaltestellen beantragen, weshalb sie auch für deren Reinigung und Instandhaltung aufkommen müssten, so ist das ein Nonsens. Das ist gefährlich, denn in Zukunft könnte es passieren, dass die Gemeinden aus Kostengründen abwägen, ob sie beim Land für die Errichtung einer Bushaltestelle intervenieren oder nicht. Das kann es nicht sein! Mit Instandhaltung ist auch die Schneeräumung in den Haltebuchten und die Entleerung der Papierkörbe gemeint. Ich habe schon vorher gesagt, dass hier nicht immer mit Hausverstand und zum Wohle aller gearbeitet wird. Es gibt diesbezüglich ein negatives Gutachten des Rates der Gemeinden. Ich bin nicht immer mit dem Rat der Gemeinden einverstanden, aber in diesem Punkt kann ich seine Sorgen teilen.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Credo sia piuttosto imbarazzante la richiesta di eliminare i punti b), c), d), e) ed f) dall'articolo "Funzioni dei comuni" e di lasciare solo un punto. Il rapporto fra comuni e Provincia è uno dei punti delicati. I comuni sono gli interlocutori fondamentali di questo disegno di legge, perché ne hanno le conseguenze dirette. Io sono convinto che bisogna trovare un accordo sulla base della pari dignità tra Provincia e comuni, ma questo disegno di legge non è arrivata un mese fa, il primo testo è stato presentato a novembre del 2014, c'è stato un anno di tempo perché ma maggioranza si sedesse a un tavolo con i comuni e si confrontasse con i sindaci che sono tra l'altro tutti omogenei politicamente alla maggioranza. C'è solo un sindaco che è del mio gruppo politico, e forse è quello che viene più incontro alla Volkspartei. Non sono mondi separati politicamente, su 116 comuni, la stragrande maggioranza dei sindaci appartiene al partito di maggioranza del Consiglio provinciale. Abbiamo il presidente della Giunta che è stato per anni presidente del Consiglio dei comuni, abbiamo un assessore Schuler che prima del presidente Kompatscher è stato per anni presidente del Consiglio dei comuni, abbiamo colleghi della Volkspartei che hanno ricoperto per anni questo incarico. Ma è possibile che dopo un anno l'articolo "Funzioni dei Comuni" si sia dissolto? Questa è la certificazione di un fallimento plateale della maggioranza!

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich hätte eine Verständigungsfrage. Über welchen Buchstaben wird getrennt abgestimmt?

PRÄSIDENT: Über den Buchstaben a) und dann getrennt über den Rest.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke. Ich glaube, dass es sich der Landtag nicht leisten sollte, einen Beschluss, den er mit großer Mehrheit gefasst hat, zurückzunehmen. Wir haben Erwartungen geweckt. Ich möchte jetzt nicht die langen Gesichter beim Bauernbund sehen, denn die werden wahrscheinlich länger sein als jene der Kühe. Wenn man im Vorfeld groß verkündet, dass jetzt ein riesiger Erfolg heraus schauen würde, dann werden einige Kollegen der Südtiroler Volkspartei ein Problem bekommen. Das ist die eine Geschichte. Ich möchte es nicht als Betriebsunfall bezeichnen, wenn die Südtiroler Volkspartei einmal nicht die Mehrheit hat, weil jemand nicht aufpasst oder nicht das tut, was die Regierung will. Der Landtag hat nicht die Aufgabe, Betriebsunfälle der Südtiroler Volkspartei zu korrigieren.

Eine Bemerkung noch zu den Buchstaben e) und f). Hier geht es um die Taxilizenzen und um die Ermächtigung der Ausübung für Mietwagen und Fahrer. Worin besteht heute noch der Unterschied? Taxifahrer in der Peripherie beklagen, dass sie nicht mehr das verdienen, was sie zum Leben brauchen. Sie verrichten einen öffentlichen Dienst, den anscheinend auch die Mietwagenunternehmer verrichten. Es gibt aber eine unterschiedliche Zugangslage. Die Voraussetzungen für einen Taxifahrer sind ungleich höher als jene für ein Mietwagenunternehmen mit Fahrer. Man muss also verstehen, dass es in der Praxis ein Problem gibt. Es gibt ja auch Beiträge. Ein Taxifahrer bekommt nicht die Beiträge, die ein Mietwagenunternehmer bekommt. Ich möchte, dass man klar auseinander hält, was der eine und was der andere machen darf. Wenn beide dasselbe machen dürfen, dann ist das unlauterer Wettbewerb. Das möge man sich bitte genau anschauen und eine Regelung finden. So, wie der Artikel definiert ist, ist er ja nicht falsch. Es muss aber noch im Detail geklärt werden, worin eventuelle Unterschiede bestehen. Sonst müsste die Lizenz oder Ermächtigung gleich lauten.

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist bis 14.30 Uhr unterbrochen.

ORE 12.58 UHR

ORE 14.32

Namensaufruf - appello nominale

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist wieder eröffnet. Wir fahren mit der Behandlung des Artikels 5 fort. Abgeordneter Knoll, bitte.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zunächst einmal eine Frage zur Klärung. Wenn über Artikel 5 der Buchstabe a), wie vom Fraktionssprecher der SVP beantragt, von den anderen Buchstaben getrennt abgestimmt wird und die verbliebenen in einem Paket abgestimmt werden, dann heißt es konkret, dass der Buchstabe a) wahrscheinlich angenommen wird und alle anderen Buchstaben abgelehnt werden. Das bedeutet, dass sämtliche Bestimmungen, nicht nur was die Beförderung der Kindergartenkinder, sondern auch was die Regelungen für Taxis, die Schutzdächer bei den Bushaltestellen usw. anbelangt, über die wir vorhin noch diskutiert haben, gestrichen werden.

STEGER (SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich ersuche, dass, erstens, über den Buchstaben a), zweitens, über die Buchstaben b), c) und d) und dann, drittens, über die Buchstaben e) und f) getrennt abgestimmt wird.

PRÄSIDENT: Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich ersuche, dass über den Buchstaben b) getrennt abgestimmt wird. Ich möchte nicht, dass die Buswartehäuschen und die Kinder gleichermaßen behandelt und gleichermaßen gestrichen werden.

Wollt Ihr, liebe Volkspartei, uns ernsthaft erzählen, dass Ihr seit einem Jahr nicht imstande gewesen seid, mit den Gemeinden zu reden? Dann sollte man das Mobilitätsgesetz gleich an den Ausschuss rückverweisen, denn wenn Ihr bis heute im Zusammenhang mit dem Mobilitätsgesetz nicht imstande gewesen seid, mit den Gemeinden zu reden, dann sollten wir, denke ich, dieses Mobilitätsgesetz insgesamt nicht beschließen, denn das

wäre dann schon schwerwiegend. Dann seid Ihr eigentlich Eurer Aufgabe überhaupt nicht nachgekommen. Ihr legt uns einen Gesetzentwurf vor und erklärt uns jetzt hier im Landtagsplenum, kurz vor Torschluss sozusagen, dass Ihr mit den Gemeinden nicht geredet habt. Der Kindergartenkindertransport war schon vorhin drinnen. Das wurde vor einem Jahr beschlossen. Ihr habt ein Jahr lang nicht mit den Gemeinden geredet. Ihr wisst auch gar nicht, was mit den Buswartehäuschen usw. ist. Das ist ja phantastisch! Hier wird ein Gesetzentwurf, nicht irgendeiner, sondern zur Mobilität, bitte, in den Landtag gebracht, wo es um wirklich wichtige Dinge geht. Wir erfahren jetzt, und zwar am Freitagnachmittag, denn heute Nachmittag soll dieses Gesetz verabschiedet werden, dass Ihr mit den Gemeinden nicht geredet habt. Das ist haarsträubend!

Im Übrigen gab es schon in dunkler alter grauer Vorzeit hier im Landtag diese Praxis, dass man davor zurückschreckte, dem Willen des Landeshauptmannes im Plenarsaal zu widersprechen, denn darum geht es unter anderem auch. Man will ja nicht ein zweites Mal in einer Woche dem Landeshauptmann bei einer Abstimmung widersprechen, um es einmal so zu sagen, denn soweit geht der neue Stil hier im Landtag natürlich auch nicht, das ist auch klar, aber das Schwerwiegende an der Geschichte ist schon, dass man uns jetzt offensichtlich erklärt, dass man nicht mit den Gemeinden geredet hat. Schade, denn das wäre wirklich eine gute Gelegenheit gewesen, im Mobilitätsgesetz auch diese Thematik einzufügen, nachdem es vor einem Jahr vom Landtag beschlossen wurde. Das wäre jetzt die Gelegenheit. Wie lange wir dann darauf warten müssen, bis dann so eine eigenartige, wie halt üblich, Wischiwaschiregelung kommt, werden wir dann sehen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Eine Wortmeldung in weit weniger brisanter, aber immerhin sensibler Angelegenheit.

Kollege Leitner hat bereits auf die Frage der Taxilizenzen hingewiesen, die in der Zuständigkeit der Gemeinden liegen, Landesrat Mussner, aber wir haben schon eine schwierige Situation, die Kollege Leitner zurecht hervorgehoben hat. Wir haben vor allem in den peripheren Bereichen eine sehr harsche Konkurrenz zwischen den wenigen Taxen und den doch sehr starken Mietwägen, die den Taxen dort das Leben schwer machen, die einen umfassenderen Dienst gewährleisten, vor allem auch ersatzweise und die sich immer wieder vor der Tatsache sehen, dass die Mietwägen ihnen das Geschäft wegschnappen. Hier müssten die Gemeinden stärkere Obhut haben, das ist klar, aber es ist trotzdem ein Problem.

In den Städten ist das Problem weit weniger ausgeprägt. Ich erinnere daran, dass der Taxidienst in Bozen eine relativ gefestigte Position hat. Es gibt hier ungefähr 50 bis 60 Taxen im Genossenschaftswege organisiert. Bozen hat mit 100.000 Einwohnern 60 Taxen. Ich erinnere daran, dass Innsbruck mit 120.000 Einwohnern eine Heerschar von Taxen hat, und zwar ungefähr 350 und deren Überlebenschancen natürlich ungleich schwieriger sind. Das ist eine relativ komfortable Situation auf Bozner Niveau hin besehen. Auch in Brixen ist die Situation nicht mehr so schlecht wie noch vor einigen Jahren. Kollege Leitner wird das bestätigen können.

In peripheren Bereichen haben die Taxen, ich denke an den Sterzinger Raum, eine Schwierigkeit. Da müsste man wirklich auch versuchen, ob man nicht eine Lösung findet, in denen auch das Land ein wenig in die Gemeindezuständigkeit eingreift, die Gemeinden zu einer schärferen Kontrolle anhält und vielleicht sogar auch an Unterstützung dieser wenigen Taxler denkt, die oft mit Hungertarifen sich durch die Gegend quälen.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich möchte hier einmal gesetzlich Klarheit bekommen. Laut diesem Gesetzentwurf wird die alte Regelung, werden die alten Gesetze aufgehoben. In diesem neuen Gesetzentwurf kommen keine Gesetze hinein. Das würde bedeuten, dass wir in diesen Bereichen über die Wintermonate gesetzlos unterwegs sind. Es ist weder klar wer die Lizenzen für die Taxis vergibt noch wer die Bushaltestellen, die Wartehäuschen für die Busse reinigt und instand hält. All dies ist über die Wintermonate sozusagen unklar. Ich bitte den zuständigen Landesrat für die Gemeinden um eine Stellungnahme, der im Moment aber nicht präsent ist. Es wäre hier, finde ich, schon auch angemessen, einmal die Meinung vom zuständigen Landesrat für Gemeinden zu hören, was er sagt.

SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden - SVP): Ich äußere gerne die grundsätzliche Meinung, was das Verhältnis zu den Gemeinden betreffend den Artikel 5 anbelangt. Es ist so – das habe ich schon in der Fraktionssprechersitzung gesagt –, dass es beispielsweise in Bayern das Konnexitätsprinzip gibt, das dem Landtag verbietet, Maßnahmen zu beschließen, die Auswirkungen auf die Finanzen der Gemeinden haben. Das entbehrt nicht einer bestimmten Logik, denn es ist relativ einfach, Maßnahmen zu beschließen und dafür andere die finanziellen Mittel bereitstellen müssen. Hier habe ich immer darauf geachtet, dass man dies, wenn man Maßnahmen beschließt, die die Gemeinden betreffen, mit ihnen abstimmt. Dazu wende

ich viele Stunden auf, um dieses Einvernehmen, wo immer es möglich ist, zu treffen, ob es die Gemeindesteuern, andere Beschlüsse sind, die unmittelbar Auswirkungen auf die Gemeinden haben bzw. auf die Gemeindenfinanzen.

In diesem Fall gibt es diese Einigung noch nicht. Deshalb der Vorschlag, diesen Passus nicht heute, sondern in einem nächsten Moment zu behandeln. Der Zeitplan ist vorgegeben worden, damit man es nicht in die Unendlichkeit nach hinten verschiebt, dass in der Zwischenzeit die Zeit genutzt wird, um mit den Gemeinden eine Lösung zu finden, was die Führung dieser Dienste und vor allem die Kosten anbelangt, die dadurch entstehen und wie man das finanziert. Ich glaube, es gehört auch zur Fairness und zur Korrektheit unsererseits, dass man dies so auch macht.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich ersuche Sie, Herr Präsident, den Herrn Landesrat Schuler zu fragen, was man seit der Vorlage oder seit der Diskussion dieses Gesetzentwurfes getan hat und ob man in der Zwischenzeit keine Zeit gefunden hat, mit den Gemeinden zu reden. Dann müsste man das ganze Gesetz wieder zurückziehen oder an die Kommission rückverweisen. Es war doch Zeit, mit den Gemeinden zu reden.

SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden - SVP): Ich hatte dazu meinerseits keinen Auftrag. Es hat aber Gespräche gegeben. Man hat bisher aber keine Einigung gefunden. Ich bin aber zuversichtlich, dass man diese Einigung finden wird. Es braucht noch etwas mehr Zeit. Man hat gesagt, dass wir uns diese Zeit noch nehmen wollen und nehmen werden, sofern die Abstimmung entsprechend ausfällt, um auch diese Einigung zu finden. Ich betone noch einmal, dass ich darauf Wert lege, sobald wie möglich auch eine Einigung mit den Gemeinden zu finden. Es geht nicht an, dass wir hier Beschlüsse fassen und die anderen für die Spesen aufzukommen haben.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Mit Verlaub, Herr Präsident. Ich bin erst zwei Jahre in diesem Haus. Ist es aber Gepflogenheit, dass zuerst ein Gesetzentwurf mit allen Kategorien, außer mit den Gemeinden besprochen wird? Ist es Usus, dass dann in der vierten Gesetzgebungskommission das Gesetz behandelt, dort darüber abgestimmt wird, ins Plenum kommt und uns dann der Landesrat sagt, dass er keinen Auftrag erhalten hätte? Ich komme lediglich von der Kommunalpolitik und nicht von der ganz hohen Politik, aber ich muss sagen, dass ich Ihnen und Ihrer Argumentation leider nicht mehr folgen kann. Vielleicht können Sie mich eines Besseren belehren und das aufklären.

SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden - SVP): Ich gebe gerne noch einmal Auskunft. Es ist das Gesetz von Landesrat Mussner. Er war, glaube ich, zweimal beim Rat der Gemeinden, um mit ihm dies zu diskutieren. Es ist nicht so, dass mit den Gemeinden nicht geredet worden wäre. Es hat sich dann etwas im Gesetzgebungsausschuss geändert. Der Rat der Gemeinden hat sich noch einmal damit befasst und hat uns eine negative Stellungnahme zukommen lassen. Hier werden noch einmal Gespräche geführt. Ich gehe davon aus, dass nicht ich derjenige sein werde, der sie hier zur Verfügung hat, weil ich zwar für die Gemeinden zuständig bin, aber es geht um das Gesetz von Landesrat Mussner. Diese Verhandlungen mit den Gemeinden hat bisher richtigerweise er geführt, weil es sein Zuständigkeitsbereich ist. Wie gesagt, er war zweimal beim Rat der Gemeinden, um das gesamte Gesetz vorzustellen. Es sind viele Anregungen des Rates der Gemeinden diskutiert und zum Teil aufgenommen worden. Es ist nicht so, dass mit den Gemeinden nicht geredet worden wäre. Ein Punkt ist vom ganzen Gesetz übrig geblieben, über den man sich noch nicht zur Gänze einig ist. Diese Verhandlungen werden jetzt noch geführt werden.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zum Fortgang der Arbeiten. Wir schlittern jetzt wieder ein bisschen in ein Chaos hinein. Abgesehen von dieser Geschichte würde ich Sie bitten, bevor wir zu einer Abstimmung kommen, dass Sie das prüfen. Das, was Kollegin Atz Tammerle gesagt hat, ist schon zu berücksichtigen. Wenn jetzt der Buchstabe d) nicht angenommen wird und wir beim Artikel 59 "Aufhebung von Rechtsvorschriften" das alte Gesetz aufheben, dann gibt es keine Regelungen mehr für die Thematik, die vom Buchstaben d) berücksichtigt werden. Ich habe jetzt die Dokumentation nicht hier. Bei der Aufhebung wäre entweder ein Streichungsantrag zu stellen oder es sonst irgendwie zu regeln. Ansonsten stimmen wir über Dinge ab und haben danach das totale Chaos. Deswegen würde ich Sie bitten, bevor wir zur Abstimmung kommen, dass die Sitzung unterbrochen und

dies geklärt wird, dass wir darüber aber nicht abstimmen, bevor diese Sache nicht geklärt ist. Sonst schlittern wir hier wieder ins totale Chaos ab.

PRÄSIDENT: Sie haben grundsätzlich vollkommen recht, nur ist es souverän, ob wir darüber abstimmen oder nicht und eventuell auch über so etwas abstimmen. Dann gibt es eben keine Regelung. Die Klärung kommt vom Landesrat selber. Ich möchte geschäftsordnungsgemäß feststellen, dass wir auch so etwas bestimmen können. Natürlich ist es wichtig, dass wir vorher wissen, was wir bestimmen und dafür werden wir Sorge tragen.

Kollegin Hochgruber Kuenzer.

HOCHGRUBER KUENZER (SVP): Für mich ist es nicht eine Angelegenheit des Bauernbundes, ob der Kindergartenkindertransport eingeführt wird oder nicht, sondern ein ganz, ganz persönliches Anliegen und ein Anliegen, für das ich mich über Jahre für viele Eltern, viele Familien draußen, die von den Ortschaften weiter weg sind, die draußen in Südtirol wohnen und einen enormen Beitrag für das Land Südtirol leisten, einsetze, unabhängig davon, ob es ein Bauer, ein Arbeitnehmer, ein Freiberufler ist. Für diese Menschen und Familien setze ich mich ein. Wir haben immer weniger Kinder, die es brauchen werden. Das wäre eine Möglichkeit, den Familien diesen Zugang zur Bildung zu erleichtern. Unterstützung für die Kinder in erster Linie, in zweiter Linie für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und ganz selbstverständlich auch politisch, welche Prioritäten wir setzen.

Ich habe mitbekommen, dass es schwierig war, eine Verständigung zwischen dem Gemeindenverband, den Zuständigen in der Landesregierung und dem zuständigen Landesrat zu finden. Ich bin damit einverstanden, wenn man sagt, dass man noch einmal reden müsse. Das sieht jeder, denn es ist nicht nur meine subjektive Wahrnehmung. Das Gesetz haben wir schon längere Zeit und es wäre eigentlich schon Zeit gewesen. Ich war heute früh beim Gemeindenverband und habe mit dessen Präsidenten ganz kurz auch über dieses Thema geredet. Natürlich sagt der Gemeindenverband, dass, wenn Ihr mir die Finanzierung zu hundert Prozent leistet, Ihr dann einführen könnt, was Ihr möchtet.

Ich muss aber dem zuständigen Landesrat für Gemeinden widersprechen und sagen, dass wir nicht das Gesetz von Bayern haben. Die Rechtslage ist eine andere. Deswegen hinkt dieser Vergleich. Sie haben heute selber gesagt, dass man das im Zuge der Gemeindefinanzierung auch berücksichtigen könnte. Das finde ich auch gut so.

Ich erkläre mich bereit, den Buchstaben d) kurzfristig auszusetzen, um Verständigung zu finden, mit der beide Seiten leben können. Ich setze ihn aber nicht aus, um das Thema in Frage zu stellen oder um grundsätzlich zu sagen, dass wir das jetzt nicht machen. Dass wir den Kindergartenkindertransport einführen, dafür haben wir den Beschlussantrag genehmigt, um Lösungen zu suchen. Jetzt geht es darum, diese Lösung effektiv für beide Seiten so zu gestalten, dass sie auch umsetzbar ist. Aus diesem Grund erkläre ich mich bereit, den Buchstaben d) auszusetzen und werde alles daran setzen, dass wir das im Finanzgesetz, welches wir in einem Monat zu behandeln haben, noch einmal besprechen werden.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich bin jetzt einigermaßen verwirrt. Kollegin Hochgruber Kuenzer spricht vom Aussetzen. Wenn dieser Buchstabe d) abgelehnt wird, dann ist er nicht ausgesetzt, sondern gestrichen, das nehme ich einmal an. Es geht nicht ums Aussetzen, sondern um das Beschließen oder Streichen. Bestätigen Sie das?

PRÄSIDENT: Das ist logisch. Wenn etwas nicht angenommen wird, dann ist es gestrichen und nicht mehr vorhanden. Man kann es sinngemäß trotzdem verstehen. Mit Aussetzen meint man, dass man das, was man heute streicht, morgen wieder einfügt. Sinngemäß sind wir der Ausführung von Kollegin Hochgruber Kuenzer gefolgt.

Landesrat Mussner, bitte.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Ich habe mich eigentlich zu Wort gemeldet, weil ich dem Kollegen Pöder antworten wollte, aber das hat schon Landesrat Schuler gemacht.

Auf unsere Anfrage hin sind wir zwei Male beim Gemeindenverband zusammen gekommen. Seitens des Präsidenten Schatzer und der anderen Bürgermeister und Bürgermeisterinnen ist es immer gleich zu diesen Treffen gekommen, was wir manchmal auch einzeln gemacht haben. Man muss sagen, dass wir sehr viel darüber

gesprochen haben. Es wurde dann auch etwas präsentiert. In der Gesetzgebungskommission, was auch in Ordnung ist, wurde dies dann abgeändert.

Was die Frage der Kollegin Atz Tammerle anbelangt, kann ich sagen, dass im Zusammenhang mit dem Buchstaben d) betreffend die Bushaltstellen es weiterhin so behandelt werden soll wie es unser Fraktionssprecher bereits gesagt hat. Nur müssen wir dann im Artikel 59 betreffend die Aufhebung von Rechtsvorschriften daran denken, den Artikel 4-bis einzufügen. Wir haben uns darauf verständigt, den Buchstaben d) folgendermaßen abzuändern: "d) das Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16, in geltender Fassung, unbeschadet der Artikel 3-ter und 4-bis desselben Gesetzes und der Übergangsregelung laut Artikel 60 Absatz 1 dieses Gesetzes." Der italienische Text lautet wie folgt: "d) la legge provinciale 2 dicembre 1985, n. 16, e successive modifiche, salvo gli articoli 3-ter e 4-bis della stessa legge e quanto disposto in via transitoria dall'articolo 60, comma 1, della presente legge." Wir schlagen vor, dass man den Artikel 4-bis hinzufügt, um auch auf die Frage der Kollegin Atz Tammerle zu antworten.

PRÄSIDENT: Ich wollte es auf Ihre Frage hin geschäftsordnungsmäßig noch klären. In der Geschäftsordnung unter Artikel 97 ist vorgesehen, dass, wenn in einem vorderen Artikel, so wie Sie es angedeutet, angekündigt oder angenommen haben, etwas gestrichen wird oder etwas gemacht wird, was auf irgendeinen darauffolgenden Artikel eine Auswirkung hat, in diesem Fall die Regierung oder der Einbringer diesen Artikel entsprechend ändern kann, dass er wieder angepasst ist. Das ist vorgesehen, aber auch das muss man nicht machen. Man kann es machen. Das entscheiden wir immer gemeinsam mehrheitlich.

Kollege Knoll, bitte.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Natürlich sind wir hier auch frei, einen Blödsinn zu beschließen. Aber es ist der Sinn der Sache, dass wir hier auf Fehler hinweisen. Ich bitte Sie, dies zu präzisieren. Ich habe jetzt nicht verstanden, wo bei Artikel 59 etwas geändert werden soll. Ich habe es weder akustisch noch inhaltlich verstanden. Ich bitte Sie zu präzisieren, was jetzt konkret geändert werden muss. Jetzt ist plötzlich von einem Punkt 4 geredet worden, aber beim Artikel 59 gibt es nur den Punkt 1.

PRÄSIDENT: Kollege Knoll, ich bin der falsche Adressat. Ich sage Ihnen nur, was geschäftsordnungsmäßig möglich und nicht möglich ist. Was und ob geändert werden soll, das muss Ihnen der zuständige Landesrat oder der Einbringer des Gesetzentwurfes oder Beschlussantrages sagen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich habe die Landesregierung angesprochen. Ich melde mich zum Fortgang der Arbeiten zu Wort, um zu sagen, dass es bitte präzisiert wird, weil es nicht klar war, welche Abänderung es dafür braucht.

PRÄSIDENT: Wenn Landesrat Mussner möchte, dann kann er es noch einmal präzisieren.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich würde ihn darum ersuchen. Ich habe es weder gehört noch ist es herüber gekommen, damit wir uns auf diesen Artikel auch vorbereiten können.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Das mache ich gerne, auch wenn ich geglaubt habe, dass man den Text, den ich sei es in Deutsch als auch in Italienisch verlesen habe, verstanden hat. Es tut mir leid, wenn Sie es akustisch nicht verstanden haben. Was den Artikel 59 anbelangt, wäre es notwendig, den Punkt 1 Buchstaben d) folgendermaßen abzuändern: "d) das Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16 in geltender Fassung, unbeschadet der Artikel 3-ter und 4-bis desselben Gesetzes und der Übergangsregelung laut Artikel 60 Absatz 1 dieses Gesetzes."

PRÄSIDENT: Danke für die Klärung.

Wir stimmen somit über den Artikel 5 nach getrennten Teilen ab.

Ich eröffne die Abstimmung über den Buchstaben a): einstimmig genehmigt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Buchstaben b): mit 14 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über die Buchstaben c) und d): mit 15 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über die Buchstaben e) und f): mit 24 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 7 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 6

Südtiroler Transportstrukturen AG

1. Die Südtiroler Transportstrukturen AG – STA, in der Folge als STA bezeichnet,

a) plant, verwirklicht, erwirbt und führt die im öffentlichen Eigentum stehenden Infrastrukturen, Immobilien und Anlagen des Personenverkehrs und sorgt für deren Instandhaltung und Bereitstellung,

b) kann Fahrzeuge und Rollmaterial ankaufen und verwalten, die den Betreibern der öffentlichen Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden,

c) sorgt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und entwickelt Projekte zur Einführung innovativer Dienste,

d) verwirklicht, verwaltet und verkauft Werbeflächen im Zusammenhang mit den von ihr verwalteten Infrastrukturen und Fahrzeugen bzw. dem von ihr verwalteten Rollmaterial.

2. Der STA werden folgende technische und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem übertragen:

a) Planung, Koordinierung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems,

b) Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Dienstnetzes und des Systems der Fahrscheinausgabe,

c) Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste des Verkehrsverbunds und Verwaltung der Kundeninformation,

d) Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen,

e) Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten bezüglich Durchführung der Dienste, beförderte Fahrgäste sowie Tarife.

3. Die Landesregierung ist befugt, die STA mit einem jährlichen Betriebsbeitrag und eventuellen Kreditgewährungen finanziell zu unterstützen.

Art. 6

Società Struttore Trasporto Alto Adige S.p.A.

1. La Società Struttore Trasporto Alto Adige S.p.A. – STA, di seguito denominata STA:

a) progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione;

b) può acquistare e gestire veicoli e materiale rotabile da mettere a disposizione dei gestori di servizio di trasporto pubblico;

c) provvede alla promozione del trasporto pubblico e sviluppa progetti per l'introduzione di servizi innovativi;

d) realizza, gestisce e vende spazi pubblicitari con riferimento alle infrastrutture e ai veicoli da lei gestiti ovvero al materiale rotabile gestito da questa società.

2. Sono affidate alla STA le seguenti funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato:

a) progettazione, coordinamento e gestione di un sistema tecnologico unitario e standardizzato;

b) gestione del sistema tariffario, dei titoli di viaggio, della rete dei servizi e del sistema di bigliettazione;

c) pubblicazione e diffusione dell'orario dei servizi di linea del trasporto pubblico integrato e gestione dell'informazione al pubblico;

d) ripartizione degli introiti tariffari e di eventuali altri introiti;

e) raccolta, elaborazione e gestione dei dati relativi all'esercizio dei servizi, dei passeggeri trasportati e delle tariffe.

3. La Giunta provinciale ha facoltà di sostenere finanziariamente la STA con un contributo annuale di esercizio e con eventuali concessioni di crediti.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 1. Die Buchstaben a) und b) erhalten folgende Fassung: "a) plant, verwirklicht, erwirbt und führt die im öffentlichen Eigentum stehenden Infrastrukturen, Immobilien und Anlagen des Personenverkehrs, welche von allen Konzessionsinhabern zu Park-, Reinigungs- und Wartungszwecken benutzt werden und sorgt für deren Instandhaltung und Bereitstellung,

b) kann Rollmaterial der Eisenbahn ankaufen und verwalten, die den Betreibern der öffentlichen Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden,"

"Comma 1, le lettere a) e b) sono così sostituite: "a) progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone utilizzati da tutti i concessionari a scopo di parcheggio, pulizia e riparazione, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione;

b) può acquistare e gestire materiale rotabile da mettere a disposizione dei gestori di servizio di trasporto pubblico;"

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 1, Buchstabe b), die Worte "kann Fahrzeuge und Rollmaterial ankaufen und verwalten" werden durch die Worte "kauft und verwaltet Fahrzeuge und Rollmaterial", ersetzt.

"Comma 1, lettera b), le parole "può acquistare e gestire" sono sostituite dalle parole "acquista e gestisce".

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 2 wird gestrichen. "Il comma 2 è soppresso."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 2, Buchstabe d) Am Ende des Buchstabens wird folgender Wortlaut hinzugefügt: "unter Berücksichtigung eventueller Entschädigungen aufgrund der Qualitätsstandards laut Artikel 37 des Landesgesetzes vom 20. Dezember 2012, Nr. 22, und Artikel 2 Absatz 461 des Staatsgesetzes Nr. 244/2007."

"Comma 2, lettera d): Alla fine della lettera sono aggiunte le seguenti parole: ", tenendo conto di eventuali indennizzi sulla base delle carte di qualità dei servizi ai sensi dell'articolo 37 della legge provinciale 20 dicembre 2012, n. 22, e del comma 461 dell'articolo 2 della legge statale n. 244/2007."

Änderungsantrag Nr. 5, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 4 Nach Absatz 3 wird folgender Absatz eingefügt: "4. Die STA legt dem für Mobilität zuständigen Gesetzgebungsausschuss des Landtages innerhalb Jänner eines jeden Kalenderjahres einen Tätigkeits- und Vorhabensbereich vor und steht dem Gesetzgebungsausschuss diesbezüglich auch für eine eventuell anberaumte Anhörung zur Verfügung."

Dopo il comma 3 è inserito il seguente comma: "4. La STA presenta alla commissione legislativa del Consiglio provinciale che si occupa di mobilità, entro il mese di gennaio di ogni anno, una relazione sulla sua attività e i suoi progetti, ed è inoltre disponibile a illustrarla nell'ambito di un'audizione eventualmente fissata."

Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Der Änderungsantrag Nr. 2 bezieht sich auf den Absatz 1 Buchstabe b). Hier ist wieder einmal, wie so häufig, eine Kann-Bestimmung enthalten. Das Gesetz, der Vorschlag sagt: "Die Südtiroler Transportstrukturen AG – STA kann Fahrzeuge und Rollmaterial ankaufen und verwalten." Ich möchte das in eine Soll-Bestimmung verwandeln, und zwar folgendermaßen: "Kauft und verwaltet Fahrzeuge und Rollmaterial", weil wir schon gesagt haben, dass es absolut richtig wäre, dass Fahrzeuge und Rollmaterial bei der öffentlichen Hand sind. Sie werden den privaten Konzessionären zur Verfügung gestellt. Bei Verfall der Konzession kämen sie zur öffentlichen Hand und dies kann eventuell den neuen Konzessionären zur Verfügung stehen. Beim Rollmaterial ist es schon so, aber dass die Fahrzeuge dem Konzessionär gehören, ist absurd. An diesem Änderungsantrag liegt mir sehr viel am Herzen.

Den Änderungsantrag Nr. 3 ziehe ich hingegen zurück. Der stand im Zusammenhang mit meinem vorhergehenden Antrag, wo ich diesen Passus auf das Land übertragen wollte. Nachdem er nicht angenommen wurde, hat er keinen Sinn mehr.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich möchte die Thematik "Ankauf von Bussen" gestrichen haben. Wenschon hätte die Landesregierung präzisieren sollen, was sie damit meint. Einfach generell Busse ankaufen, das kann ich nicht in einem Mobilitätsgeszentwurf in dieser Form nachvollziehen, denn das würde bedeuten, dass man wiederum Busse für die Konzessionsinhaber ankaufen und denen einfach weitergeben kann. Das kann so nicht sein. Das Rollmaterial verstehe ich, aber bei den Bussen haben wir auch im Gesetzgebungsausschuss gehört, dass es um die Wasserstoffbusse geht. Ich bin absolut nicht einverstanden, dass so etwas von der öffentlichen Hand, egal ob nun von der EU eine Finanzierung vorgesehen wird oder nicht, durchgeführt wird. Es sollte bleiben, nämlich das Rollmaterial der Eisenbahn ankaufen. Wenn ein Konzessionsnehmer eine Eisen-

bahnstrecke übernimmt, dann ist es klar, dass er nicht auch noch zusätzlich das Rollmaterial ankaufen kann. Dann wird es auf diesem Wege bereitgestellt.

Das andere ist, dass die STA, wenn sie Strukturen wie Remisen usw. errichtet, dies allen Konzessionsnehmern und nicht einfach nur den ausgewählten zur Verfügung stellen muss, um es einmal so zu sagen. Wenn schon sollte hier die Ebene der öffentlichen Hand und der großen Brocken, die immer wieder als Konzessionsnehmer aufscheinen, etwas heruntergebrochen werden auf die Ebene der kleinen und mittleren privaten Betriebe.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Spiego il mio emendamento. Questa è una proposta che ha fatto in commissione il Comitato Tutela Consumatori Utenti, che è l'unico soggetto un po' rappresentante degli utenti che è ammesso a processi di partecipazione, però tanto per fargli capire dove è capitato, è venuto in commissione a presentare tre proposte e tutte e tre sono state respinte dalla maggioranza.

Qui ci è stato chiesto che i diritti dei consumatori utenti siano ancorati indicando le norme sia provinciali che statali che riguardano gli indennizzi di cui l'utente ha diritto se vengono violate norme della carta di qualità dei servizi, ci ha chiesto con forza di indicare queste norme giuridiche in legge, altrimenti il rischio è che i contenziosi durano in eterno, perché si può lavorare sull'interpretazione, mentre se si indicano gli articoli che loro ci hanno suggerito, che sono quelli che ho riportato, la cosa è molto chiara, i diritti-doveri sono molto chiari.

Si tratta della parte in cui si dice che la STA ripartisce gli introiti tariffari ed eventuali altri introiti, si dice che da questi introiti tariffari vanno sottratti i fondi per indennizzare gli utenti, secondo la legge provinciale 22/2012 che la legge statale 244/2007.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was den Änderungsantrag des Kollegen Pöder bezüglich Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben a) und b) anbelangt, möchte ich sagen, dass die Bahnhöfe auch für andere Angelegenheiten da sind und nicht nur für Wartungszwecke bzw. Reinigungsangelegenheiten. Wir haben zum Beispiel einen Fall, wo auch eine Bäckerei untergebracht ist.

Was den Buchstaben b) und den Änderungsantrag des Kollegen Köllensperger bezüglich der Busse anbelangt, Folgendes. Wir kaufen nicht Busse über die STA an. In Zukunft ist vorgesehen, dass man keine Busse mehr kauft, außer eine letter of understanding, die wir im Zusammenhang mit einem Programm auf europäischer Ebene unterschrieben haben, wo 30 Städte bzw. Regionen auch mitmachen. Dieses Programm ist eine Absichtserklärung, die nicht bindend sein muss. Wir sind der Meinung, dass es richtig war, diese Absichtserklärung zu unterschreiben, weil hier effektiv Programme im Zusammenhang mit dem Jahr 2020 gefördert werden. Ich möchte sagen, dass wir die fünf Busse, die wir bereits haben, eine hervorragende Arbeit geleistet haben und sehr gut funktionieren bzw. auch mithelfen, dass Südtirol im Zusammenhang mit der Wasserstofftechnologie zu jenen Regionen Europas gehört, wo auch viele Firmen in Südtirol und Industriezweige mit eigener Technologie mitmachen. Deswegen sind sie auch an diesen Programmen beteiligt, weil sie auch für unsere Industrie ein Erfolg werden könnte. Wir haben versucht, eine gewisse Anzahl von Bussen zu bestellen und bei dieser letter of understanding weiterhin mitzumachen. Das war eigentlich der letzte Ankauf von Bussen, den wir beschlossen hätten.

Auf die Frage des Kollegen Dello Sbarba. Wir sind schon der Meinung, dass wir es nicht noch einmal ins Gesetz zu schreiben brauchen, weil wir es bereits im Dienstvertrag mit Trenitalia drinnen haben. Dort funktioniert es. Wenn gesagt wird, dass man ansonsten wahrscheinlich zu lange warten muss, wenn es nicht im Gesetz drinnen ist, dann gebe ich ihm recht. Das soll nicht der Fall sein. Wir müssen dort intervenieren, damit die Pendler eventuell die Rückvergütungen zeitgerecht nach einer Überprüfung bekommen, die selbstverständlich auch notwendig ist.

Was hingegen den Artikel 6 Absatz 4 anbelangt, Kollege Pöder, Folgendes. Es gibt auch die Geschäftsordnung des Landtages, wodurch man intervenieren muss. Man kann auch sagen, dass der Landtag immer intervenieren kann, zum Beispiel bei allen Beteiligungen, die wir haben, siehe A22 usw. Deswegen braucht man es nicht noch einmal ins Gesetz hineinzuschreiben. Aus diesen Gründen ersuche ich, diese Änderungsanträge nicht anzunehmen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 8 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 11 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Der Änderungsantrag Nr. 3 ist zurückgezogen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 8 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 7 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 5: mit 11 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 6? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 15 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 7

Landesmobilitätsplan

1. *Der Landesmobilitätsplan stellt das integrierte Planungs- und Programmierungssystem der Infrastrukturnetze und der Personenverkehrsdienste dar und definiert die Einzugsgebiete und den Finanzbedarf im Einklang mit den sozioökonomischen Strategien und im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit.*
2. *Das Eisenbahnverkehrssystem, wonach sich die gebietsbezogene Mobilitätsnachfrage richtet, bildet das Rückgrat des Verkehrsverbundsystems.*
3. *Innerhalb von 90 Tagen ab der Veröffentlichung des Landesmobilitätsplanes können die Gemeinden und Interessierte Einwände und Vorschläge vorbringen. Die Landesregierung bewertet die eingegangenen Einwände und Vorschläge und genehmigt innerhalb von 60 Tagen den endgültigen Plan.*
4. *Mindestens alle fünf Jahre wird eine Untersuchung zu Herkunft und Ziel der Mobilitätsströme, unterteilt nach Beförderungsmodalitäten, durchgeführt.*
5. *Nach Ablauf von zehn Jahren ab Inkrafttreten des Landesmobilitätsplanes ist der Mobilitätsplan an neue Erfordernisse anzupassen, wobei für die Änderungen und Anpassungen die Vorgangsweise gemäß Absatz 3 anzuwenden ist.*

Art. 7

Piano provinciale della mobilità

1. *Il piano provinciale della mobilità configura il sistema della pianificazione e programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto di persone e definisce i bacini e il fabbisogno finanziario, in coerenza con le strategie socio-economiche e di sostenibilità ambientale.*
2. *Il sistema di trasporto ferroviario costituisce l'asse portante del sistema di trasporto pubblico integrato e pertanto la domanda di mobilità territoriale è orientata verso tale sistema.*
3. *Entro 90 giorni dalla data di pubblicazione del progetto del piano provinciale della mobilità, i comuni e gli interessati possono presentare osservazioni e proposte. La Giunta provinciale valuta le osservazioni e proposte pervenute ed entro 60 giorni adotta il piano definitivo.*
4. *Con cadenza almeno quinquennale è svolta un'indagine sull'origine-destinazione dei flussi di mobilità, suddivisi per le varie modalità di trasporto.*
5. *Decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore, il piano provinciale della mobilità va adeguato alle nuove esigenze, e per le modifiche e gli adeguamenti si applica la procedura di cui al comma 3.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 2-bis. Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt: "2-bis. Der Landesmobilitätsplan soll die strategischen Ziele und Qualitätskriterien für die Dienstleistungen im Bereich Mobilität und öffentlicher Verkehr festlegen, wobei insbesondere die Strategien zur Verringerung des privaten Verkehrs, zur Optimierung der Nachhaltigkeit der Mobilität und zur Integration der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Er enthält die Festlegung der Einzugsgebiete laut Artikel 8. Er beinhaltet die Schätzungen zur quantitativen und qualitativen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und zum damit verbundenen Finanzierungsbedarf im Laufe der Jahre, indem die Differenz zwischen Einnahmen und laufenden Ausgaben und Investitionen angegeben wird."

"Comma 2-bis. Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma. "2-bis. Il piano provinciale della mobilità deve definire gli obiettivi strategici e i criteri di qualità dei servizi nel campo di mobilità e trasporto pubblico, individuando in particolare le strategie per la riduzione del traffico privato, per l'ottimizzazione della sostenibilità della mobilità, e per l'integrazione modale delle varie modalità di trasporto. Contiene la definizione dei bacini territoriali di cui all'articolo 8. Stima l'evoluzione quantitativa e qualitativa del trasporto pubblico locale, e il fabbisogno finanziario collegato ad esso nel tempo, espresso come differenza tra introiti e spese correnti e investimenti."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 3: Der Absatz erhält folgende Fassung: "3. Zur Genehmigung des Landesmobilitätsplanes wird das Verfahren für die Veröffentlichung und die Genehmigung der Fachpläne gemäß Artikel 12 des Landesgesetzes vom 11. August 1997, Nr. 13, Landesraumordnungsgesetz, angewandt. Die Einwände der Bürgerinnen und Bürger, der Vereinigungen und der Körperschaften, die nicht Gemeinden sind, können auch nach den 60 Tagen, die für die begründeten Gutachten der Gemeinden vorgesehen sind, direkt der Landesregierung vorgelegt werden."

"Comma 3. Il comma è così sostituito: "3. Ai fini dell'approvazione del piano provinciale della mobilità viene applicata la procedura per la pubblicazione e approvazione dei piani di settore prevista dall'articolo 12 della legge provinciale 11 agosto 1997, n. 13, legge urbanistica provinciale. Per quanto riguarda le osservazioni delle cittadine e dei cittadini e delle associazioni ed enti diversi dai Comuni, esse possono essere presentate direttamente alla Giunta provinciale anche nel periodo di 60 giorni previsto per l'espressione dei pareri motivati dei Comuni."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 3: Der Absatz erhält folgende Fassung: "3. Innerhalb von 90 Tagen ab der Veröffentlichung des Landesmobilitätsplanes können die Gemeinden und Interessierte Einwände und Vorschläge vorbringen. Die Landesregierung bewertet die eingegangenen Einwände und Vorschläge, legt innerhalb von 40 Tagen dem zuständigen Gesetzgebungsausschuss des Landtages den gegebenenfalls überarbeiteten Entwurf vor, welcher der Landesregierung innerhalb von weiteren 20 Tagen nach Erhalt des Entwurfs ein Gutachten zum Entwurf übermitteln kann. Die Landesregierung genehmigt innerhalb von 30 Tagen nach Ende der für das Gutachten vorgesehenen Frist den endgültigen Plan."

"Comma 3. Il comma è così sostituito: "3. Entro 90 giorni dalla data di pubblicazione del progetto del piano provinciale della mobilità, i comuni e gli interessati possono presentare osservazioni e proposte. La Giunta provinciale valuta le osservazioni e le proposte ed entro 40 giorni presenta alla commissione legislativa competente del Consiglio provinciale la bozza eventualmente rivista; da quando riceve la bozza, detta commissione può, entro i successivi 20 giorni, trasmettere alla Giunta un parere in merito. La Giunta provinciale approva il piano definitivo entro 30 giorni dal termine previsto per l'eventuale elaborazione di detto parere."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 3: Am Ende des Absatzes wird folgender Satz hinzugefügt: "Sollte die Landesregierung die eingegangenen Einwände und Vorschläge nicht übernehmen, begründet sie schriftlich ihre Entscheidung und teilt sie den Vorschlagenden mit."

"Comma 3: Alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo: "Nel caso in cui la Giunta non recepisca le osservazioni e proposte pervenute, ne dà motivazione scritta e la comunica ai proponenti."

Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Im Artikel 7 geht es um den Landesmobilitätsplan. Unter Artikel 7 steht nicht recht viel drinnen. Es ist einer jener Artikel, die über einen der letzten Artikel, nämlich Artikel 58 praktisch zur Gänze der Landesregierung überlassen werden, was dort drinnen stehen soll. Es ist aber, meines Erachtens, schon bitter nötig, dass man zumindest ansatzweise festlegt, was drinnen stehen soll. Die Regierung soll nicht völlig freie Hand haben. Da kann die Legislative schon auch noch ihre Meinung dazu sagen.

Ich möchte einen neuen Absatz 2-bis einfügen, der wie folgt lautet: "Der Landesmobilitätsplan soll die strategischen Ziele und Qualitätskriterien für die Dienstleistungen im Bereich Mobilität und öffentlicher Verkehr festlegen, wobei insbesondere die Strategien zur Verringerung des privaten Verkehrs, zur Optimierung der Nachhaltigkeit der Mobilität und zur Integration der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Er enthält die Festlegung der Einzugsgebiete laut Artikel 8. Er beinhaltet die Schätzungen zur quantitativen und qualitativen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und zum damit verbundenen Finanzierungsbedarf im Laufe der Jahre, indem die Differenz zwischen Einnahmen und laufenden Ausgaben und Investitionen angegeben wird." Diese Mindestgrundlagen sollten wir der Regierung schon mit auf den Weg geben. Einfach nur sagen, dass dies mit Artikel 58 die Regierung macht, ist etwas billig. Der Artikel 7 ist so in der jetzigen Form praktisch inhaltslos. Ich ersuche, diese minimalen Leitlinien in den Artikel einzubauen.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Hier geht es um die Frage, die wir schon in der Generaldebatte kurz angesprochen und im Ausschuss doch recht intensiv diskutiert haben. Wenn wir solche Gesetze beschließen und delegieren – es sind fast schon Ermächtigungsgesetze, in denen wir eine ganze Reihe von Dingen an die Landesregierung delegieren –, dann gibt der Landtag entscheidende Einflussnahme auf die zukünftige Entwicklung auch im Mobilitätsbereich auf. Der Landesmobilitätsplan – das haben wir im Ausschuss auf unseren

Antrag hin, und zwar auf Antrag der Opposition beschlossen - muss alle zehn Jahre neu erstellt und überarbeitet werden. Dann gibt es einen klaren Iter. Der Mobilitätsplan wird von der Landesregierung einmal in einem ersten Entwurf sozusagen entwickelt, den Gemeinden überantwortet und alle Interessierten können dann Einwände vorbringen. Derzeit steht im Gesetzentwurf, dass die Landesregierung die Einwände berücksichtigen oder auch nicht berücksichtigen kann und sie den Mobilitätsplan nach einer bestimmten Zeitdauer endgültig verabschiedet.

Ich hätte dann noch eine Stufe eingebaut, die zeitlich gesehen nichts verschiebt - das muss ich auch dazu sagen -, sondern nur noch einmal den Landtag mit einbaut, und zwar nicht verpflichtend, sondern mit einem beratenden Gutachten. Das heißt, dass der Mobilitätsplan noch einmal dem zuständigen Gesetzgebungsausschuss, nachdem diese Stellungnahmen eingearbeitet oder auch nicht eingearbeitet wurden, unterbreitet wird, der Ausschuss innerhalb genau vorgeschriebener sehr kurzer Zeit ein Gutachten oder Vorschläge abgeben kann oder auch nicht. Wenn er es nicht tut, dann heißt das nicht, dass der weitere Iter aufgehoben wird. Wenn er es tut, kann die Landesregierung das berücksichtigen, muss es aber nicht tun. Damit würde man den Landtag noch einmal mit einbeziehen. Das ist die grundsätzliche Änderung.

Wir haben auch darüber diskutiert, ob es dazu eine Geschäftsordnungsänderung bräuchte. Ich denke nicht. Wenn, dann müsste man sie machen. Das haben wir schon in anderen Bereichen in der letzten Legislaturperiode getan. Wir haben in bestimmten Bereichen, was zum Beispiel den Rat der Gemeinden angeht usw., Gesetze beschlossen, die Auswirkungen auf die Geschäftsordnung hatten. Dann wurde die Geschäftsordnung einfach nachher angepasst.

Hier glaube ich nicht, dass das notwendig ist. Der Gedanke dahinter ist ganz einfach jener, dass der Landtag sehr vieles mit Gesetz aus der Hand gibt, aber dann trotzdem noch einmal über seine zuständigen Ausschüsse in bestimmte Bereiche mit eingebunden bleibt und mit eingebunden ist. Das heißt nicht, dass der Exekutive ihre Aufgabe genommen wird, sondern der Landtag wird über die Ausschüsse, in denen in der Regel Leute, Mitglieder sitzen, die sich um diese spezifischen Bereiche, wie es der Bereich der Mobilität ist, ganz besonders bemühen oder kümmern, im Mobilitätsbereich noch einmal eine Stellungnahme abgeben. Da vergibt sich die Landesregierung nichts, wenn sie das tut. Das heißt nicht, dass der Landtag, wenn das genehmigt würde, den Weg aufhält oder irgendwelche Vorschriften noch einmal zu machen hat, sondern er kann noch einmal mitreden. Ich denke, das sollte schon sinnvoll sein.

Wir haben auch im Ausschuss darüber diskutiert, dass man schon einmal grundsätzlich darüber nachdenken sollte, ob die Aufgabe der Ausschüsse nicht doch etwas weitergefasst werden sollte. Im Übrigen gibt es bereits ein Beispiel im ersten Gesetzgebungsausschuss, in dem der Ausschuss selbst sich um eine Thematik bemüht, und zwar im Bereich der direkten Demokratie, Informationen einholt, selbst einen Gesetzentwurf entwickelt sozusagen.

Hier geht es nicht um eine legislative Einflussnahme, sondern ausschließlich um eine Mitsprache beim Mobilitätsplan.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Innanzitutto devo chiedere scusa al collega Pöder che prima, per una mia disattenzione, il mio gruppo si è astenuto sul suo emendamento n. 5 all'art. 6 comma 4. Era un emendamento assolutamente da votare, voglio mettere a verbale il nostro consenso, mi sono sbagliato io. Non avrebbe cambiato il risultato del voto, ma è una questione di lealtà verso i colleghi.

Anche noi interveniamo con l'emendamento n. 2 al comma 3 dell'art. 7 che riguarda il piano provinciale della mobilità che è il padre di tutto il sistema, quindi è particolarmente delicato. A me pare che in questo articolo ci sia una contraddizione tra la delicatezza, l'importanza di questo piano da un lato e l'assoluta genericità e imprecisione con cui viene definita la procedura d'approvazione.

Su questo era intervenuto con un suo parere anche il Consiglio dei comuni, quindi noi recepiamo la sua proposta che è di buon senso. Dice che c'è una procedura già formalizzata, ed è la procedura sull'approvazione dei piani di settore che sta nell'art. 12 della legge urbanistica provinciale. In questo articolo 12 viene definito come si fa un piano di settore, la proposta della Giunta provinciale, la pubblicazione del piano di settore, il tempo di raccolta delle osservazioni dei cittadini, delle osservazioni dei comuni, la verifica in Giunta ecc. A me pare sensato il suggerimento del Consiglio dei comuni che ci ha detto perché non applichiamo al piano della mobilità, che in fondo è un piano di settore, la stessa procedura. Per cui noi proponiamo di precisare con esattezza la procedura d'approvazione del piano provinciale della mobilità ancorandolo alla procedura prevista dalla legge urbanistica per i piani di settore.

STEGER (SVP): Dass man jetzt von der Vorgangsweise her jenen der Fachpläne nehmen will, kommt mir schon recht aufwendig vor. Wichtig ist, dass transparent vorgegangen wird. Wichtig ist, dass die Institutionen genügend Zeit haben, um ihre Stellungnahmen abzugeben. Wichtig ist, dass das nicht in "camera caritatis" gemacht wird, aber ich halte es schon für sinnvoll, wenn die Landesregierung einen Vorschlag macht, wenn dieser dann mit den Entscheidungsträgern auf Gemeindeebene diskutiert wird und ein Verfahren gewählt wird, das eine gewisse Dimension hat. Ob wir jetzt dieses aufwendige Verfahren der Fachpläne hier anwenden wollen, weiß ich nicht. Mir scheint, dass es keine Raumordnungsfrage ist. Es ist ja richtig, dass es bei Raumordnungsfragen so angewandt wird. Da geht es um den Landesmobilitätsplan. Ich halte das für weit hergeholt.

Die zweite Geschichte ist jene, dass man den Landesmobilitätsplan innerhalb von 40 Tagen dem zuständigen Gesetzgebungsausschuss des Landtages übermitteln muss. Der Gesetzgebungsausschuss hat klare Aufgaben. Die Aufgabe ist noch nicht beim Gesetzgebungsausschuss vorhanden, Kollege Pöder. Das war Ihr Antrag oder? Das gibt es derzeit noch nicht in der Form. Sie möchten, dass der Gesetzgebungsausschuss mit dem Thema befasst wird, ...

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): *(unterbricht)*

STEGER (SVP): Das ist schon eine sehr grundsätzliche Frage, weil wenn wir morgen in einem anderen Gesetz einen wesentlichen Bereich definieren und eine Prozedur festlegen, dann könnte man immer sagen ... Der Gesetzgebungsausschuss hat die Aufgabe, Gesetze zu begutachten, zu bewerten, zu ändern, zu entwickeln. Wenn wir jetzt hergehen und überall die Möglichkeit schaffen, dass der Gesetzgebungsausschuss seine Entscheidung oder sein Gutachten zu einem Thema gibt, dann frage ich mich, ob wir das hier ad hoc tun sollen oder ob das nicht eine grundsätzliche Frage wäre zu schauen, in welcher Form der Gesetzgebungsausschuss, außer in Bezug auf die Gesetzgebung, aktiv werden soll.

Wenn ich Ihre Stellungnahme richtig verstanden habe, dann haben Sie das Beispiel der direkten Demokratie hergenommen. Dort ist es aber so, dass der Gesetzgebungsausschuss auf jeden Fall dafür zuständig ist, weil das ein Gesetz wird. Das heißt, hier hat man nur ein Verfahren gewählt, das noch aufwendiger war. Man hat gesagt, dass man, bevor ein Gesetz gegebenenfalls von den Mitgliedern des Gesetzgebungsausschusses oder von Landtagsabgeordneten eingereicht wird, ein Verfahren zur Beteiligung aktivieren möchte. Das ist schon etwas anderes, weil es immer im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens ist.

Mir scheint, dass dies mit der Gesetzgebung nicht in Zusammenhang zu bringen wäre. Wenn der Landesmobilitätsplan gemacht wird, dann sagen Sie, dass man das dem Gesetzgebungsausschuss geben sollte. Ich habe da meine Bedenken, weil man von der Aufgabenstellung des Gesetzgebungsausschusses total weggeht. Wenn man so was wollte, ich schließe nicht aus, dass es vielleicht auch interessant sein könnte, dann sollte man das, aus meiner Sicht, in grundsätzlicher Art und Weise diskutieren.

Bis heute hat der Gesetzgebungsausschuss Aufgaben im Rahmen der Gesetzgebungstätigkeit, so auch beim Thema direkte Demokratie, ein bisschen angereichert von den Zuständigkeiten her, aber ich würde diesen Punkt nicht ad hoc aufnehmen. Gegebenenfalls kann man darüber diskutieren und schauen, ob Sie, Herr Präsident, in Zukunft einen Vorschlag machen wollen, wie man die Aufgaben gemeinsam mit den Fraktionsvorsitzenden, wie man die Aufgaben des Gesetzgebungsausschusses definieren soll. Ich habe noch keine abschließende Meinung hierzu. Ich möchte nur sagen, so ad hoc scheint mir das nicht zielführend.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was den Änderungsantrag Nr. 1 anbelangt, schlagen wir vor, den ersten Absatz bis zu den Worten "ermittelt werden" anzunehmen. Hier geht es auch um eine sprachliche Änderung, und zwar sollen die Worte "der Landesmobilitätsplan soll" mit den Worten "der Landesmobilitätsplan beinhaltet" ersetzt und das Wort "festlegen" gestrichen werden. Den zweiten Absatz, in dem es auch um Investitionen geht, die bereits im Artikel 10 durch den Dreijahresplan enthalten sind, nehmen wir nicht an.

Was den Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, hat bereits Kollege Steger darauf hingewiesen, dass wir ein einfaches und schnelles Verfahren einführen möchten, wo es möglich ist, dies schneller zu machen.

Der Änderungsantrag Nr. 3 wurde auch im Gesetzgebungsausschuss besprochen. Ich möchte nur das wiederholen, was ich bereits vorhin gesagt habe. Wir als Landtagsabgeordnete haben immer die Möglichkeit zu intervenieren und die Landesrätin wie bei solchen Themen zum Beispiel zu zitieren.

Was den Änderungsantrag Nr. 4 anbelangt, empfehlen wir, diesen anzunehmen, weil es um eine Bewertung der Landesregierung geht. Deswegen finden wir diesen Vorschlag in Ordnung.

PRÄSIDENT: Landesrat Mussner, wenn ich es richtig verstanden habe, dann müsste man über den Änderungsantrag Nr. 1 getrennt abstimmen. Ist das korrekt?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Der Absatz, über den getrennt abgestimmt werden soll, lautet folgendermaßen: "Der Landesmobilitätsplan beinhaltet die strategischen Ziele und Qualitätskriterien für die Dienstleistungen im Bereich Mobilität und öffentlicher Verkehr, wobei insbesondere die Strategien zur Verringerung des privaten Verkehrs, zur Optimierung der Nachhaltigkeit der Mobilität und zur Integration der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden."

PRÄSIDENT: Wird dann über den zweiten Teil getrennt abgestimmt?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was den zweiten Teil anbelangt, schlagen wir vor, ihn nicht anzunehmen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1 mit dem sprachlichen Änderungsvorschlag von Landesrat Mussner bis zum Wortlaut "ermittelt werden": einstimmig genehmigt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1 ab den Worten "Er enthält": mit 15 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 15 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 3: mit 13 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 2 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 27 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme genehmigt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 7? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 8 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 8

Einzugsgebiete

1. Einzugsgebiete sind homogene Gebiete, die einheitliche Lose für die Vergabe der Linienverkehrsdienste – ausgenommen Eisenbahnverkehrsdienste – darstellen. Jedem Einzugsgebiet entsprechen ein Betriebsnetz und -programm der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs.

2. Die Einzugsgebiete werden auf der Grundlage von gebietsmäßig und sozioökonomisch differenzierten Kriterien, gemäß der Mobilitätsnachfrage, in Übereinstimmung mit dem Taktsystem und im Hinblick auf die Vernetzung mit den Hauptlinien zu den größeren Ortschaften festgelegt.

3. Die Einzugsgebiete können aufgrund von erheblichen Eingriffen im Verkehrsnetz oder Änderungen der für die Durchführung der Dienste verfügbaren Mittel neu festgelegt werden.

Art. 8

Bacini

1. I bacini sono aree territoriali omogenee che costituiscono i lotti unitari per l'affidamento dei servizi di linea, eccetto i servizi ferroviari. A ogni bacino corrispondono una rete e un programma di esercizio dei servizi del trasporto pubblico di persone.

2. I bacini sono definiti in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica, in base alla domanda di mobilità, in coerenza al sistema di cadenzamento ed in funzione dell'interconnessione con le direttrici principali verso i centri urbani maggiori.

3. I bacini possono essere ridefiniti in funzione di interventi significativi sulla rete o di variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 8? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 9

● ● ● ● ● ● ● ●

Mindestdienste

1. Die Mindestdienste müssen qualitativ und quantitativ ausreichen, um die Mobilitätsnachfrage insbesondere im Hinblick auf Folgendes zu erfüllen:

- a) die Integration zwischen den verschiedenen Verkehrsdiensten und Beförderungsmodalitäten,
- b) die Schul- und Arbeitspendler,
- c) die Nutzung von Seiten der Fahrgäste von Verwaltungs-, Sozial-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen,
- d) die Notwendigkeit, den privaten Verkehr zu vermindern und die Umwelt zu schützen,
- e) die Beförderung von Menschen mit Behinderungen,
- f) die Notwendigkeit der Anbindung von entlegenen Ortschaften und von Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte.

Art. 9

Servizi minimi

1. I servizi minimi devono essere qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità, con particolare riferimento:

- a) all'integrazione fra i vari servizi e le differenti modalità di trasporto;
- b) al pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) alla fruibilità da parte degli utenti dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) alle esigenze di riduzione del traffico privato e di tutela ambientale;
- e) al trasporto delle persone con disabilità;
- f) alla necessità di servire le località remote e le aree a bassa densità abitativa.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 9? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 10

Investitionsprogramm

1. Das dreijährige Investitionsprogramm legt die Leitlinien in diesem Bereich fest und berücksichtigt dabei insbesondere:

- a) den Ausbau und die Modernisierung des Fuhrparks,
- b) die Planung, die Errichtung und die Modernisierung von Infrastrukturen, technischen Anlagen sowie Bauten,
- c) die Beförderung von Menschen mit Behinderungen,
- d) die Technologien zur Gewährleistung der Tarifintegration und Interoperabilität der Transportunternehmen,
- e) die Information und die Verbreitung des Dienstleistungsangebotes in der Öffentlichkeit.

Art. 10

Programma degli investimenti

1. Il programma triennale degli investimenti definisce le linee guida del settore, con particolare riguardo:

- a) al potenziamento e all'ammodernamento del parco rotabile;
- b) alla progettazione, costruzione e all'ammodernamento di infrastrutture, impianti tecnici e di opere civili;
- c) al trasporto delle persone con disabilità;
- d) alle tecnologie per garantire l'integrazione tariffaria e l'interoperabilità tra le imprese di trasporto;
- e) all'informazione e alla diffusione al pubblico dell'offerta dei servizi.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 10? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

3. ABSCHNITT
VERGABE DER ÖFFENTLICHEN

● ● ● ● ● ● ● ●

LINIENVERKEHRSDIENSTE

Art. 11

Verfahren zur Vergabe der Dienste
der Einzugsgebiete

1. Die in den Einzugsgebieten definierten öffentlichen Linienverkehrsdienste werden nach den von der europäischen Union vorgesehenen Verfahren vergeben, wobei nach Möglichkeit die Erfordernisse der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen besonders berücksichtigt werden.
2. Eisenbahndienste, städtische und damit verbundene vorstädtische Dienste, Trambahn- und Seilbahndienste, sonstige Dienste auf fest installierten Anlagen, ergänzende Liniendienste und Dienste mit alternativen Beförderungssystemen können separat vergeben werden.
3. Die wie auch immer geartete Verfügbarkeit von Netzen, Infrastrukturen, Anlagen und anderen für die Durchführung der Dienste wesentlichen Vermögensausstattungen stellt für die Bewertung der Angebote kein diskriminierendes Element dar.
4. Das Zuschlagskriterium ist das Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebotes.

Capo III

Affidamento dei servizi
di trasporto pubblico di linea

Art. 11

Procedure di affidamento
dei servizi di bacino

1. I servizi di trasporto pubblico di linea definiti nei bacini sono affidati secondo le procedure previste dall'Unione europea, tenendo conto in particolare, se possibile, delle esigenze delle piccole e medie imprese locali.
2. I servizi ferroviari, i servizi urbani e suburbani correlati, i servizi tranviari e funiviari, altri servizi su impianti fissi, i servizi di linea integrativi e i servizi con sistemi alternativi di trasporto possono essere affidati separatamente.
3. La disponibilità a qualunque titolo di reti, infrastrutture, impianti e altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione dei servizi non costituisce elemento discriminante per la valutazione delle offerte di gara.
4. Il criterio di aggiudicazione è il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 4. Der Absatz erhält folgende Fassung: "4. Unbeschadet der Richtlinien der Europäischen Union steht es der auftraggebenden Verwaltung oder Körperschaft frei, das Verfahren zur Auswahl des Konzessionsinhabers zu organisieren. Das Land Südtirol trifft entsprechende Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Wirtschaftsteilnehmer bei der Durchführung der Konzessionsverträge die Verpflichtungen einhalten, die im Umwelt-, Sozial- und Arbeitsrecht nach EU-Recht, italienischem Recht und Kollektivverträgen oder gemäß internationalen Bestimmungen im Bereich des Umwelt-, Sozial- oder Arbeitsrechts gelten. Des Weiteren ergreift das Land Südtirol angemessene Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug, Vetternwirtschaft und Korruption sowie zur Vermeidung, Ermittlung und wirksamen Lösung von Interessenskonflikten, die bei der Abwicklung der Verfahren zur Konzessionsvergabe aufgetreten sind, um jegliche Wettbewerbsverzerrung zu verhindern sowie Transparenz im Vergabeverfahren und eine Gleichbehandlung aller Anbieter zu gewährleisten."

"Comma 4. Il comma è così sostituito: "4. L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore sono liberi di organizzare la procedura per la scelta del concessionario, fatto salvo il rispetto delle direttive dell'Unione europea. La Provincia autonoma di Bolzano adotta misure adeguate per garantire che gli operatori economici, nell'esecuzione di contratti di concessione, rispettino gli obblighi applicabili in materia di diritto ambientale, sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale, da contratti collettivi o dalle disposizioni internazionali in materia di diritto ambientale, sociale o del lavoro. Inoltre, la Provincia autonoma di Bolzano adotta misure adeguate per combattere le frodi, il clientelismo e la corruzione e per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti d'interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione della concessione, in modo da evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 4. Am Ende des Absatzes werden folgende Worte hinzugefügt: "wobei den Qualitätskriterien der angebotenen Dienstleistung, wie die beste technische Qualität des Fuhrparks, der Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen, die bestmögliche Anpassung an die Bedürfnisse der Fahrgäste und die Arbeitsbedingungen des lohnabhängigen Personals, mehr Gewicht beigemessen wird."

"Comma 4. Alla fine del comma sono aggiunte le seguenti parole: ", dando maggior peso ai criteri qualitativi del servizio offerto, come la migliore qualità tecnica ed ecologica del parco-mezzi, la rispondenza ai bisogni dell'utenza, il trattamento del personale dipendente".

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 5. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz hinzugefügt: "5. Bietergemeinschaften sind zu den Vergabeverfahren zugelassen, wenn die beteiligten Unternehmen – jedes für sich betrachtet – zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens überhaupt nicht oder jedenfalls zu dieser Zeit noch nicht über die erforderliche Kapazität zur Übernahme des ausgeschriebenen Dienstes verfügen, und wenn nur die Zusammenarbeit in der Bietergemeinschaft sie in die Lage versetzt, ein Angebot für die Teilnahme am Vergabeverfahren vorzulegen."

"Comma 5. Dopo il comma 4 è aggiunto il seguente comma: "5. Le associazioni temporanee di imprese sono ammesse alle procedure di affidamento a condizione che le aziende partecipanti – considerate singolarmente – non dispongano, o non dispongano ancora al momento dell'avvio delle procedure di affidamento, della capacità necessaria per l'effettuazione dell'incarico oggetto dell'affidamento, e che solo la formazione dell'associazione temporanea consenta a dette imprese di presentare un'offerta per partecipare alla procedura di affidamento."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 5 Nach Absatz 4 wird folgender neuer Absatz hinzugefügt: "5. Bietergemeinschaften sind zu den Vergabeverfahren zugelassen, wenn die beteiligten Unternehmen – jedes für sich betrachtet – zur Zeit der Bildung der Bietergemeinschaft überhaupt nicht oder jedenfalls zu dieser Zeit nicht über die erforderliche Kapazität zur Übernahme des ausgeschriebenen Dienstes verfügen, und die Zusammenarbeit in der Bietergemeinschaft sie in die Lage versetzten, ein Angebot für die Übernahme des Dienstes abzugeben."

"Comma 5. Dopo il comma 4 è aggiunto il seguente comma: "5. Le associazioni temporanee d'impresa sono ammesse alle procedure di appalto a condizione che le singole aziende partecipanti, al momento della costituzione dell'associazione temporanea, non dispongano o non dispongano ancora della capacità necessaria per l'assunzione del servizio oggetto di gara, e che l'associazione temporanea consenta a dette aziende di presentare un'offerta per l'assunzione del servizio."

Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Es geht um die Bietergemeinschaften, und zwar um jene, die aus Unternehmen gebildet sind und die alleine nicht um eine entsprechende Konzession ansuchen könnten, aber nur gemeinsam sozusagen die Voraussetzungen erfüllen. Das sollte auf jedem Fall im Gesetzentwurf hier an dieser Stelle vorgesehen werden. Das ist ja nicht neu. Es ist eine jahrelange Forderung auch des LVH und der entsprechenden Kategorien. Ich denke, das wäre schon gerechtfertigt. Ich weiß, jetzt kommt schon wieder der Verweis auf entsprechende Vergaberegeln im Vergabegesetz usw. Das mag alles sein. Wir reden hier aber über das Mobilitätsgesetz und auch über die Konzessionen und das steht nicht im Vergabegesetz drinnen und auch nicht im künftigen. Deshalb sollten auf jeden Fall Bietergemeinschaften zu Vergabeverfahren zugelassen werden, wenn die beteiligten Unternehmen, jedes für sich betrachtet, zur Zeit der Bildung der Bietergemeinschaft überhaupt nicht oder jedenfalls zu dieser Zeit nicht über die erforderliche Kapazität zur Übernahme des ausgeschriebenen Dienstes verfügen. Alleine geht es nicht. Bietergemeinschaft, gemeinsam erfüllt man die Voraussetzung, also sollte die Bietergemeinschaft zugelassen werden.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Ich möchte den Absatz 4 etwas deutlicher fassen, weil wir hier der Landesregierung etwas mehr auf den Weg geben können, als einfach nur zu sagen, dass das Zuschlagskriterium bei den Verfahren das Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebotes ist. Ich verweise mit der Neufassung dieses Absatzes 4 auf die Richtlinie der EU, die dies im Grunde genommen vorsieht. Ich sage, unbeschadet der Richtlinie der EU steht es der auftraggebenden Verwaltung oder Körperschaft frei, das Verfahren zur Auswahl des Konzessionsinhabers zu organisieren. Die Europäische Richtlinie sagt, es gibt das wirtschaftlich günstigste Angebot und es gibt den größten Preisabschlag mit einer klaren Präferenz für das wirtschaftlich günstigste Angebot. Es widerspricht also im Grunde genommen nicht dem, was sie schon haben. Wichtig ist aber das, was noch dazu kommt, nämlich dass das Land Südtirol entsprechende Maß-

nahmen trifft, um sicherzustellen, dass die Wirtschaftsteilnehmer bei der Durchführung der Konzessionsverträge die Verpflichtungen einhalten, die im Umwelt-, Sozial- und Arbeitsrecht nach EU-Recht, italienischem Recht und Kollektivverträgen oder gemäß internationalen Bestimmungen im Bereich des Umwelt-, Sozial- oder Arbeitsrechts gelten. Des Weiteren ergreift das Land Südtirol angemessene Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug, Vetternwirtschaft und Korruption sowie zur Vermeidung, Ermittlung und wirksamen Lösung von Interessenskonflikten, die bei der Abwicklung der Verfahren zur Konzessionsvergabe auftreten könnten, um jegliche Wettbewerbsverzerrung zu verhindern sowie Transparenz im Vergabeverfahren und eine Gleichbehandlung aller Anbieter zu gewährleisten. Ich glaube, dass dies im Sinne auch des künftigen Vergabegesetzes, über das wir demnächst abstimmen werden und absolut auch im Sinne der EU-Richtlinien und auch im Sinne der Erstfassung des Gesetzes ist. Es wäre gut, wenn wir hier diese Kriterien wieder ins Gesetz aufnehmen.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Si tratta dell'articolo sulla procedura di affidamento dei servizi di bacino, e con l'emendamento n. 2 noi proponiamo di specificare una sorta di priorità dentro i criteri dell'offerta economica più vantaggiosa, che è un sistema di aggiudicazione e di valutazione delle offerte che non è, contrariamente a quanto potrebbero suggerire i termini che vengono usati, solo un criterio di puro prezzo, ci sono una serie di voci. Ci sono clausole sociali, clausole ambientali, di qualità del servizio, mezzi, tecnologie usate ecc. Noi vorremmo ancorare per legge il principio che nel criterio dell'offerta economica più vantaggiosa siano presenti una serie di voci: i criteri qualitativi del servizio offerto, come la migliore qualità tecnica ed ecologica del parco-mezzi, la rispondenza ai bisogni dell'utenza, il trattamento del personale dipendente. È un po' simile alla logica dell'emendamento n. 1 del collega Köllensperger che ci vede d'accordo e quindi voteremo, però qui interveniamo fissando dei parametri per orientare la valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

L'emendamento n. 3 riprende pari pari la proposta dell'Apa-Lvh che è volta ad evitare che imprese più grandi quindi in grado di partecipare già da sole alle procedure d'affidamento si annettano le imprese più piccole, cioè partecipano dei gruppi di imprese però una di queste imprese potrebbe anche partecipare da sola. Invece le imprese più piccole dovrebbero partecipare in modo indipendente, formando tra loro associazioni di imprese e le associazioni di imprese vengono ammesse solo se le singole imprese si associano, perché da sole non potrebbero avere quella dimensione tale da poter partecipare da sole, secondo il motto: "Se deve essere gara, deve essere gara", se deve essere mercato, deve essere mercato vero, non truccato, non ci devono essere delle imprese più forti che assorbono eventuali concorrenti e imprese più piccole e sostanzialmente esercitano un'azione monopolista nel momento delle gare di affidamento dei servizi di bacino.

Spero di aver chiarito l'intenzione del nostro emendamento che riprende la proposta dell'Apa. È simile all'emendamento del collega Pöder, solo in alcune parti diverso, noi riprendiamo letteralmente la proposta dell'Apa che riteniamo su queste cose sia in grado più di noi di capire cosa bisogna fare per garantire una concorrenza leale in una gara pubblica.

STEGER (SVP): Zunächst zum Änderungsantrag Nr. 1. So wie ich ihn lese, scheint mir, dass das alles gesetzliche Verpflichtungen sind. Ich sehe hier nicht die Notwendigkeit in einem Gesetz hineinzuschreiben, dass die Gesetze einzuhalten sind. Vielleicht wird der Landesrat dazu Stellung nehmen. Mir kommt nur vor, dass es logisch ist, dass man sich an die Gesetzmäßigkeit hält. Es ist logisch, dass man sich zur Bekämpfung von Betrug, Vetternwirtschaft und Korruption sowie zur Vermeidung, Ermittlung und wirksamen Lösung von Interessenskonflikten einsetzt. Das ist schon Kraft Gesetz notwendig, dass man so vorgeht. Insofern scheint mir dieser Änderungsantrag überflüssig, es sei denn, ich habe da etwas falsch gelesen.

Was den Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, denke ich schon, dass diese Thematiken in die Kollektivverträge hinein gehören und nicht in das Gesetz. Wir werden diesen Änderungsantrag nicht unterstützen, weil wir denken, dass das nicht ins Gesetz hinein gehört.

Die Änderungsanträge Nr. 3 und Nr. 4 sind Vorschläge, die offensichtlich vom LVH übernommen werden sollen. In der Sache ist es okay. Es ist richtig, wir möchten, dass sich auch Kleinere beteiligen können, dass Kleinere ja nicht vereinnahmt werden. Dafür steht, glaube ich, unsere gesamte Wirtschaftspolitik, jedenfalls jene der Südtiroler Volkspartei, dass das nicht passieren soll, aber das ist alles schon im Ausschreibungskodex enthalten. Das ist ja nicht die Kompetenz des Gesetzgebers, sondern dies ist im Ausschreibungskodex drinnen und dort ist es festgehalten. Somit ist klar, dass diese Problematik nicht sozusagen da ist, weil genau das, was Sie hier vor hätten, bereits im Ausschreibungskodex enthalten ist. Ich glaube, auch diese zwei Änderungsanträge sind in diesem Fall überflüssig, weil die Zielsetzungen, die hier zu Recht gewünscht und gefordert werden, in einer anderen Rechtsquelle vorhanden sind.

Ich ersuche Sie, Herr Präsident, dass über den Artikel 11, und zwar über den Absatz 3 getrennt abgestimmt wird.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was den Änderungsantrag Nr. 1 anbelangt, schlagen wir vor, diesen nicht zu genehmigen, weil diese Bestimmungen in anderen Gesetzen enthalten sind.

Beim Änderungsantrag Nr. 2 geht es hauptsächlich um Arbeitsbedingungen. Wir sind der Meinung, dass dies eine Aufgabe von Verhandlungen im Zusammenhang mit den Kollektivverträgen sein soll.

Was den Änderungsantrag Nr. 3 anbelangt, ist dies bereits im staatlichen Ausschreibungskodex genau definiert, weil es in die Zuständigkeit des Staates fällt.

Was den Änderungsantrag Nr. 4 anbelangt, glauben wir auch sagen zu können, dass dies alles im staatlichen Ausschreibungskodex definiert und auch Kompetenz des Staates ist. Deswegen schlagen wir vor, diese Änderungsanträge nicht anzunehmen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 8 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 9 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 3: mit 10 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 11 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 11? Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich melde mich deshalb zu Wort, dass das auch protokolliert ist, und zwar die Antwort des Landesrates und auch die Verpflichtung.

Ich habe diesen Absatz 3 bereits im Gesetzgebungsausschuss in dieser Formulierung angezweifelt. Mir wurde dann erklärt, dass es so stimmen würde. Jetzt hat man doch eingesehen, dass diese Formulierung so nicht halten kann. Es ist richtig, dass er so in dieser Form gestrichen wird, weil er, leider, nicht mehr geändert werden kann. Der Landeshauptmann hat auch erklärt, dass im Prinzip damit gemeint ist, dass das Vorhandensein oder das Nichtvorhandensein von Strukturen, Anlagen, Netzen nicht Ausschlussgrund ist oder sein kann, dass es darum geht, dass, wenn man eine Vorraussetzung hat, es Punkte sozusagen dafür gibt. Wenn man sie nicht hat, dann verpflichtet man sich dazu, sie nach gewonnener Ausschreibung zu errichten, anzukaufen oder was auch immer. Dafür bekommt man dann auch die Punkte. Wenn man das nicht tut, dann verliert man die Konzession oder verliert wieder den Dienst. Wenn das gewährleistet ist, dann kann man das streichen und es steht nicht drinnen. Deshalb ersuche ich den Landesrat klarzustellen, dass gewährleistet ist, dass das Vorhandensein und vor allem das Nichtvorhandensein nicht Ausschlussgrund beim Vergabeverfahren sind.

PRÄSIDENT: Gibt es weitere Wortmeldungen? Keine. Somit kommen wir zur Abstimmung.

Wie vom Abgeordneten Steger beantragt, wird Artikel 11 einer Abstimmung nach getrennten Teilen unterzogen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 11, Absätze 1, 2 und 4: mit 17 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 11, Absatz 3: mit 5 Ja-Stimmen, 21 Nein-Stimmen und 2 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Art. 12

Dienstleistungsauftrag

1. Der Betrieb der öffentlichen Verkehrsdienste wird mit Dienstleistungsaufträgen geregelt, die auf Basis eines Standardvertrages abgeschlossen werden.

2. Die Verbraucherzentrale gibt eine vorherige Stellungnahme zum Standardvertrag ab.

Art. 12

Contratto di servizio

1. *L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico è regolato da contratti di servizio, stipulati sulla base di un contratto tipo.*
2. *Il Centro Tutela Consumatori Utenti esprime preventivamente un parere sul contratto tipo.*

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 12? Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Solo per segnalare una cosa. Abbiamo eliminato il comma 3 dell'art. 11 che dice : "*3. La disponibilità a qualunque titolo di reti, infrastrutture, impianti e altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione dei servizi non costituisce elemento discriminante per la valutazione delle offerte di gara.*" La logica è quindi che quando c'è la gara sono tutti uguali. Per esempio nelle concessioni idroelettriche c'è l'assoluto divieto di privilegiare il concessionario uscente, tanto è vero che quando un altro vince la concessione, il concessionario uscente è obbligato a cedere le strutture che ha. Questo comma era fondamentale e la sua eliminazione, ho letto tutti i pareri che sono pervenuti, era stata chiesta da alcuni privati. Credo che questo voto sull'art. 11 sia piuttosto preoccupante.

PRÄSIDENT: Gibt es weitere Wortmeldungen? Keine. Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 12: mit 17 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 13

Laufzeit

1. *Die Dienstleistungsaufträge für Busverkehrsdienste werden für die Laufzeit von höchstens zehn Jahren, jene für Eisenbahnverkehrsdienste, Seilbahndienste und sonstige Dienste auf fest installierten Anlagen für die Dauer von höchstens 15 Jahren abgeschlossen. Dienstleistungsaufträge, die mehrere Beförderungsarten betreffen, haben eine Laufzeit von höchstens 15 Jahren, wenn die Eisenbahnverkehrsdienste, die Seilbahndienste oder die Dienste auf fest installierten Anlagen mehr als 50 Prozent des Wertes der Dienste ausmachen.*
2. *Die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge kann um höchstens 50 Prozent verlängert werden, wenn das Verkehrsunternehmen einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der öffentlichen Verkehrsdienste erforderlichen Wirtschaftsgüter unter Berücksichtigung der Abschreibungsdauer bereitstellt.*

Art. 13

Durata

1. *I contratti di servizio sono conclusi per una durata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e non superiore a 15 anni per i servizi ferroviari, i servizi funiviari e altri servizi su impianti fissi. La durata dei contratti di servizio relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni, se i servizi ferroviari, funiviari o su impianti fissi rappresentano oltre il 50 per cento del valore dei servizi.*
2. *La durata dei contratti di servizio può essere prorogata al massimo del 50 per cento, se l'impresa di trasporto fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto pubblico, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 2. Am Anfang des Absatzes werden die Worte "Die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge kann um höchstens 50 Prozent verlängert werden" durch folgende Worte ersetzt: "In der Ausschreibung kann die Möglichkeit vorgesehen werden, die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge um höchstens 50 Prozent zu verlängern" ersetzt.

"Comma 2. All'inizio del comma le parole "La durata dei contratti di servizio può essere prorogata" sono sostituite dalle parole "Il bando di gara può prevedere che la durata dei contratti di servizio possa essere prolungata". Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Nel comma 2 c'è una dizione abbastanza ambigua. Lo leggo: "*La durata dei contratti di servizio può essere prorogata al massimo del 50 per cento*" ecc. L'assessore e il funzionario ci hanno spiegato che questo vuol dire che nel bando del contratto di servizio fin dall'inizio può essere scritto che quel tipo di durata del contratto viene prolungata poiché l'impresa di trasporto

fornisce beni, cioè ci sono degli investimenti da fare quindi si concede un allungamento. Il concetto quindi è che non è che il contratto di servizio è in corso e ad un certo punto l'impresa può chiedere il prolungamento però, visto che si tratta di contratti di servizio fra pubblica amministrazione e privati gestori in cui le cose devono essere molto chiare e la legge non può dare adito ad ambiguità, se io leggo questo comma non leggo il fatto che questo prolungamento viene definito a priori e non durante o alla fine del contratto di servizio. Io temo che scritto così un privato che ha un contratto di servizio possa a un certo punto cercare di dimostrare che l'impresa ha fornito beni di entità significativa e che quindi si merita in corso d'opera un prolungamento del contratto di servizio. Per questo a tutela della mano pubblica abbiamo presentato un emendamento che chiede di specificare questa intenzione e chiede di inserire le parole: *"Il bando di gara può prevedere che la durata dei contratti di servizio possa essere prolungata"*. In questo modo il prolungamento deve essere già previsto nel bando di gara quindi nessuno può pretendere, dopo che il bando di gara è fatto e la gara assegnata, dalla Provincia nessun prolungamento.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Wir haben die Formulierung der EU-Bestimmungen übernommen, aber wir finden den Änderungsantrag in Ordnung. Ich ersuche, den Änderungsantrag zu genehmigen, weil hier etwas vorgesehen ist, das, unserer Ansicht nach, richtig ist, dass es eingefügt wird.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den zum Änderungsantrag Nr. 1: mit 26 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme genehmigt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 13? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 14

Entgelt

1. Das Land Südtirol kann Vergütungsmodelle zu Netto- oder zu Bruttokosten oder ein gemischtes Vergütungsmodell mit Anreizen anwenden.
2. Wird auf das Vergütungsmodell zu Bruttokosten zurückgegriffen, müssen geeignete Anreizmechanismen mit dem Ziel vorgesehen werden, die Tarifeinnahmen und die Fahrgastzahlen zu erhöhen.
3. Die Ausschreibungssumme für die Vergabe der Linienverkehrsdienste in den einzelnen Einzugsgebieten wird auf der Grundlage eines einheitlichen Entgelts, differenziert nach den verschiedenen Typologien der Verkehrsdienste, festgelegt. Die Berechnung des einheitlichen Entgelts erfolgt auf der Basis eines Standardkostenmodells, das alle Faktoren berücksichtigt, die die Gesamtkosten des Dienstes ausmachen, einschließlich der Abschreibungsquoten für den Erwerb der Fahrzeuge und des Rollmaterials, und eine angemessene Gewinnspanne garantiert.
4. Die Einnahmen aus dem Verkauf der Fahrscheine der öffentlichen Personenverkehrsdienste von Landesinteresse werden zugunsten des Bereichs öffentlicher Personenverkehr bestimmt.

Art. 14

Corrispettivo

1. La Provincia di Bolzano può ricorrere a modelli di remunerazione a costo netto, costo lordo o forme miste incentivanti.
2. Nel caso in cui si ricorre al modello di remunerazione a costo lordo, devono essere previsti adeguati meccanismi incentivanti con l'obiettivo di incrementare gli introiti tariffari e il numero di passeggeri.
3. 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 che tiene conto di tutti i fattori che determinano il costo complessivo del servizio, comprese le quote di ammortamento per l'acquisto di veicoli e materiale rotabile, e che garantisce un adeguato utile.
4. Le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio dei servizi di trasporto pubblico di persone d'interesse provinciale vengono destinate a favore del settore trasporto pubblico di persone.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 14? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 15

Pflichten des Auftragnehmers

1. Der Auftragnehmer der Dienste der Einzugsgebiete:

- a) erbringt den Dienst vertragsgemäß,*
- b) wendet die vorgesehenen Beförderungstarife an,*
- c) betreibt das Verkaufsnetz im Einzugsgebiet,*
- d) gewährleistet die Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit und Qualität des Dienstes,*
- e) setzt qualifiziertes Personal und geeignetes Material ein,*
- f) wendet die geltenden staatlichen Bereichskollektivverträge und Zusatzverträge an,*
- g) befolgt die Bestimmungen zur Zwei- und Dreisprachigkeit gemäß Autonomiestatut und der Durchführungsbestimmungen laut Dekret des Präsidenten der Republik vom 15. Juli 1988, Nr. 574, in geltender Fassung,*
- h) befolgt die Bestimmungen über die Gestaltung, das Layout und die Nutzung der Werbeflächen der Verkehrsmittel, die im öffentlichen Liniendienst eingesetzt werden,*
- i) verwendet technologische Systeme, die für das Verkehrsverbundsystem zweckmäßig sind,*
- j) gewährleistet die korrekte Verwendung der Bordgeräte der Fahrzeuge für die genaue Identifizierung der Fahrten, die Fahrscheinausgabe und die Fahrgastinformation,*
- k) setzt einheitliche Systeme für die Datenerhebung betreffend die Durchführung der Dienste ein und liefert die entsprechenden Daten,*
- l) erstellt die Fahrpläne der Verkehrsdienste und bringt sie an den dafür vorgesehenen Stellen an,*
- m) teilt unverzüglich die Ursachen mit, die sich auf die Regelmäßigkeit und die Sicherheit der Dienste auswirken können,*
- n) schließt Versicherungen gegen Schäden durch Brand und Diebstahl der Betriebsgüter sowie gegen von ihm selbst oder von Angestellten verursachte Schäden an beförderten Personen, Tieren oder Sachen ab,*
- o) gewährt den für die Aufsicht und Kontrolle zuständigen Personen freien Zugang zu den Fahrzeugen, Anlagen sowie Verwaltungs- und Rechnungsunterlagen betreffend die im Rahmen des Dienstleistungsauftrages erbrachten Dienstleistungen,*
- p) erstellt eine Qualitätscharta für die Dienstleistung,*
- q) überwacht den Zustand der Haltestellen im Einzugsgebiet.*

Art. 15

Obblighi dell'affidatario

1. L'affidatario dei servizi di bacino:

- a) effettua il servizio come previsto dal contratto;*
- b) applica le tariffe di trasporto previste;*
- c) gestisce la rete di vendita nel bacino di affidamento;*
- d) garantisce la puntualità, la regolarità, la sicurezza e la qualità del servizio;*
- e) utilizza personale qualificato e materiale idoneo;*
- f) applica i vigenti contratti collettivi nazionali e integrativi di settore;*
- g) osserva le disposizioni sul bilinguismo e trilinguismo di cui allo Statuto di autonomia e le norme di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 luglio 1988, n. 574, e successive modifiche;*
- h) rispetta le disposizioni sull'allestimento, il layout e l'utilizzo degli spazi pubblicitari dei mezzi destinati ai servizi pubblici di linea;*
- i) adotta sistemi tecnologici funzionali al sistema di trasporto integrato;*
- j) garantisce l'utilizzo corretto delle apparecchiature a bordo dei mezzi per l'identificazione puntuale delle corse, per la bigliettazione e l'informazione al pubblico;*
- k) adotta sistemi uniformi per il rilevamento dei dati relativi all'esercizio dei servizi e fornisce i relativi dati;*
- l) produce ed espone negli spazi predisposti gli orari dei servizi di trasporto;*

- m) *comunica immediatamente le cause che possono influire sulla regolarità e sulla sicurezza del servizio;*
- n) *stipula assicurazioni contro incendio e furto dei beni aziendali e contro i danni arrecati da fatto proprio o dai dipendenti a persone, animali e cose trasportate;*
- o) *consente, ai soggetti preposti alla vigilanza e al controllo, il libero accesso a veicoli, impianti e alla documentazione amministrativa e contabile, relativi ai servizi svolti nell'ambito del contratto di servizio;*
- p) *si dota della Carta della qualità dei servizi;*
- q) *vigila sullo stato e sul decoro delle fermate nel bacino di affidamento.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 1, Buchstabe c) wird gestrichen." "Comma 1 la lettera c) è soppressa."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Nach Buchstabe d) wird folgender Buschstabe eingefügt: "d-bis) beschränkt die Umweltbelastung der in die eigene Zuständigkeit fallenden Liniendienste auf ein Mindestmaß, wobei er von Fall zu Fall für den ihm zugeteilten Dienst die umweltfreundlichste Lösung wählt".

"Comma 1, lettera d-bis. Dopo la lettera d) è aggiunta la seguente lettera: "d-bis) riduce il più possibile l'impatto ambientale del trasporto per le linee di sua competenza, adottando le migliori soluzioni ecologiche per i diversi aspetti del servizio affidato".

Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Mein Änderungsantrag ist ganz einfach. Ich möchte den Buchstaben c) streichen, der das Verkaufsnetz dem Konzessionär zuspricht. Ich möchte, dass der Verkauf ganz eindeutig in öffentlicher Hand bleibt und vom Land bzw. von der STA selbst organisiert wird und nicht vom Konzessionär.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Anche il nostro emendamento è molto semplice. Tra gli obblighi del concessionario si scrive: "riduce il più possibile l'impatto ambientale del trasporto per le linee di sua competenza, adottando le migliori soluzioni ecologiche per i diversi aspetti del servizio affidato". C'è un incentivo al rispetto dell'ambiente e a ridurre l'impatto ambientale che si può fare anche con piccoli accorgimenti e quindi credo sia importante fissarlo come impegno per i concessionari.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Was den Verkauf anbelangt, hat es dort immer Schwierigkeiten gegeben bzw. sind auch unterschiedliche Systeme angewendet worden. Das heißt, dass bei einigen Verkehrsmitteln der Verkauf im Bus selbst möglich gewesen ist, in anderen aber nicht. In einigen Bussen führt es effektiv dazu, dass jeder, der einsteigt, dies erst kaufen muss, was dann wieder auf die Pünktlichkeit usw. Einfluss hat. Deswegen möchte ich wissen, ob dafür eine einheitliche Regelung vorgesehen ist, auch wenn der Verkauf den Konzessionsinhabern ermöglicht wird oder nicht, weil das ausschlaggebend dafür wäre, wie wir hier abstimmen.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was die Änderungsanträge Nr. 1 und Nr. 2 anbelangt, weise ich darauf hin, dass sie nicht sinnvoll sind, weil die Betreiber auch Ansprechpartner für die Kunden sind. Die Info-Verkaufsschalter bieten verschiedene Dienstleistungen an, und zwar den Verkauf von Tickets, Info-Beratungen usw., um auch Synergieeffekte mit anderen Tätigkeiten zu schaffen. Dadurch sind auch eine größere Qualität und Einsparungen für die öffentliche Hand gewährleistet.

In den Überlandbussen ist es möglich, Einzelkarten zu kaufen, Pass-Aufladungen zu machen usw., was aber in den Stadtbussen nicht der Fall ist.

Was den Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, Folgendes. Das sind Kriterien, die man nicht überprüfen kann. Auch in diesem Fall schlagen wir vor, den Änderungsantrag abzulehnen, weil wir glauben, dass das einfach nicht geht.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 13 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 5 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 8 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 15? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Jastimmen und 13 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 16

Unterauftrag

1. Der Auftragnehmer kann die öffentlichen Verkehrsdienste und die Zusatzdienste nach vorheriger Genehmigung für einen Anteil von nicht mehr als 20 Prozent an ein weiteres Unternehmen weitervergeben.
2. Der Unterauftragnehmer muss die für die Ausübung der öffentlichen Personenverkehrsdienste vorgesehenen Voraussetzungen haben und die im Bereich Personenbeförderung geltenden Bestimmungen einhalten, wobei er den Fahrern und Fahrerinnen auf jeden Fall mindestens den gleichen Lohn zahlt, der jenen des Auftragnehmers zusteht.
3. Der Auftragnehmer und der Unterauftragnehmer haften gesamtschuldnerisch gegenüber der Vergabestelle für die im Unterauftrag vorgesehenen Dienstleistungen.
4. Der Verfall oder der Widerruf des Auftrags führt gleichzeitig zum Verfall des Unterauftrags, ohne Anerkennung jedweder Entschädigung.

Art. 16

Subaffidamento

1. L'affidatario può subaffidare, previa autorizzazione, i servizi di trasporto pubblico e i servizi complementari ad altra impresa, per una quota non superiore al 20 per cento.
2. L'impresa subaffidataria deve essere in possesso dei requisiti previsti per esercitare servizi di trasporto pubblico di persone ed è tenuta a rispettare le norme vigenti in materia, garantendo alle e ai conducenti in ogni caso almeno la stessa retribuzione riconosciuta al personale conducente dell'affidatario.
3. L'affidatario e l'impresa subaffidataria sono responsabili in solido nei confronti della stazione appaltante per quanto riguarda i servizi oggetto del contratto di subaffidamento.
4. La decadenza o la revoca dell'affidamento comporta la contestuale decadenza del subaffidamento, senza riconoscimento di alcun indennizzo.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1. Nach den Worten "nach vorheriger Genehmigung" werden die Worte "des Landes" eingefügt.

Dopo le parole "previa autorizzazione" sono aggiunte le parole "da parte della Provincia".

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1. Am Ende des Absatzes wird folgender Satz hinzugefügt: "Der Unterauftragnehmer muss den Dienst zu denselben Bedingungen des Dienstleistungsvertrages gewährleisten, der vom Auftragnehmer unterzeichnet wurde."

"Comma 1. Alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo: "Il subaffidatario ha l'obbligo di garantire il servizio alle stesse condizioni fissate dal contratto di servizio sottoscritto dall'affidatario."

Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Il primo emendamento è molto semplice. Quando al comma 1 si dice: "L'affidatario può sub affidare, previa autorizzazione, i servizi di trasporto", rifacendo il percorso all'indietro di questo disegno di legge, nella prima stesura c'era scritto: "previa autorizzazione da parte della Provincia". Non capisco perché questa frase sia stata tolta. Era un punto contestato da alcuni privati. Rimettere questa dizione mi pare dia più chiarezza al testo e certezza del diritto.

Con il secondo emendamento proponiamo, alla fine del comma 1, di esplicitare che il subaffidatario ha l'obbligo di garantire il servizio alle stesse condizioni fissate dal contratto di servizio sottoscritto dall'affidatario. Sembra scontato ma è importante ribadirlo, perché l'affidatario ha vinto la gara e ha ricevuto un contratto di servizio con una serie di condizioni, è importante che queste condizioni siano mantenute nel sub affidamento.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Dem Änderungsantrag Nr. 2 geben wir unsere volle Zustimmung. Wir haben hier im Landtag bei Anfragen, wenn es um Missachtungen des Rechts auf Gebrauch der Muttersprache

geht, sehr oft davon gehört, dass dieser Dienst an ein Subunternehmen ausgelagert wurde und dass dieses nicht verpflichtet ist, beispielsweise das Recht auf Gebrauch der Muttersprache einzuhalten, dass es sozusagen nur das Mutterunternehmen ist und nicht das Subunternehmen und deswegen dieser Dienst nicht in die gesetzliche Verpflichtung hinein fällt. Deswegen finden wir es absolut unterstützenswert, dass hier mit Gesetz festgelegt wird, dass ein Subunternehmen dieselben Bedingungen erfüllen muss. Deswegen bitte ich die Kollegen der Volkspartei, nachdem es mehrfach auch von ihnen immer wieder beanstandet wurde und hier Gegenstand von Anfragen war dahingehend, dass das Recht auf Gebrauch der Muttersprache von den Subunternehmen nicht eingehalten wurde, dass es angenommen wird, weil es wichtig ist, dass es im Gesetz definiert wird.

STEGER (SVP): Den Änderungsantrag Nr. 1 verstehe ich überhaupt nicht, weil für mich klar ist, dass es nur einen gibt, der genehmigen kann und das ist das Land Südtirol. Ich glaube nicht an eine Möglichkeit, dass irgendetwas dahinterstecken könnte, sondern die Genehmigung gibt derjenige, der die Konzession erteilt. Die Genehmigung kann nur das Land Südtirol geben. Ob hier die Worte "nach vorheriger Genehmigung des Landes" - es müsste heißen "der autonomen Provinz Bozen", wenn man es technisch sauber machen würde - stehen, ist einerlei.

Meine These ist - ich bitte den Landesrat um Erklärung -, dass dies in der Substanz überhaupt nichts ändert. Nach vorheriger Genehmigung heißt, dass derjenige, der die Kompetenz hat, zu genehmigen hat. Dann funktioniert etwas oder es funktioniert nicht. Nur das Land kann die Genehmigungen haben. Insofern halte ich das für absolut unnötig. Ich würde sagen, dass es auf keinen Fall notwendig ist, im Gegenteil. Das ist so augenscheinlich und klar, dass es dies, aus meiner Sicht, nicht braucht.

Den Änderungsantrag Nr. 2 sehe ich sehr wohl, denn er hat ein Ziel vor Augen, das wir immer wieder aufgeworfen haben. Ich denke, dass wir diesem als Südtiroler Volkspartei zustimmen könnten.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Auch ich möchte das, was hier bezüglich der Weitervergabe angeführt worden ist, ausdrücklich unterstreichen. Wir haben in den vergangenen Jahren immer wieder Fälle aufgezeigt, bei denen Subunternehmen sich nicht an die Verpflichtungen gehalten haben, auf die der ursprüngliche Dienstleister eingegangen ist. Im öffentlichen Personenverkehr muss das überall garantiert sein. Ich habe die Unterschiede bei der Eisenbahn und bei der Bahn genannt. Vor allem dort wird beklagt, dass Leute angestellt werden ... Ich habe die Frage schon einmal aufgeworfen, aber mir ist darauf nie genau geantwortet worden, ob es stimmt, dass man bis zu einem Jahr einen Fahrer anstellen kann, der die Zweisprachigkeit nicht hat. Das könnte dann die Praxis hervorrufen, dass man vor Ablauf des Jahres den Vertrag wieder verlängert und der müsste die Zweisprachigkeit erbringen. Es muss auf jeden Fall verhindert werden, dass diese Autonomiebestimmung umgangen wird. Deshalb ist es richtig, sollte hier ein Dienst weitervergeben werden, dass auch der Subunternehmer die Bedingungen einhält, die bei der Ausschreibung gelten.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Der Änderungsantrag Nr. 1 ist wirklich nicht notwendig, da die Kompetenz beim Land ist.

Was den Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, sind wir der Meinung, dass dies in Ordnung geht. Ich möchte darauf hinweisen, dass es besser wäre, im italienischen Text des Änderungsantrages die Worte "il subaffidatario" mit den Worten "l'impresa subaffidataria" zu ersetzen. Das wäre sprachlich besser.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Come presentatore, considero la proposta dell'assessore Mussner un semplice adattamento e precisazione della lingua, quindi sono favorevole.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 7 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 25 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Stimmenthaltung genehmigt.

Gibt es Wortmeldungen zum so geänderten Artikel 16? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 10 Stimmenthaltungen genehmigt.

1. Bei Einstellung des Dienstes, fehlender Erneuerung, Verfall und Aufhebung des Auftrags aus Gründen, die dem Auftragnehmer anzulasten sind, hat der Auftragnehmer keinen Anspruch auf irgendeine Entschädigung.
2. Das nachfolgende Unternehmen übernimmt die Angestellten vom abtretenden Unternehmen unter dauerhafter Beibehaltung der von den Angestellten durch staatliche Kollektivverträge und Zusatzkollektivverträge erworbenen Rechte sowie im Allgemeinen all dessen, was die Entlohnung, das Dienstalter und die Berufsbilder betrifft.
3. Die wesentlichen beweglichen und unbeweglichen Güter, die mit Beiträgen des Landes erworben wurden, sind gemäß Vertragsbedingungen an das nachfolgende Unternehmen mit der Verpflichtung zu übertragen, sie während der verbleibenden Vertragslaufzeit für den öffentlichen Personenverkehr zu nutzen. Die Güter werden zum Marktpreis abzüglich der Kapitalbeiträge für die nicht abgeschriebenen Investitionen abgetreten.
4. Die nicht wesentlichen beweglichen und unbeweglichen Güter, die mit Landesbeiträgen erworben wurden, können dem nachfolgenden Unternehmen zum Marktpreis abgetreten werden, abzüglich der Kapitalbeiträge für die nicht abgeschriebenen Investitionen. Falls das abtretende Unternehmen das Eigentum an den genannten Gütern nicht auf das nachfolgende Unternehmen überträgt, muss es den Anteil der ausgezahlten Beiträge, der dem noch nicht abgeschriebenen Zeitraum entspricht, rückerstatten.
5. In allen Fällen der Nachfolge muss das abtretende Unternehmen den Dienst bis zur effektiven Nachfolge des neuen Unternehmens fortführen. Für die ersten zwölf Monate der Verlängerung bleiben die Vertragsbedingungen der Dienstleistung unverändert, nach dem zwölften Monat vereinbaren die Parteien mögliche Änderungen der Vertragsbedingungen.

Art. 17

Cessione e subentro

1. La cessazione del servizio, il mancato rinnovo, la decadenza e la risoluzione del contratto per causa imputabile all'affidatario non comportano alcun diritto all'indennizzo a favore dell'affidatario.
2. L'impresa subentrante deve assumere il personale dipendente dell'impresa cessante con l'impegno di mantenere nel tempo i diritti acquisiti dal personale dipendente tramite contrattazione nazionale collettiva di lavoro, contrattazione integrativa e, in generale, per ciò che attiene a retribuzione, anzianità e profili professionali.
3. I beni mobili e immobili essenziali acquistati con contributi provinciali devono essere trasferiti secondo le condizioni contrattuali all'impresa subentrante, con l'obbligo di destinazione degli stessi al servizio di trasporto pubblico di persone per la durata residua del contratto. I beni sono ceduti a prezzo di mercato, al netto dei contributi in conto capitale per gli investimenti non ammortizzati.
4. I beni mobili e immobili non essenziali acquistati con contributi provinciali possono essere ceduti all'impresa subentrante a prezzo di mercato, al netto dei contributi in conto capitale per gli investimenti non ammortizzati. Qualora l'impresa affidataria cessante non trasferisca la proprietà di detti beni all'impresa subentrante, essa è tenuta a restituire la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo non ancora ammortizzato.
5. In tutti i casi di subentro l'impresa affidataria cessante è tenuta a proseguire il servizio sino all'effettivo subentro della nuova impresa. Per i primi dodici mesi di proroga le condizioni contrattuali del servizio restano immutate. Oltre il dodicesimo mese eventuali modifiche delle condizioni contrattuali sono negoziate tra le parti.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 17? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 18

Widerruf

1. In den folgenden Fällen wird die Vergabe widerrufen und der Dienstleistungsauftrag demzufolge aufgehoben:
 - a) Änderung oder grundlegende Überarbeitung der Organisation der Dienste oder eines Teils davon,

- b) Wegfall der Erfordernisse öffentlichen Interesses, auf denen die Vergabe beruht, oder wenn neue und vorherrschende Erfordernisse öffentlichen Interesses auftreten,
- c) Unzulänglichkeit des Verkehrsdienstes gegenüber den Anforderungen der Fahrgäste sowohl was die Ausdehnung als auch was die Intensität betrifft,
- d) weitere im Vertrag und von den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehene Fälle.

Art. 18

Revoca

1. L'affidamento è revocato con conseguente risoluzione del contratto di servizio nei seguenti casi:
- a) modifica o revisione sostanziale dell'organizzazione dei servizi o di parte di essi;
 - b) venir meno delle esigenze di interesse pubblico alla base dell'affidamento, ovvero qualora sorgano nuove e preponderanti esigenze di interesse pubblico;
 - c) inadeguatezza del servizio di trasporto rispetto alle sopravvenute esigenze dell'utenza, per estensione o intensità;
 - d) altri casi previsti dal contratto e dalla normativa vigente.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 18? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 19

Verfall

1. In den folgenden Fällen verfällt die Vergabe an den Auftragnehmer und der Dienstleistungsauftrag wird demzufolge aufgehoben:
- a) Wegfall der in den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Voraussetzungen für den Zugang zur berufsmäßigen Personenbeförderung,
 - b) schwere Nichterfüllung der im Gesetz oder im Dienstleistungsauftrag vorgesehenen Pflichten,
 - c) schwere Regelwidrigkeiten oder Verfehlungen in Bezug auf die Sicherheit des Dienstes,
 - d) schwere Regelwidrigkeiten in Bezug auf den rechtlichen, gesetzlichen und vertraglichen Schutz der Angestellten,
 - e) nicht erfolgte Aufnahme des Dienstes innerhalb des im Dienstleistungsauftrag festgelegten Datums.
2. Bei Verfall der Vergabe ist jede Art von Entschädigung zugunsten des Auftragnehmers ausgeschlossen. Der Auftragnehmer muss mögliche Mehrausgaben für die Neuvergabe des Dienstes und weitere Schäden erstatten.
3. Der Verfall kann erst nach Übermittlung einer schriftlichen Vorhaltung an den Auftragnehmer mit Angabe der festgestellten Mängel und der Nichterfüllungen sowie gleichzeitiger Aufforderung zur Behebung des beanstandeten Tatbestandes innerhalb einer dem konkreten Fall angemessenen Frist erklärt werden, unbeschadet der Anwendung etwaiger Verwaltungsstrafen.

Art. 19

Decadenza

1. L'impresa affidataria decade dall'affidamento, con conseguente risoluzione del contratto di servizio, nei seguenti casi:
- a) venir meno dei requisiti previsti dalla normativa vigente per l'accesso alla professione di trasporto persone;
 - b) grave inadempienza degli obblighi derivanti dalla legge o dal contratto di servizio;
 - c) gravi irregolarità o mancanze in materia di sicurezza del servizio;
 - d) gravi irregolarità per quanto attiene la tutela giuridica, normativa e contrattuale del personale dipendente;
 - e) mancato inizio del servizio entro la data fissata nel contratto di servizio.
2. In caso di decadenza dall'affidamento è escluso qualsiasi indennizzo a favore dell'affidatario del servizio, il quale deve risarcire gli eventuali maggiori oneri per il riaffidamento del servizio e gli ulteriori danni.

3. La decadenza può essere dichiarata solo previa contestazione scritta all'affidatario dei difetti riscontrati e degli inadempimenti rilevati, con contestuale diffida alla loro eliminazione entro un termine adeguato al caso di specie e fatta salva l'applicazione delle eventuali sanzioni amministrative.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1, Buchstabe d) Am Ende des Buchstabens werden folgende Worte hinzugefügt: ", die Auszahlung der vorgesehenen Zweisprachigkeitszulage inbegriffen,".

"Comma 1, lettera d) alla fine della lettera sono aggiunte le seguenti parole: ", compreso il pagamento della prevista indennità di bilinguismo;".

Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Si parla della decadenza. Ne abbiamo discusso in commissione e io mi sono sentito in dovere di presentare questo emendamento che specifica, alla lettera d) che la decadenza è possibile per gravi irregolarità per quanto attiene la tutela giuridica, normativa, contrattuale del personale dipendente, *compreso il pagamento della prevista indennità di bilinguismo*; questo era un tema su cui il collega Renzler aveva insistito particolarmente, non so se ho recepito bene quello che lui ha detto, ho cercato di trasformarlo in emendamento che chiarisse bene questo concetto.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Es kommen auch Landesangestellte oder Angestellte vom öffentlichen Dienst hinein. Wir haben dies mit dem Rechtsamt des Landes geklärt. Dies ist eigentlich schon im Artikel 19 Buchstabe b) vorgesehen, nämlich schwere Nichterfüllung der im Gesetz oder im Dienstleistungsauftrag vorgesehenen Pflichten. Deswegen sind wir der Meinung, dass dies nicht notwendig ist, weil es hier bereits enthalten ist.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 12 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 19? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 20

In-House-Vergabe

1. Die Verkehrsdienste können unter Beachtung des Unionsrechts von den Verwaltungen selbst oder von einem Rechtssubjekt geleistet werden, über das die zuständigen örtlichen Verwaltungen oder wenigstens eine zuständige örtliche Verwaltung, im Falle einer Gruppe von Verwaltungen, eine ähnliche Kontrolle ausüben wie über die eigenen Dienststellen.

Art. 20

Affidamento in house

1. I servizi possono essere forniti, nel rispetto della normativa dell'Unione europea, dalle amministrazioni stesse o da un soggetto su cui le amministrazioni competenti a livello locale, o almeno un'amministrazione competente a livello locale nel caso di un gruppo di amministrazioni, esercitano un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 20? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 21 Ja-Stimmen und 9 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 21

Besondere Vergaben

1. Die Dienstleistungsaufträge für die ergänzenden Liniendienste, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1.000.000,00 Euro oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 Kilometer aufweisen, können über ein Verhandlungsverfahren vergeben werden.

2. Öffentliche Dienstleistungsaufträge mit einem geschätzten Gesamtwert unter 40.000,00 Euro können direkt vergeben werden.

Art. 21*Casi particolari di affidamento*

1. *I contratti per i servizi di linea integrativi il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000,00 euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno possono essere affidati tramite procedura negoziata.*
2. *I contratti di servizio pubblico il cui valore complessivo stimato è inferiore a 40.000,00 euro possono essere affidati direttamente.*

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 21? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 10 Stimmenthaltungen genehmigt.

4. ABSCHNITT
ORGANISATION
DER LINIENVERKEHRSDIENSTE

Art. 22

Fahrplan

1. *Der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsdienste ist ein Jahr gültig, er kann auch während des Jahres geändert werden und ist angemessen bekannt zu machen.*

Capo IV

Organizzazione dei servizi
di trasporto di linea

Art. 22

Orario

1. *L'orario dei servizi di trasporto pubblico ha validità annuale, con possibilità di modifica anche durante l'anno; allo stesso è data adeguata pubblicità.*

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 22? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 9 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 23

Dringende Maßnahmen

1. *Der Auftragnehmer kann zur Gewährleistung der erforderlichen Verkehrsdienste verpflichtet werden:*
 - a) *im Falle von Naturkatastrophen oder anderen unvorhersehbaren außergewöhnlichen Ereignissen,*
 - b) *wenn außerordentliche und dringende Umweltschutzmaßnahmen in Gebieten mit hoher Luftverschmutzung dies erfordern.*
2. *Der Auftragnehmer hat Anspruch auf die Deckung der Kosten für die entsprechenden Mehrausgaben.*
3. *Bei Unterbrechung des Dienstes oder bei unmittelbarer Gefahr einer Unterbrechung kann:*
 - a) *ein Dienstleistungsauftrag direkt vergeben werden,*
 - b) *ein Dienstleistungsauftrag einvernehmlich verlängert werden,*
 - c) *der Auftragnehmer verpflichtet werden, bestimmte öffentliche Verkehrsdienste durchzuführen.*
4. *In den Fällen laut Absatz 3 haben die Dienstverträge eine Laufzeit von nicht mehr als zwei Jahren.*
5. *Werden die Richtlinien und Maßnahmenprogramme zur Regelung des Verkehrs, die darauf zielen, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und die Verkehrsverhältnisse für diese zu verbessern, nicht umgesetzt, kann die Änderung oder Einstellung des Dienstes im betroffenen Bereich verfügt werden.*

Art. 23*Provvedimenti di urgenza*

1. Può essere imposto a carico dell'affidatario del servizio l'obbligo di assicurare i necessari servizi di trasporto:
 - a) in caso di calamità naturali o altri eventi eccezionali non prevedibili;
 - b) per provvedimenti straordinari e urgenti di tutela ambientale nelle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico.
2. L'affidatario ha diritto alla copertura delle spese in relazione ai maggiori oneri derivanti.
3. In caso d'interruzione del servizio o di pericolo imminente d'interruzione può essere:
 - a) aggiudicato direttamente un contratto di servizio pubblico;
 - b) prorogato consensualmente un contratto di servizio pubblico;
 - c) imposto l'obbligo agli affidatari di fornire determinati servizi di trasporto pubblico.
4. Nei casi di cui al comma 3 i contratti hanno una durata non superiore a due anni.
5. In caso di mancata attuazione delle direttive e dei programmi d'intervento diretti a regolamentare il traffico, finalizzati a favorire la circolazione e l'uso dei mezzi pubblici di trasporto, può essere disposta la modifica o la sospensione del servizio nell'ambito dell'area interessata.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 23? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 24

Verwendung der Fahrzeuge

1. Die Zulassung der Autobusse für den Liniendienst wird nach Überprüfung der technischen Eignung und der Sicherheit durch das Kraftfahrzeugamt des Landes genehmigt.
2. Die Veräußerung der für den öffentlichen Linienverkehrsdienst bestimmten Autobusse muss genehmigt werden.
3. Die Autobusse für den Mietbusdienst mit Fahrer können in besonderen, durch Ressourcenmangel bedingten Fällen und nach vorheriger Genehmigung im Linienverkehrsdienst eingesetzt werden, und zwar begrenzt auf die Gültigkeitsdauer des geltenden Fahrplanes oder Turnus.
4. Wenn die ordnungsgemäße Durchführung der Linienverkehrsdienste nicht beeinträchtigt wird, können für den Liniendienst bestimmte Autobusse nach vorheriger Genehmigung für Dienste außerhalb des Linienverkehrs eingesetzt werden, sofern sie zur Gänze mit Eigenmitteln finanziert wurden, oder, falls sie mit öffentlichen Mitteln finanziert wurden, die Erstzulassung mehr als 12 Jahre zurückliegt.
5. Um das Angebot der Linienverkehrsdienste zu verbessern, kann die Verwendung von Fahrzeugen mit bis zu neun Sitzplätzen genehmigt werden.
6. In Gebieten mit geringer Nachfrage können für die ergänzenden Liniendienste Fahrzeuge zur Eigennutzung eingesetzt werden, sofern der Besitz der beruflichen Voraussetzungen für die Durchführung von öffentlichen Verkehrsdiensten gegeben ist.

Art. 24

Utilizzo veicoli

1. L'immatricolazione degli autobus per il servizio di linea è autorizzata dopo la verifica dell'idoneità tecnica e di sicurezza da parte dell'Ufficio provinciale Motorizzazione.
2. L'alienazione degli autobus destinati al servizio di trasporto pubblico di linea è soggetta ad autorizzazione.
3. Gli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente possono essere impiegati nel servizio di linea in casi particolari, dovuti alla carenza di risorse, previa autorizzazione e al massimo per la durata della validità dell'orario o del turno di servizio in vigore.
4. Purché non sia pregiudicato il regolare svolgimento dei servizi pubblici di linea, gli autobus destinati al servizio di linea possono essere impiegati per servizi fuori linea, previa autorizzazione, se completamente acquistati tramite autofinanziamento oppure, nel caso di acquisto con finanziamenti pubblici, se sono trascorsi almeno 12 anni dalla prima immatricolazione.
5. Per ottimizzare l'offerta dei servizi di linea può essere autorizzato l'utilizzo di veicoli fino a nove posti.

6. Nelle zone a domanda debole possono essere utilizzati, per i servizi di linea integrativi, veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 24? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 25

Ergänzende Linienverkehrsdienste

1. Die ergänzenden Linienverkehrsdienste können auf Antrag der betroffenen öffentlichen oder privaten Rechtssubjekte genehmigt werden.

Art. 25

Servizi di linea integrativi

1. I servizi di linea integrativi possono essere autorizzati a seguito di richiesta da parte dei soggetti pubblici o privati interessati.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 25? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 10 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 26

Atipische Liniendienste

1. Die atypischen Liniendienste werden auf Antrag der Betroffenen genehmigt.
2. Die betroffenen Gemeinden genehmigen die atypischen Liniendienste, die zur Gänze innerhalb des Gemeindegebietes durchgeführt werden.
3. Die atypischen Liniendienste dürfen sich nicht mit den Linienverkehrsdiensten oder ergänzenden Linienverkehrsdiensten überschneiden oder diese beeinträchtigen.

Art. 26

Servizi di linea atipici

1. I servizi di linea atipici sono autorizzati a seguito di richiesta da parte dei soggetti interessati.
2. I servizi di linea atipici che si svolgono integralmente nell'ambito del territorio comunale sono autorizzati dai comuni interessati.
3. I servizi di linea atipici non possono sovrapporsi o interferire con i servizi di linea o integrativi di linea.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 26? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 27

Überregionale Verkehrsdienste

1. Für überregionale Verkehrsdienste, die Südtirol mit einer anderen Provinz oder Region verbinden und die überwiegend in Südtirol durchgeführt werden, erteilt das Land Südtirol die Genehmigung, und zwar nach Einholen einer Stellungnahme oder von Hinweisen der anderen betroffenen Provinzen oder Regionen.
2. Bei überregionalen Verkehrsdiensten, die Südtirol mit einer anderen Provinz oder Region verbinden und die überwiegend im Gebiet der anderen Provinz oder Region durchgeführt werden, gibt das Land Südtirol eine Stellungnahme bezüglich Fahrtstrecke, Fahrplan, Haltestellen, Vorschriften für den Zustieg der Fahrgäste und Tarife, begrenzt auf die Teilstrecken im Landesgebiet, ab.

Art. 27

Servizi interregionali

1. Per i servizi interregionali che collegano l'Alto Adige con un'altra Provincia o Regione e che si svolgono prevalentemente nel territorio dell'Alto Adige, l'autorizzazione è rilasciata dalla Provincia di

Bolzano, previa acquisizione di parere o indicazioni da parte delle altre Province o Regioni interessate.

2. Per i servizi interregionali che collegano l'Alto Adige con un'altra Provincia o Regione e che si svolgono prevalentemente nel territorio dell'altra Provincia o Regione, la Provincia di Bolzano esprime un parere in merito al percorso, agli orari, alle fermate, alle prescrizioni di carico passeggeri e alle tariffe, limitatamente alle tratte che si svolgono nell'ambito provinciale.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 27? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 28

Grenzüberschreitende Verkehrsdienste

1. Die grenzüberschreitenden Verkehrsdienste, deren Abfahrts- oder Zielorte ausschließlich in den als grenzüberschreitend festgelegten Gebieten in Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft liegen, werden nach Einholen einer Stellungnahme des jeweils zuständigen Ministeriums vom Land Südtirol genehmigt.

2. Verkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste durchführen, müssen im Besitz einer von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaates ausgestellten Gemeinschaftslizenz sein.

3. Das Land Südtirol kann mit den zuständigen öffentlichen Einrichtungen des Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit „Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino“, mit den benachbarten Kantonen und den entsprechenden Betreibern der Dienste Abkommen schließen.

Art. 28

Servizi transfrontalieri

1. I servizi transfrontalieri che hanno origine o destinazione esclusivamente nelle aree individuate come transfrontaliere in Austria e nella Confederazione Svizzera sono autorizzati dalla Provincia di Bolzano previa acquisizione di parere da parte del rispettivo Ministero competente.

2. Le imprese di trasporto che effettuano servizi transfrontalieri devono essere in possesso di licenza comunitaria rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento.

3. La Provincia può stipulare accordi con le istituzioni pubbliche competenti facenti parte del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale "Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino", con i cantoni confinanti e i relativi gestori dei servizi.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 28? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

5. ABSCHNITT

FINANZIERUNGEN UND BEITRÄGE

Art. 29

Finanzierung der Linienverkehrsdienste

1. Bei den von den Gemeinden eingerichteten Linienverkehrsdiensten beteiligt sich das Land Südtirol im Ausmaß von 70 Prozent der Nettokosten des Dienstes an der Finanzierung.

2. Bei den ergänzenden Linienverkehrsdiensten, ausgenommen touristische Verkehrsdienste, kann sich das Land Südtirol im Ausmaß von 50 Prozent der Nettokosten des Dienstes an der Finanzierung beteiligen, sofern die Dienste mit öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

3. Für die ergänzenden Linienverkehrsdienste, die zu touristischen Zwecken eingerichtet werden, können den Antragstellern Beiträge im Ausmaß bis zu 50 Prozent der Nettokosten des Dienstes gewährt werden, sofern die Dienste mit öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Capo V

Finanziamenti e contributi

Art. 29

Finanziamento dei servizi di linea

1. Per i servizi di linea istituiti dai comuni la Provincia di Bolzano partecipa al finanziamento del servizio nella misura del 70 per cento dei costi netti del servizio.
2. Per i servizi di linea integrativi, esclusi i servizi turistici, la Provincia di Bolzano può partecipare al finanziamento del servizio nella misura del 50 per cento dei costi netti del servizio, qualora affidati tramite procedure ad evidenza pubblica.
3. Per i servizi di linea integrativi turistici possono essere concessi contributi a favore dei soggetti richiedenti fino al 50 per cento dei costi netti del servizio, qualora affidati tramite procedure ad evidenza pubblica.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 29? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 13 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 29-bis

*Finanziierung der Verkehrsdienste
für Kindergartenkinder*

1. Bei den von den Gemeinden eingerichteten Verkehrsdiensten für Kindergartenkinder beteiligt sich das Land Südtirol im Ausmaß von 30 Prozent an der Finanzierung des Dienstes.

Art. 29-bis

*Finanziamento dei servizi di trasporto per i bambini
e le bambine delle scuole dell'infanzia*

1. Per i servizi di trasporto dei bambini e delle bambine delle scuole dell'infanzia istituiti dai comuni, la Provincia di Bolzano partecipa al finanziamento del servizio nella misura del 30 per cento.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1. Die Worte "im Ausmaß von 30 Prozent" werden durch die Worte "im Ausmaß von mindestens 30 Prozent" ersetzt."

"Comma 1, le parole "nella misura del 30 per cento" sono sostituite dalle parole "nella misura di almeno il 30 per cento".

Abgeordneter Heiss, bitte.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich bin zwar nicht völlig auf der Höhe, aber immerhin.

Hier geht es darum, den Prozentsatz, der hier im Ausmaß von 30 Prozent vorgesehen ist, auf die Größenordnung von mindestens 30 Prozent zu setzen, um die finanzielle Deckung der Gemeinden auf eine angemessene Höhe zu heben, und zwar die Verkehrsdienste für Kindergartenkinder auf diese Größenordnung zu heben. Ein Thema, das wir bereits vorhin diskutiert hatten.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Aufgrund der Diskussion, die wir vorhin im Zusammenhang mit dem Artikel 5 gehabt haben, stimmen wir dem Änderungsantrag nicht zu.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 14 Ja-Stimmen und 14 Nein-Stimmen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 29-bis? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 9 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 2 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Art. 30

Förderung der nachhaltigen Mobilität

1. Es werden Studien, Projekte und Initiativen zur Entwicklung, Verbesserung und Förderung einer nachhaltigen und umweltverträglichen Personenbeförderung und Intermodalität vorangetrieben.
2. Für die Tätigkeiten laut Absatz 1 können den öffentlichen Körperschaften, den Tourismusverbänden und -vereinen Beiträge bis zu 75 Prozent der zugelassenen Ausgaben gewährt werden.

Art. 30

Incentivazione della mobilità sostenibile

1. Sono promossi studi, progetti e iniziative, finalizzati allo sviluppo, al miglioramento e all'incentivazione di un trasporto di persone e di una mobilità intermodale sostenibili ed eco-compatibili.
2. Per le attività di cui al comma 1 possono essere concessi a soggetti pubblici, ai consorzi turistici e alle associazioni turistiche contributi nella misura massima del 75 per cento della spesa ammessa.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1-bis. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt: "1-bis. Unter nachhaltiger Mobilität sind auch alternative Formen der privaten Mobilität mit gemeinschaftlicher Fahrzeugnutzung wie etwa Fahrgemeinschaften oder Carsharing sowie Elektro- und Fahrradmobilität zu verstehen. Im Landesmobilitätsplan gemäß Artikel 7 sind Lösungen zur Abstimmung zwischen dem öffentlichen Mobilitätssystem und den genannten umweltfreundlichen Formen der Mobilität vorgesehen, mit dem Ziel, sie zu fördern."

"Comma 1-bis. Dopo il comma 1 è inserito il seguente comma: "1-bis. Per mobilità sostenibile si intendono anche le forme alternative di mobilità privata basate sulla condivisione come il car pooling e il car sharing, oltre che la mobilità elettrica e la mobilità ciclabile. Il piano provinciale della mobilità di cui all'articolo 7 prevede forme di complementarità tra il sistema della mobilità pubblica e queste forme ecologiche di mobilità al fine di incentivarle."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 2. Die Worte "laut Absatz 1" werden durch die Worte "laut den Absätzen 1 und 1-bis" ersetzt."

"Comma 2, le parole "al comma 1" sono sostituite dalle parole "ai commi 1 e 1-bis".

Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Si introduce anche il tema della mobilità privata sostenibile riprendendo gli obiettivi del piano clima "energia Alto Adige 2050" in modo che il trasporto pubblico agisca in modo efficace per incentivare i cittadini ad adottare buone pratiche nel campo della mobilità sostenibile.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Wir sind der Auffassung, dass das nicht notwendig ist, weil dies bereits im Kriterienbeschluss der Landesregierung enthalten ist. Es geht dabei um den Beschluss Nr. 1171 vom 29. Juli 2013.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 3 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 10 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 17 Nein-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 30? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 JaStimmen, 1 Nein-Stimme und 9 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 31

Beiträge für Investitionsausgaben

1. Es können Jahres- oder Mehrjahresbeiträge für Investitionsausgaben mit dem Zweck gewährt werden:

- a) den Ausbau, die Erneuerung und die Instandhaltung des Fuhrparks zu fördern,
- b) Infrastrukturen und Bauwerke auch in angrenzenden Gebieten zu planen, zu errichten und anzukaufen,
- c) Maßnahmen auch in angrenzenden Gebieten zu planen und durchzuführen,
- d) die Nutzung der instrumentellen und technologischen Güter für die einheitliche Verwaltung der Fahrscheinausgabe und der Fahrgastinformation zu fördern,
- e) die Organisation und Produktivität der Verkehrsdienste zu verbessern,
- f) die Verbreitung innovativer Techniken zu fördern.

2. Für die Zwecke laut Absatz 1 kann den örtlichen Körperschaften, den Betreibern der Dienste und der Infrastrukturen des öffentlichen Linienverkehrs, den Landesgesellschaften oder anderen öffentlichen Rechtssubjekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs ein Beitrag im Höchstausmaß von 100

Prozent der zugelassenen Ausgaben gewährt werden. Der Beitrag kann im Ausmaß von höchstens 70 Prozent auch privaten Rechtssubjekten gewährt werden.

3. Den Betreibern öffentlicher Linienverkehrsdienste und den Landesgesellschaften im Bereich des öffentlichen Verkehrs können die Beiträge auch gewährt werden, um Aufwendungen für die Aufnahme von Darlehen oder den Abschluss von Leasingverträgen zu decken. Das Land Südtirol ist befugt, Bürgschaften für eventuelle Darlehens- oder Leasingverträge zu leisten.

4. Für Landesgesellschaften ist eine Beitragsgewährung bis zu 100 Prozent auch für Ausgaben für Kapitaloperationen und den Erwerb von Anteilen an Gesellschaften von Landesinteresse zulässig.

Art. 31

Contributi per spese di investimento

1. Per le spese di investimento possono essere concessi contributi annuali e pluriennali, finalizzati a:

- a) promuovere il potenziamento, il rinnovo e la manutenzione del parco rotabile;
- b) progettare, realizzare e acquistare infrastrutture ed opere, anche situate in territori confinanti;
- c) pianificare ed eseguire interventi, anche in territori confinanti;
- d) incentivare l'uso di beni strumentali e tecnologici per la gestione uniforme della bigliettazione e dell'informazione al pubblico;
- e) migliorare l'efficienza dell'organizzazione e della produttività dei servizi;
- f) promuovere la diffusione di tecniche innovative.

2. Per le finalità di cui al comma 1, agli enti locali territoriali, ai gestori dei servizi e delle infrastrutture del trasporto pubblico di linea, alle società della Provincia o ad altri soggetti pubblici operanti nel settore del trasporto pubblico, può essere concesso un contributo nella misura massima del 100 per cento della spesa ammessa. Il contributo può essere concesso nella misura massima del 70 per cento anche a soggetti privati.

3. I contributi possono essere concessi ai gestori dei servizi di trasporto pubblico di linea, alle società della Provincia operanti nel settore del trasporto pubblico, anche per la copertura degli oneri derivanti dall'accensione di mutui o contratti di leasing. La Provincia di Bolzano è autorizzata a prestare garanzie sull'eventuale mutuo o contratto di leasing.

4. Per le società della Provincia sono ammissibili a contributo, nella misura massima del 100 per cento, anche le spese relative ad acquisizioni e operazioni sul capitale sociale in società di interesse provinciale.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 4. Am Ende des Absatzes werden folgende Worte hinzugefügt: ", sofern vorher das Landesinteresse mit Beschluss der Landesregierung festgestellt wird."

"Comma 4. Alla fine del comma sono aggiunte le seguenti parole: ", a condizione che l'interesse per la provincia sia attestato mediante delibera della Giunta provinciale."

Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich denke, dass es schon gerechtfertigt ist, diesen Zusatz mit einzufügen. Wenn es im Absatz 4 darum geht, dass für Landesgesellschaften eine Beitragsgewährung zulässig ist, dann sollten wir die Worte "sofern vorher das Landesinteresse mit Beschluss der Landesregierung festgestellt wird" hinzufügen. Hier ist für Landesgesellschaften eine Beitragsgewährung bis zu hundert Prozent auch für Ausgaben für Kapitaloperationen zulässig. Dies nur dann, wenn vorher das Landesinteresse mit Beschluss der Landesregierung festgestellt wurde. Wenn eine Beitragsgewährung von bis zu 100 Prozent für Ausgaben für Kapitaloperationen und auch den Erwerb von Anteilen an Gesellschaften von Landesinteresse zulässig ist, dann frage ich mich, wer das feststellt. Ich erwarte, dass entsprechend ein Beschluss gefasst und begründet wird, warum es von Landesinteresse ist.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Diese Ergänzung ist nicht notwendig. Ein Beschluss hat Vorrang. Die Landesregierung muss alles beschließen. Deswegen ist es auch im Landesinteresse zu sehen. Die Interessen des Landes müssen immer eingehalten werden. Deswegen sind wir der Meinung, dass dies nicht notwendig ist.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 7 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 31? Abgeordneter Knoll, bitte.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Auch diese Frage konnte in der Replik leider nicht beantwortet werden, und zwar was die Buchstaben b) und c) angeht. Unter dem Buchstaben b) steht: "Infrastrukturen und Bauwerke auch in angrenzenden Gebieten zu planen, zu errichten und anzukaufen" und unter dem Buchstaben c) steht: "Maßnahmen auch in angrenzenden Gebieten zu planen und durchzuführen." Was ist damit genau gemeint? Was heißt zum einen "in angrenzenden Gebieten"? Heißt das nur in den angrenzenden Provinzen oder betrifft das, wie im vorhergehenden Artikel besprochen, die Gebiete des EVTZ? Für mich würde sich zum Beispiel die Frage bei grenzüberschreitenden Bahnprojekten stellen, die als gemeinsame Struktur geführt werden. Dürfte in eine solche grenzüberschreitende Bahnstruktur beim Bau investiert werden? Laut den Buchstaben b) und c) wäre es dort nicht nur, wie es in der Vergangenheit gemacht wurde, bis zur sogenannten Grenze, sondern auch darüber hinaus möglich, denn hier stehen nicht nur die Worte "Infrastrukturen und Bauwerke", sondern auch die Worte "Planungs- und Durchführungsarbeiten". Mich würde interessieren, was damit konkret gemeint ist, und zwar bezogen auf den konkreten Fall, wenn es beispielsweise um grenzüberschreitende Projekte geht, jetzt nicht zum Trentino, sondern beispielsweise in die Schweiz oder nach Österreich.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Ich möchte im Zusammenhang mit der Bahnverbindung nach Sillian ein Beispiel machen, wo unsere Flirt Züge umdrehen müssen. Sie müssen diese Möglichkeit haben. Deswegen können wir dort durch eine Vereinbarung auch mit investieren, die wir mit der österreichischen Bundesbahn machen. Darauf wird dieser Vertrag finanziert und auch umgesetzt im Sinne, dass das gebraucht wird, um die Züge zu wenden.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 31: mit 21 Ja-Stimmen und 8 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 32

Zweckbestimmung und Übertragung der Güter

1. Die Zweckbestimmung der geförderten Güter darf für eine Höchstdauer von 30 Jahren nicht geändert werden. Dieser Zeitraum kann für bestimmte Kategorien von Investitionsgütern reduziert werden. Nach Ablauf der vorgesehenen Fristen oder wenn die Güter für die Durchführung des öffentlichen Verkehrs nicht mehr dienlich sind, können sie, nach vorheriger Genehmigung, gegen ein Entgelt abgetreten werden.
2. Bei nicht genehmigter Veräußerung eines Gutes oder Verwendung für einen anderen als den vorgesehenen Zweck wird jener Teil des Beitrages widerrufen, welcher der Restdauer der in Absatz 1 vorgesehenen Zeiträume entspricht, unbeschadet der Bestimmung laut Artikel 46 Absatz 3. Auf den entsprechenden Betrag sind die gesetzlichen Zinsen geschuldet.
3. Geförderte Güter können, nach vorheriger Genehmigung und vorbehaltlich der Zweckbestimmung laut Absatz 1, zwischen Verkehrsunternehmen, die öffentliche Verkehrsdienste durchführen, Landesgesellschaften und Betreibern von Verkehrsnetzen, Anlagen und anderen Vermögensausstattungen übertragen werden. Die Übertragung der Güter bewirkt auch die Übertragung eventueller Restbeträge des entsprechenden Beitrages.

Art. 32

Vincolo di destinazione e trasferimento dei beni

1. La destinazione d'uso dei beni agevolati non può essere mutata per un periodo massimo di 30 anni. Tale periodo può essere ridotto per determinate categorie di beni d'investimento. Decorsi i termini previsti o quando i beni risultino non più funzionali rispetto all'esercizio del trasporto pubblico, essi possono essere ceduti a titolo oneroso, previa autorizzazione.
2. L'alienazione o l'utilizzo in modo difforme dalla normale destinazione, senza autorizzazione, comporta la revoca del contributo in proporzione al periodo di tempo mancante alla scadenza dei termini previsti al comma 1, salvo quanto specificato all'articolo 46, comma 3. Sul relativo importo sono dovuti gli interessi legali.

3. Sono consentiti trasferimenti dei beni agevolati tra imprese che esercitano servizi di trasporto pubblico, società della Provincia e gestori delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali, previa autorizzazione, fermo restando il vincolo di destinazione di cui al comma 1. Il trasferimento dei beni comporta anche il trasferimento dell'eventuale ammontare residuo del relativo contributo.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 32? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

6. Abschnitt
Infrastrukturen
Art. 33

Eisenbahninfrastruktur

1. Die Eisenbahninfrastruktur in der Zuständigkeit des Landes Südtirol besteht aus der Gesamtheit der für die Durchführung des Eisenbahnverkehrs bestimmten Infrastrukturen, Liegenschaften, Anlagen und Technologien.
2. Das Land Südtirol gewährleistet den integrierten, effektiven und koordinierten Betrieb der Bahninfrastrukturen im Landesgebiet und kann zu diesem Zweck Vereinbarungen mit dem Staat, dem Betreiber der staatlichen Eisenbahninfrastruktur oder anderen Betreibern und den öffentlichen Verwaltungen angrenzender Regionen und Gebiete treffen.
3. Die Führung der Eisenbahninfrastrukturen ist für eine Dauer von höchstens 30 Jahren der STA anvertraut.
4. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:
 - a) ist verantwortlich für die ordentliche und außerordentliche Instandhaltung und die Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur,
 - b) weist den Antrag stellenden Eisenbahnunternehmen die Eisenbahn-Fahrwegkapazität zu,
 - c) bildet das für die Sicherheit und die Ausstellung der entsprechenden Befähigungen zuständige Personal aus,
 - d) bildet das Personal der Eisenbahnunternehmen aus.
5. Das zuständige Landesamt stellt die Genehmigung für die Inbetriebnahme des homologierten Rollmaterials nach Einholen einer Unbedenklichkeitserklärung des Betreibers der Bahninfrastruktur aus.
6. Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur wird getrennt vom Betrieb der Verkehrsdienste durch die Eisenbahnunternehmen geführt.

Capo VI
Infrastrutture
Art. 33

Infrastruttura ferroviaria

1. L'infrastruttura ferroviaria di competenza della Provincia di Bolzano è costituita dall'insieme di infrastrutture, immobili, impianti e tecnologie funzionali allo svolgimento del servizio ferroviario.
2. La Provincia di Bolzano assicura il funzionamento integrato, efficace e coordinato delle infrastrutture ferroviarie presenti sul territorio provinciale e può, a tal fine, stipulare accordi con lo Stato, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o altri gestori e con le amministrazioni pubbliche di Regioni e aree confinanti.
3. La gestione delle infrastrutture ferroviarie è affidata alla STA per la durata massima di 30 anni.
4. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria:
 - a) è responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria e del rinnovo dell'infrastruttura stessa;
 - b) assegna la capacità dell'infrastruttura ferroviaria alle imprese ferroviarie richiedenti;
 - c) è tenuto a formare il personale adibito a mansioni di sicurezza e al rilascio delle relative abilitazioni;
 - d) è tenuto a formare il personale delle imprese ferroviarie.
5. L'ufficio provinciale competente rilascia l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile omologato, previo nullaosta da parte del gestore dell'infrastruttura.

6. *La gestione dell'infrastruttura ferroviaria è separata dall'esercizio di servizi di trasporto da parte delle imprese ferroviarie.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 3. Das Wort "Eisenbahninfrastrukturen" wird durch die Worte "Eisenbahninfrastrukturen in der Zuständigkeit des Landes" ersetzt."

"Comma 3, le parole "infrastrutture ferroviarie" sono sostituite dalle parole "infrastrutture ferroviarie di competenza provinciale"."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 4 Buchstabe e). Nach Buchstabe d) wird folgender Buchstabe hinzugefügt: "e) gewährleistet einen Dienst, der den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht, darunter die Bereitstellung gut verbreiteter Entwerter in angemessener Anzahl sowie die Möglichkeit der Fahrrad-Mitnahme."

"Comma 4, lettera e). Dopo la lettera d) è aggiunta la seguente lettera: "e) assicura un servizio rispondente ai bisogni dell'utenza, tra cui l'adeguata e diffusa presenza delle macchine obliteratrici e la possibilità di viaggiare con bicicletta al seguito."

Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Das ist ein ganz einfacher Änderungsantrag, der eigentlich technischer Natur ist. Er betrifft den Absatz 3. Man redet hier davon, dass die Führung der Eisenbahnstruktur für eine Dauer von höchstens 30 Jahren der STA anvertraut ist. In Südtirol gibt es Eisenbahnstrukturen, die nicht oder zumindest noch nicht im Besitz des Landes sind. Das sind nämlich die ganzen Strukturen, die im Eigentum der RFI sind. Daher wäre es hier angebracht zu präzisieren, dass man nur auf die Infrastrukturen Bezug nimmt, die auch in den Zuständigkeitsbereich des Landes fallen. Das sind die Bahnlinie Meran-Mals und die Rittner Bahn.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Il nostro emendamento è volto a precisare l'obiettivo di un servizio più a misura dell'utenza, quindi propone di aggiungere una lettera e) che dice: *"assicura un servizio rispondente ai bisogni dell'utenza, tra cui l'adeguata e diffusa presenza delle macchine obliteratrici e la possibilità di viaggiare con bicicletta al seguito."*

Quello delle macchine obliteratrici è una discussione complicata, perché non si capisce bene quale sia la normativa. In commissione quando abbiamo proposto questo emendamento ci è stato detto che per obbligo le macchine obliteratrici devono essere fuori dalla stazione, perché il biglietto timbrato è come un contratto che ti fa entrare nella stazione, però io ho controllato e alla stazione di Bolzano le macchine obliteratrici sono tutte sui binari, ed è la stazione principale della nostra provincia, mentre in altre stazioni non ci sono. Se è possibile farlo nella stazione di Bolzano, sarà ben possibile farlo anche altrove, penso. Non dovrebbe essere vietato, perché la stazione di Bolzano si nota, non è una stazioncina secondaria.

Noi abbiamo usato una dizione più generica, cioè: "l'adeguata e la diffusa presenza delle macchine obliteratrici". Questo è un problema, perché spesso le persone, tra quelle che non funzionano e quelle che non si vedono - se ce ne sono poche - l'utenza ha delle forti difficoltà ad accedere al treno, magari di corsa all'ultimo momento.

Poi c'è il tema della bicicletta al seguito. So che c'è un problema logistico, però bisognerebbe fare lo sforzo il più possibile per consentire alle persone di viaggiare con le biciclette sul treno. Io ho viaggiato gli ultimi tempi in Germania e in Austria, dove anche sui treni ICE ci sono delle carrozze dove c'è una parte della carrozza destinata alle biciclette, e sono treni di lunga e veloce percorrenza.

STEGER (SVP): Was den Änderungsantrag Nr. 1 anbelangt, glaube ich nicht, dass die Landesregierung, die dieses Gesetz vorbereitet hat, daran denkt, Eisenbahninfrastrukturen außerhalb der Zuständigkeit des Landes zu finanzieren oder zu übernehmen. Wenn man das genau liest, dann könnte es theoretisch möglich sein. Insofern unterstütze ich den Änderungsantrag vom Kollegen Köllensperger, weil ich glaube, dass man es tatsächlich abschließen sollte.

Herr Präsident, rein sprachlich müsste man, wie es überall in der Diktion der Gesetzgebung ist, die Worte "in der Zuständigkeit des Landes Südtirol" bzw. "Provincia autonoma di Bolzano" und nicht einfach die Worte "des Landes" oder "competenza provinciale" hinein schreiben. Ich denke, es ist eine rein sprachliche Anpassung. Wenn der Änderungsantrag angenommen wird, dann würde ich ersuchen, dass man das von Amts wegen richtigstellt. Hier stehen die Worte "Eisenbahninfrastrukturen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol", weil das die übliche

Diktion in der Gesetzgebung ist. Ich unterstütze diesen Antrag, auch wenn ich glaube, dass es nie der Wille des Gesetzgebers war, dass man hier anderswo investiert.

Was den Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, Folgendes. Grundsätzlich als jemand, der die Züge verwendet, ist es ideal, wenn man so gut als möglich versorgt ist. Ich weiß jetzt allerdings nicht, ob das möglich ist. Ich würde mich jetzt nicht trauen, ein Urteil abzugeben. Ich würde es dem Landesrat überlassen, das zu erklären. Es ist sicher sinnvoll, dass es eine angemessene Zahl gibt. Ob wir das in dieser Diktion formulieren können oder ob etwas entgegen steht, das ersuche ich den Landesrat zu erläutern.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Im Antrag vom Kollegen Köllensperger ist die Präzisierung drinnen, zwar nur im erläuternden Teil, die Bahnlinie Meran-Mals und die Rittner Bahn. Müsste dort nicht auch die Standseilbahn auf die Mendel mit hinein kommen, denn diese ist inzwischen auch im Besitz des Landes oder? Das wäre eine rein informative Frage.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Da gibt es nicht mehr viel hinzuzufügen. Wir schlagen vor, den Änderungsantrag Nr. 1 mit der sprachlichen Änderung anzunehmen.

Was den Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, ist zu sagen, dass wir koordinieren. Wir arbeiten auch mit SAD und Trenitalia zusammen, damit sich dieser Dienst verbessert. Dies ist sicherlich notwendig, weil es um Infrastrukturen geht, die auch von SAD und Trenitalia angepasst werden. Wir sehen dies als eine Aufgabe der zwei Gesellschaften. Wir wollen da nicht mitgehen, sondern nur wenn es darum geht, die Arbeiten zu koordinieren bzw. unsere Inputs zu geben.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 31 Ja-Stimmen und 1 Stimmenthaltung genehmigt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 3 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 10 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 33? Abgeordneter Knoll, bitte.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich hätte eine Frage, und zwar was die Infrastrukturen, die in der Zuständigkeit des Landes Südtirol sind, anbelangt. Was passiert beispielsweise, wenn eine Bahnlinie, wie jene von Mals, verlängert wird, egal jetzt ob in die Schweiz oder nach Österreich, wenn das plötzlich wieder zu einer grenzüberschreitenden Bahnlinie wird, wie es die Pustertaler Bahn ist? Das Argument der Landesregierung ist, dass der Staat sich die Führung dieser Bahnlinie vorbehält, weil sie von übergeordnetem Interesse und eine grenzüberschreitende Bahnlinie ist. Es gibt diese Vereinbarung. Was würde passieren, wenn beispielsweise die Vinschger Bahn verlängert und zu einer grenzüberschreitenden Bahn würde? Wäre trotzdem sichergestellt, dass sie als Struktur in der Zuständigkeit des Landes verbliebe oder hätte der Staat plötzlich die Möglichkeit zu sagen, dass sich jetzt sozusagen die Struktur dieser Bahn verändert hat, zu einer grenzüberschreitenden Bahn geworden ist, wie es die Pustertaler Bahn beispielsweise ist und deswegen wieder in die Zuständigkeit des Staates fällt? Ich bitte um eine Erklärung, was passieren würde, wenn es zu einer Verlängerung der Bahnlinie kommen würde.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Das, was Sie sagen, kann man, glaube ich, nicht ausschließen. Wir sind überzeugt, dass diese Verbindungen über die Grenzen hinaus notwendig sind. Wir arbeiten auch daran. Innerhalb der Elektrifizierung der Vinschger Bahn ist beispielsweise in Mals vorgesehen, dass wir dort ein Mobilitätszentrum bauen, weil die Station in Mals ausgebaut wird, um eventuell vorbereitet zu sein, wie es dann Richtung Graubünden weitergeht. Wenn ich daran denke, was alles passiert, dann bin ich auch nicht in der Lage, eine Antwort zu geben, aber dies müsste im Interesse aller sein, hauptsächlich für Europa, wenn das Land Südtirol diesbezüglich aktiv wird und Investitionen tätigt, wodurch die Menschen sich näher kommen bzw. Brücken gebaut werden, um auch über die Grenzen hinaus diese Verbindungen zu sichern. Ich bin überzeugt, dass das weiterhin in der Hand des Landes Südtirol bleiben würde.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): *(unterbricht)*

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Diesbezüglich gibt es noch keine Verträge. Man kann eventuell auch daran denken, denn es geht immer um Besitz, da haben Sie recht, wenn es soweit kommt, dass man diese Verträge abschließt. Jetzt arbeitet man daran, um das zu machen. Soweit war es noch nicht, dass man über diese Grenzen hinaus kommt, dass man auch daran denkt, wie es weitergeht.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 33: mit 18 Ja-Stimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 34

*Busbahnhöfe, intermodale Zentren
und andere Infrastrukturen*

1. Für die Integration und den Anschluss zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln werden die Areale und Infrastrukturen bestimmt, die für die Fahrgastdienste und für den Aufenthalt und Verkehr öffentlicher und privater Fahrzeuge zur Personenbeförderung von Bedeutung sind.
2. Das Land Südtirol kann diese Areale innerhalb der im Gemeindebauleitplan vorgesehenen Zonen für übergemeindliche öffentliche Einrichtungen bestimmen. Bei Fehlen oder Untauglichkeit der Zonen kann das Land bei der zuständigen Gemeinde die Nutzung im Rahmen einer Vereinbarung von bereits bestehenden oder mit entsprechender Änderung des Gemeindebauleitplanes einzurichtenden Zonen für übergemeindliche öffentliche Einrichtungen beantragen. 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.
3. Das Land Südtirol kann bei den betroffenen öffentlichen oder privaten Rechtssubjekten die Nutzung im Rahmen einer Vereinbarung einer Infrastruktur beantragen, die für die Durchführung der Dienste für den öffentlichen Verkehr geeignet ist. Bei fehlender Einigung zwischen den Parteien kann das Land Südtirol ein Enteignungsverfahren laut Landesgesetz über die Enteignungen einleiten.
4. Remisen zur Unterbringung und Instandhaltung der Fahrzeuge und des Rollmaterials oder sonstige für Personenverkehrsdienste von Landesinteresse bedeutende Infrastrukturen, bei denen es sich nicht um solche laut Absatz 1 handelt, können in den Gewerbegebieten errichtet werden, die im jeweiligen Gemeindebauleitplan ausgewiesen sind.
5. Mit der Führung der Busbahnhöfe und anderer Dienstleistungsinfrastrukturen für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs, die von Landesinteresse sind, können Unternehmen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmte Dienste erbringen, Gemeinden und Landesgesellschaften betraut werden.

Art. 34

*Autostazioni, centri intermodali
ed altre infrastrutture*

1. Per l'integrazione e l'interscambio tra i diversi mezzi di trasporto sono individuate le aree ed infrastrutture funzionali ai servizi per i passeggeri e alla sosta e circolazione dei mezzi pubblici e privati adibiti al trasporto di persone.
2. La Provincia di Bolzano può individuare tali aree all'interno delle zone per attrezzature collettive sovracomunali previste nel piano urbanistico comunale. In difetto di tali zone ovvero in caso di inidoneità delle stesse, la Provincia può richiedere al competente Comune, in regime di convenzione, l'utilizzo di zone per attrezzature collettive comunali 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.
3. La Provincia di Bolzano può richiedere ai soggetti interessati, pubblici o privati, l'utilizzo in regime di convenzione di un'infrastruttura idonea per lo svolgimento dei servizi funzionali al trasporto pubblico. In caso di mancato accordo tra le parti, la Provincia di Bolzano può ricorrere al procedimento espropriativo di cui alla legge provinciale sugli espropri.
4. Rimesse per il ricovero e la manutenzione dei veicoli e del materiale rotabile o altre infrastrutture, diverse da quelle previste al comma 1 e comunque funzionali al servizio di trasporto pubblico

d'interesse provinciale, possono essere realizzate nelle zone produttive previste nel piano urbanistico comunale.

5. La gestione di autostazioni e di altre infrastrutture di servizio ai passeggeri del trasporto pubblico d'interesse provinciale può essere affidata a imprese che erogano servizi destinati al trasporto pubblico, ai Comuni e alle società della Provincia.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 2, der letzte Satz wird gestrichen". "Comma 2, l'ultimo periodo è soppresso".

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Blaas: "Absatz 2, der letzte Satz wird gestrichen". "Comma 2, l'ultimo periodo è soppresso".

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 2, der letzte Satz wird gestrichen". "Comma 2, l'ultimo periodo è soppresso".

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 2 Alternativantrag. Am Ende des Absatzes werden folgende Worte hinzugefügt: ", außer im Falle eines gegenteiligen Beschlusses, den der zuständige Gemeinderat mit Zwei-Drittelmehrheit gefasst hat, oder einer gegenteiligen Entscheidung der Bevölkerung im Rahmen einer Volksbefragung."

"Comma 2. Emendamento alternativo. Alla fine del comma sono aggiunte le seguenti parole: "a meno che il Consiglio comunale non decida diversamente con una deliberazione adottata dai due terzi del Consiglio stesso oppure se la popolazione decide diversamente nell'ambito di una consultazione popolare."

Änderungsantrag Nr. 5, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 3, der letzte Satz wird gestrichen". "Comma 3, l'ultimo periodo è soppresso".

Änderungsantrag Nr. 6, eingebracht vom Abgeordneten Blaas: "Absatz 5: Nach dem Wort "Gemeinden" werden folgende Worte eingefügt: "Gemeindebetriebe und In-House-Gesellschaften der jeweiligen Gemeinde".

"Comma 5: Dopo le parole "ai Comuni" sono inserite le seguenti parole: "alle aziende comunali, alle società inhouse del rispettivo Comune".

Abgeordneter Blaas, bitte.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Ich habe zwei Änderungsanträge eingebracht, und zwar die Nr. 2 und Nr. 6. Ich sehe, dass Kollege Dello Sbarba und seine Gruppe einen gleichlautenden eingebracht haben. Das freut mich. Ich habe das bereits in der vierten Gesetzgebungskommission angemahnt und auch in meinem Minderheitenbericht vermerkt. Ich habe nach der delikaten Diskussion um den Artikel 5 Zweifel. Ich möchte den zuständigen Landesrat für die Gemeinden fragen, der uns gerade verlassen will, ob dieser Punkt mit dem Rat der Gemeinden abgeklärt ist. Ansonsten erübrigt sich jede Diskussion. Ich möchte wissen, ob hier zumindest Klarheit herrscht. Vernommen habe ich diesbezüglich nichts, obwohl dieser Punkt die Gemeindeautonomie doch maßgeblich beschneidet. Ich weiß, Herr Landesrat, dass Ihnen diese Gemeindeautonomie sehr am Herzen liegt. Deswegen an Sie die Frage, was Sie davon halten.

Es ist jedenfalls bedenklich, wenn in einer Gesetzespassage steht, dass bei fehlender Einigung mit der zuständigen Gemeinde das Land Südtirol aus eigener Initiative die eventuelle Änderung des Gemeindebauleitplanes im Sinne des geltenden Landesraumordnungsgesetzes vornehmen kann. Warum gibt es hier keinen Aufschrei? Das wundert mich von Seiten der Gemeinden. Warum steht im Gutachten des Rates der Gemeinden davon überhaupt nichts? Wurde darüber vielleicht nicht geredet? Das könnte eine plausible Erklärung sein.

Ich habe in der Gesetzgebungskommission Landesrat Mussner gefragt, ob es mit einer solchen Textpassage möglich wäre, so konkret wie im Fall der Seilbahnverbindung Brixen-Plose vom Bahnhof aus, dies von Amts wegen einfach auszudrücken. Er hat mir gesagt, dass es theoretisch möglich wäre. Ich stelle hier schon die Frage, wieso es keinen Aufschrei in den Gemeinden oder vom Rat der Gemeinden gibt. Das ist ein massiver Eingriff in die Gemeindeautonomie. Es ist auch so, dass man hier vielleicht ein Spiel betreibt und sagt, dass die gute Gemeinde sich nicht zu äußern braucht und bei einer eventuellen Entscheidung von Seiten der Landesregierung die ganze Schuld nach Bozen schiebt. So kann es nicht sein. Deswegen habe ich den Änderungsantrag vorgelegt.

Der Änderungsantrag Nr. 6 betrifft den Absatz 5, in dem steht, dass mit der Führung der Busbahnhöfe und anderer Dienstleistungsinfrastrukturen für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs, die von Landesinteresse sind, Unternehmen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmte Dienste erbringen, Gemeinden und Landesgesellschaften betraut werden können. Hier wäre es durchaus sinnvoll, wenn In-House-Gesellschaften der Gemeinden oder so wie die Stadtwerke Brixen, Bruneck oder die SEAP für Bozen hier mit eingefügt würden. Wir sollten uns diese Möglichkeit nicht verbauen. Ich danke für die Aufmerksamkeit und hoffe um Zustimmung.

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

PRESIDENTE: La parola al consigliere Dello Sbarba, prego.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): I nostri due emendamenti di soppressione sono identici a quelli che ha spiegato adesso il collega Blaas. Nel primo, che riguarda il comma due, noi crediamo che per realizzare opere così importanti vada ricercata in ogni caso un'intesa con il comune interessato, instaurando un dialogo opportuno con istituzioni non è possibile che non si trovi un'intesa e comunque, se l'amministrazione comunale dovesse essere particolarmente resistente, ne dovrà rendere conto ai propri cittadini. Questa è l'autonomia, che è autonomia e anche responsabilità verso i propri cittadini.

Il secondo emendamento riguarda il comma 3. La motivazione è la stessa. Grazie alle domande del collega Blaas in commissione è emerso che con questa norma un'opera come la funivia della Plose a partire dalla stazione ferroviaria di Bressanone avrebbe potuto essere imposta non tenendo conto dell'opinione della cittadinanza del comune. Non crediamo che questa sia la strada corretta. Crediamo che le cose vadano fatte ma fare opere senza il consenso né dei Comuni né del cittadino non è la strada giusta. Costa un po' di fatica, ma credo che il consenso alla fine si possa trovare.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Mein Vorschlag geht in dieselbe Richtung, denn ich halte es für sehr problematisch, dass hier so einfach über die Gemeinde hinweg gefahren werden kann. Das Problem ist, dass, wenn das nicht gestrichen wird, es dann bleibt. Ich würde eine Einschränkung vornehmen. Ich habe einen Änderungsantrag als Alternativantrag vorgeschlagen. Das Beste wäre, wenn man es streichen würde, aber es kann durchaus Fälle geben, bei denen eine solche Maßnahme angebracht erscheint oder ist. Ich denke allerdings, man sollte eine Einschränkung vornehmen, dass, wenn der zuständige Gemeinderat mit Zweidrittelmehrheit sagt, das nicht oder wenn es eine Volksbefragung auf Gemeindeebene zu einer solchen Frage gegeben hat, das Land sich nicht einfach darüber hinwegsetzen kann. Ich glaube nicht, dass das sinnvoll ist. Ich glaube, dass man hier schon im Sinne einer qualifizierten Mehrheit im Gemeinderat oder speziell einer Entscheidung per Volksentscheid auch diese Entscheidungen als Land respektieren muss.

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

PRÄSIDENT: Abgeordneter Steger, Sie haben das Wort.

STEGER (SVP): Es gibt Themen, die sich auf Gemeindeebene abspielen und die auch oft überörtliche Bedeutung haben. Überörtliche Bedeutung haben heißt, dass man zumindest eine Möglichkeit haben muss, sie durchzuführen. Dass das in Zusammenarbeit mit den Gemeinden passiert, ist gute Tradition. Ich denke, das ist in der Vergangenheit so gewesen und wird auch in Zukunft so sein, dass sich die Institutionen nicht nur begegnen, sondern in partnerschaftlicher Zusammenarbeit Entscheidungen treffen und dass sie sich auf Augenhöhe treffen. Das ist auf jeden Fall wichtig.

Dass man aber hier sozusagen ein Vetorecht einführt, halte ich überzogen. Wenn wir jetzt diesen Passus streichen würden, dann wäre es so, dass, wenn eine Gemeinde nein sagt, nichts ist. Das halte ich gerade, wenn es sich um Initiativen handelt, die überörtliche Bedeutung haben, auch für nicht korrekt. Wichtig ist, dass man sich, wie gesagt, auf Augenhöhe begegnet.

Wir haben ein offizielles Organ, das Rat der Gemeinden heißt. Dieser hat Gutachten zu Gesetzen abzugeben und hat Gutachten auch hierzu abgegeben. Wenn zum Artikel 34 kein Einwand besteht, dann gehe ich davon aus, dass es nicht nur in guter Absprache mit der Landesregierung im Vorfeld war, sondern auch weil der Rat der Gemeinden nicht Angst haben muss, dass diese Landesregierung gegen die Interessen der Gemeinden arbeiten würde. Ich denke nicht an einzelne Bürgermeister, sondern daran, dass der Rat der Gemeinden grundsätzlich doch ein gewisses Gewicht hat. Ich denke, dass auf den Regierungsbänken mehrere Personen sitzen, die großes Gewicht auch im Rat der Gemeinden hatten. Insofern gehe ich davon aus, dass hier keine Sorge besteht, dass es zu Unstimmigkeiten oder zu untragbaren Situationen kommt, sondern dass diese Landesregierung vielmehr den Kontakt auf Augenhöhe mit den Gemeinden sucht, genauso wie wir als Landtag. Das zeigen auch ihre Anträge, dass man sehr genau darauf schaut, dass die Autonomie der Gemeinden gewahrt bleibt.

Aber, wie gesagt, wenn es sich um überörtliche Initiativen handelt, dann finde ich es schon richtig, dass zuletzt auch die Möglichkeit besteht, etwas durchzuführen, weil es ansonsten, wie gesagt, ein schlichtes Vetorecht wäre und das ist richtig bei Gemeindethematiken, die nur die Gemeinde betreffen und nicht überörtliche Auswirkungen haben. Ich denke, dass es richtig ist, dass es eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Landesregierung und Gemeindeverwaltungen ist. Ich bin überzeugt, dass das auch stattfinden und keine Probleme dazu geben wird. Sonst hätte auch der Rat der Gemeinden in seinem Gutachten diesen Punkt nicht gutgeheißen.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Nun, Kollege Steger, es ist ja nicht so, dass, wenn wir diesen Artikel streichen, die Gemeinden ein Vetorecht hätten. Wir wollen nur, dass hier der größtmögliche Konsens gefunden wird, dass alle Wege ausreichend gegangen werden und nicht das Land quasi allein oder im Sinne einiger Interessierten entscheiden kann. Das war eigentlich der Grund, weshalb ich diesen Änderungsantrag eingebracht habe. Niemand will hier etwas blockieren oder niemand will den Gemeinden ein Recht zusprechen, einzig und allein darüber zu entscheiden, ob ein Projekt gebaut oder nicht gebaut wird, das von übergemeindlichem Interesse ist. Deshalb ist Ihre Argumentation, meiner Meinung nach, nicht ganz schlüssig, denn wenn wir diese Passage streichen würden, dann hätte nicht automatisch die Gemeinde das Recht, ein Veto einzulegen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich würde einmal mutmaßen, dass im Gemeindenverband letzten Endes auch wieder SVP-Vertreter sitzen und das schon auch mit ein Grund war. Das ist keine übergeordnete in dem Sinne parteilose Struktur, die über den Dingen steht und dann diese Dinge bewertet. Das muss man schon auch sagen.

Aber eines sollten wir schon berücksichtigen, denn hier steht, dass bei fehlender Einigung mit der zuständigen Gemeinde das Land Südtirol aus eigener Initiative die eventuelle Änderung des Gemeindebauleitplanes im Sinne des geltenden Landesraumordnungsgesetzes vornehmen kann. Was heißt das konkret? Wenn eine Gemeinde beispielsweise hergeht und so wie jetzt im Falle von Brixen eine Volksabstimmung macht oder auch vor einer Entscheidungsfindung eine Volksbefragung macht und die Bevölkerung ganz klar sagt, dass sie dies in dieser Gemeinde nicht wolle und aufgrund dieser Volksentscheidung die Gemeinde zum Land auch nein sagt, dann geht das Land her und sagt, das interessiert uns einfach nicht und wir haben die gesetzlichen Möglichkeiten und tun es trotzdem. Das kann, glaube ich, keine demokratische Haltung des Landes sein, weil wir es umgekehrt genauso wenig akzeptieren würden, wenn sich die Gemeinden über das Interesse des Landes setzen würden. Das wäre genauso unzulässig.

Ich denke, es sollte schon der Sinn des Gesetzgebers sein, einen Konsens zu suchen. Wenn dieser Konsens nicht da ist, dann muss man nach Wegen suchen, um einen Konsens trotzdem zu finden oder auch eine Entscheidung einfach zu akzeptieren. Souverän in einer Gemeindekörperschaft ist die Gemeinde und die Bevölkerung, die in einer Gemeinde lebt und nicht das Land. Wenn die Bevölkerung und die Gemeinde zu einem Projekt nein sagen, dann muss ein Nein ein Nein sein.

ABGEORDNETE: *(unterbrechen)*

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Das ist die Frage, weil das Beispiel mit der Seilbahn in Brixen genannt wurde. Was ist jetzt effektiv das schwergewichtigere übergeordnete Interesse? Der Eingriff, der in der entsprechenden Gemeinde gemacht wird oder das wirtschaftliche Interesse, das vielleicht die ganze Talschaft hat? Dieselbe Argumentation haben wir mit dem Flughafen ganz genauso.

Ich glaube, wir sollten schon diesen Antrag der Kollegen annehmen, die diese doch bedenkliche Passage streichen wollen, dass man über die Gemeinden und über die Bevölkerung in dieser Gemeinde einfach hinweg fahren kann. Das kann und darf einfach nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, weil das nichts mit demokratischer Grundhaltung zu tun hat.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Kollege Steger hat natürlich recht, dass es die zwei Seiten der Medaille gibt. Wenn wir übergemeindliche Strukturen schaffen, die in der Regel von der Bevölkerung abgelehnt werden, dann gibt es eine ganze Reihe von Beispielen. Dann könnte man überhaupt nie mehr nirgendwo irgendetwas, wie zum Beispiel den Verbrennungsofen, errichten. Das ist schon klar. Da hat der Landesgesetzgeber natürlich auch die Aufgabe, die übergemeindliche Interessenslage zu schützen. Das stimmt, das ist völlig richtig.

Wenn wir das nicht mehr zur Kenntnis nehmen - deshalb habe ich in diesem Alternativantrag eine qualifizierte Mehrheit eines Gemeinderates bzw. die Volksbefragung angesprochen - und darüber hinweggehen, also einfach eine Volksbefragung missachten, dann wird es schwierig. Dann gehen wir, glaube ich, in eine Richtung, in der wir, wenn wir es so genehmigen, wie es die Landesregierung vorgeschlagen hat, die Autonomie der Gemeinden auf die Müllhalde kippen, die dann niemand errichten will wahrscheinlich, aber das ist das Problem.

Dass der Gemeindenverband, der Rat der Gemeinden hier keinen Einwand macht, ist für mich völlig klar, denn damit haben die Gemeinden ein Schlupfloch. Sie sprechen sich dann zwar gegen ein Projekt aus, sagen aber, dass dies das böse, böse Land beschlossen hat. Das ist diese Scheinheiligkeit, die ich meine. Wenn schon müssen die Gemeinden selbst die Verantwortung übernehmen.

Nehmen wir das Beispiel der Seilbahn in Brixen her, aber das ist ein anderes Beispiel als es zum Beispiel der Müllverbrennungssofen ist, denn die Seilbahn Brixen kann von der Gemeinde als reine Gemeindeangelegenheit betrachtet werden, weil es nur das Gemeindegebiet Brixen betrifft. Vom Land kam es andererseits, weil wir die Eintragung in den Skipistenplan haben. Ich bitte eines nicht zu vergessen. Ich habe gerade erst die Antwort vom zuständigen Landesrat Theiner erhalten, der das bestätigt, denn wir wissen, dass beispielsweise die Seilbahn explizit Brixen-St. Ändra in den Fachplan eingetragen wurde. Das heißt, das Land erklärt jetzt plötzlich ein reines in einem Gemeindegebiet liegendes Projekt, das nur diese Gemeinde betrifft, Seilbahn Brixen-Plose oder St. Andrä, zum Landesinteresse und setzt sich dann unter Zuhilfenahme dieses Passus im Artikel 34 des Mobilitätsgesetzes einfach über die Entscheidung der Gemeinde, der Bevölkerung hinweg.

Hier geht es nicht um Müllhalden, sondern um Beförderungsstrukturen, Mobilitätsstrukturen, denn wir sind beim Mobilitätsgesetz und nicht bei der Müllhalde oder beim Müllverbrennungssofen. Deshalb bitte ich schon die Kirche im Dorf, in der Gemeinde zu belassen. Wenn man schon diesen Passus nicht streichen will, dann sollte man wenigstens respektieren - nachdem es nicht um Verbrennungsöfen und übergemeindliche Strukturen dieser Art geht, sondern um klare auch Infrastrukturen, wo es wirklich sehr umstrittene Entscheidungen gibt -, dass es eine Volksbefragung in einer Gemeinde gibt oder eine qualifizierte Mehrheit im Gemeinderat. Das müssen wir dann schon irgendwo berücksichtigen. Wenn wir uns darüber hinwegsetzen, dann kippen wir als Landesgesetzgeber die Autonomie der Gemeinden sozusagen auf die Müllhalde. Der Rat der Gemeinden schraubt sich, wie man umgangssprachlich so schön sagt, um die Verantwortung, wenn die Gemeinde, der Bürgermeister oder die Mehrheit in der Gemeinde sagt, dass man dagegen sei, dass aber das böse Land das Ganze durchgezogen hätte. So einfach sollten wir es beiden Seiten nicht machen, weder der Gemeinde noch dem Land. Da muss es dann schon entsprechend Überzeugungsarbeit geben.

Noch einmal. Wir reden nicht von Müllverbrennungsöfen und anderen Dingen, sondern von Strukturen im Rahmen der Mobilität und des Mobilitätsgesetzes. Hier geht es also nicht um Sanitätsstrukturen wie zum Beispiel um eine Einrichtung für psychisch Kranke oder was auch immer, wo es auch schon umstrittene Projekte gegeben hat und es richtig ist, dass es manchmal auch irrationale Ängste in Gemeinden gibt, wo man sagt, dass man diese Strukturen nicht wolle, denn dann würde es nie errichtet, sondern es geht, aufgepasst, um eine Infrastruktur im Mobilitätsbereich. Deshalb würde ich bitten, eine Einschränkung vorzunehmen und die qualifizierte Mehrheit einer Gemeinde oder eine Volksbefragung absolut zu respektieren.

SCHIEFER (SVP): Ich möchte daran erinnern, dass hier in diesem Hause mehrere langjährige Kommunalverwalter sitzen, denen die Anliegen der Gemeinden sicher am Herzen liegen.

Man muss eines sagen. Wenn der Rat der Gemeinden diesen Satz als gefährlich für die Gemeindeautonomie erachtet hätte, dann hätte er wahrscheinlich darauf hingewiesen. Auch Landesrat Schuler ist dieser Meinung, aber ich muss sagen, dass es viele Fälle gibt, bei denen übergemeindliche Anlagen nicht nur im Bereich Umwelt und Soziales vorgesehen wurden. Da hat auch niemand geschrien. Wer hat uns im Unterland geholfen, wenn jahrelang das Damoklesschwert für den Giftverbrennungssofen in Tramin vorgesehen war, und zwar von Lana nach Tramin? Kaum jemand hat uns da geholfen. Das ist eine von mehreren Anlagen, die von Landesinteressen vorgesehen wurden. Ich glaube, in diesem Fall ist das weniger besorgniserregend als viele andere Dinge, die schon lange in der Vergangenheit passiert sind und noch passieren werden. Ich glaube, das kann man ungeniert so stehen lassen, denn es wird nichts passieren, was irgendwo die Gemeindeautonomie aushöhlen könnte.

SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden - SVP): Zuerst möchte ich feststellen, dass je nach Thema der Ton zum Thema Gemeindeautonomie ein anderer ist. Heute waren wir schon beim Artikel 5. Es gibt auch andere Beispiele, wenn es darum geht, Gebühren abzuschaffen, die

massiv die Gemeinden betreffen würden, die hier aus den Reihen der Abgeordneten kommen. Da hat man kein allzu großes Problem mit der Gemeindeautonomie.

Zum anderen. Ich möchte festhalten, dass wir Dinge haben, und zwar die Gemeindeaufgaben und die Verantwortung der Gemeinden und wir haben übergemeindliche Aufgaben, die in der Regel als Aufgaben im Landesinteresse bezeichnet werden. Wir haben Themen, wo sich die beiden dann überschneiden, dass wir zwar übergemeindliche Projekte haben und diese verwirklichen müssen, aber so wie in diesem Fall Bauleitpläne der Gemeinde zu ändern sind und das wieder in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt.

Man muss schon noch einmal darauf hinweisen, dass im Absatz 2 des Artikels 34 ganz eindeutig von übergemeindlichen öffentlichen Einrichtungen die Rede ist. Es sind einige Beispiele genannt worden. Nehmen wir ein anderes her. Wenn ein Verkehrsdienst für ein ganzes Tal eingerichtet wird und in einer x-beliebigen Gemeinde ein Busbahnhof errichtet werden muss - es kann die erste oder letzte Gemeinde sein, die vom Technischen her am sinnvollsten ist -, dann kann doch nicht akzeptiert werden, dass sich eine Gemeinde dagegen sträubt und das ganze Tal mit dem Dienst nicht erschlossen werden kann. Bei allem Respekt, denn ich bin der erste Verteidiger der Gemeindeautonomie, aber wenn es um übergemeindliche Interessen geht, dann muss verhandelt und diskutiert werden. In den allermeisten Fällen wird man auch eine Lösung finden, aber im übergemeindlichen Interesse muss das Land in diesem Fall eine letzte Konsequenz setzen können.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Ich glaube, dass diesbezüglich alle der gleichen Meinung sind. Es ist manchmal notwendig, auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Interesse des Landes und wo nichts mehr geht, wie es das Beispiel vom Kollegen Schuler gezeigt hat, diese Maßnahme zu treffen. Ich kann nicht sagen, dass in vierzehn Jahren so etwas jemals passiert ist, weil immer durch einen Dialog ein Punkt entstanden ist, wo man sich getroffen hat.

Das Beispiel von Brixen ist nicht ganz ideal, weil es dort das Land selber war, das dieses Areal hat. Deswegen war es nicht notwendig, dies zu machen, denn das Land war Besitzer dieser Fläche. Das Beispiel, das Landesrat Schuler genannt hat, kann passieren, und zwar, dass eine Gemeinde nicht will, dass auf ihrem Territorium etwas gemacht wird, was notwendig ist, weil es auch übergemeindlich zu sehen ist. Wenn es nicht mehr geht, dann muss man auch intervenieren können. Ich bin sicher, dass dies die Gemeinden auch diskutiert haben. Wenn sie nicht interveniert sind, dann ist dies ein Zeichen der Annahme. Wenn keine Einigung getroffen werden kann, dann steht das Interesse des Landes darüber. Diese Möglichkeit muss man haben.

Wir schlagen deshalb vor, die Änderungsanträge Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5 abzulehnen.

Beim Änderungsantrag Nr. 6 vom Kollegen Blaas beantrage ich eine sprachliche Richtigstellung, und zwar sollen nach dem Wort "Gemeinden" folgende Worte eingefügt werden: ", deren Sonderbetriebe und Gesellschaften".

Dopo le parole "ai comuni" sono inserite le seguenti parole: "alle loro aziende speciali e società".

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 12 Ja-Stimmen und 16 Nein-Stimmen abgelehnt.

Die Änderungsanträge Nr. 2 und 3 sind hinfällig.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 13 Ja-Stimmen und 15 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 5: mit 13 Ja-Stimmen und 16 Nein-Stimmen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 6 mit der sprachlichen Änderung, welche Landesrat Mussner vorgeschlagen hat: Nach dem Wort "Gemeinden" werden folgende Worte eingefügt: ", deren Sonderbetriebe und Gesellschaften" - Dopo le parole "ai comuni" sono inserite le seguenti parole: "alle loro aziende speciali e società": mit 28 Ja-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen genehmigt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 34? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen, 4 Nein-Stimmen und 7 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 35

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

1. Die Haltestellen sind zu genehmigen.

2. Die Lieferung und die Installation der Schutzdächer sowie die Lieferung der zusätzlichen Ausstattung der Haltestellen werden auf der Grundlage eines Jahresprogramms verfügt.

3. Sind die Arbeiten für die Verwirklichung neuer Haltestellen oder jene zur Sicherung und strukturellen Anpassung oder außerordentlichen Instandhaltung bereits bestehender Haltestellen besonders aufwendig, können Beiträge bis zu höchstens 70 Prozent der zulässigen Ausgaben gewährt werden.

Art. 35

Fermate del trasporto pubblico

1. Le fermate devono essere autorizzate.
2. La fornitura e posa in opera delle pensiline, nonché la fornitura delle altre dotazioni alle fermate sono disposte sulla base di un programma annuale.
3. Qualora i lavori per la realizzazione di nuove fermate o per la messa in sicurezza e l'adeguamento strutturale o la manutenzione straordinaria delle fermate esistenti siano particolarmente gravosi, possono essere concessi contributi sino ad un massimo del 70 per cento delle spese ammissibili.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 35? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

7. ABSCHNITT
TARIFSYSTEM

Art. 36

Grundzüge des Tarifsystems

1. Das Land Südtirol fördert den Zusammenschluss zu einem einheitlichen Tarifsysteem der Linienverkehrsdienste mit Bus, Trambahn, Seilbahn und sonstiger Dienste auf fest installierten Anlagen, sowie der regionalen Eisenbahndienste auf den Strecken im Tarifbereich des Landes Südtirol.
2. Über das integrierte Tarifsysteem hinaus können, auch auf der Grundlage entsprechender Vereinbarungen, besondere Tarife und Nutzungsbedingungen genehmigt werden.

Capo VII

Sistema tariffario

Art. 36

Caratteristiche generali del sistema tariffario

1. La Provincia di Bolzano promuove l'integrazione in un unico sistema tariffario dei servizi di trasporto di linea automobilistici, tranviari, funiviari e altri servizi su impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali sulle tratte di competenza tariffaria della Provincia di Bolzano.
2. Oltre al sistema tariffario integrato, possono essere approvate, anche sulla base di apposite convenzioni, particolari tariffe e condizioni di utilizzo.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 3: Nach Absatz 2 wird folgender Absatz hinzugefügt: "3. Den Pendlerinnen und Pendlern wird die Möglichkeit geboten, für eine Strecke ihrer Wahl, vom eigenen Wohnsitz ausgehend, einen ermäßigten Tarif zu erhalten."

"Comma 3. Dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: "3. Alle persone pendolari viene offerta la possibilità di una tariffa a prezzo ridotto su una tratta a propria scelta a partire dal proprio domicilio".

Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Quello delle tariffe é un tema particolarmente delicato verso l'utenza,. Con il nuovo sistema tariffario abbiamo avuto un grandissimo aumento dell'efficienza, della compattezza del sistema ecc. però purtroppo i prezzi dei viaggi sono aumentati due volte, una volta quando fu introdotto e un'altra volta poco tempo fa. Sappiamo che l'aumento deriva dal fatto che c'è un obbligo di copertura con tariffe con una certa percentuale, noi siamo sotto, ma crediamo che vada fatta un'operazione di perequazione, quindi far pagare un po' di più alcuni e meno altri. In particolare ci sta a cuore la sorte dei pendolari che fanno sempre lo stesso viaggio ogni giorno non per divertimento ma per lavoro. È vero che con gli aumenti che ci sono stati le penalizzazioni maggiori sono state messe a carico di chi viaggia di meno, i pendolari di lungo tragitto ne hanno quindi risentito di meno, però le persone che per lavoro percorrono tra i 4.000 km e i 7.000 km all'anno, quindi pendolari di breve e medio tratto, hanno subito solo con l'ultimo aumento, aumenti dal 30% al 10%. Solo per chi arriva a 10.000 km all'anno o oltre, l'ultimo aumento è stato nullo. Ma questi quanti sono? Noi ci ba-

siamo sui dati che ci ha fornito lo stesso assessore in risposta ad una nostra interrogazione e scopriamo che gli utenti sotto i 10 mila km l'anno sono il 96% dell'utenza, quindi sopra i 10 mila km ce n'è pochissima, sono il 4% l'anno, è vero che dai 10 mila km in poi l'aumento non c'è, ma tocca solo il 4%, per il 96% l'aumento c'è e il 66% si colloca sotto i 2.000 km l'anno e sono quelli che hanno avuto l'aumento più forte. Sono ovviamente utenti saltuari, ma per il 30% sono pendolari tra i 2.000 e i 10.000 km e lì sì che l'aumento c'è stato.

Bisogna pensare a queste persone, bisogna facilitare l'uso del mezzo pubblico di queste persone a un prezzo inferiore per chi è costretto a spostarsi per lavoro, anche perché, nella stragrande maggioranza, sono persone dipendenti a medio e basso reddito. Per questo proponiamo di aggiungere un terzo comma che dica: *"Alle persone pendolari viene offerta la possibilità di una tariffa a prezzo ridotto su una tratta a propria scelta a partire dal proprio domicilio"*. Scriviamo: "a propria scelta su una traccia", perché ci hanno fatto presente i tecnici dell'assessorato che in effetti c'è un problema per pendolari su più tratte quindi se si coprono le tratte per pendolari diventa complesso per persone che si muovono su più tratte coprire tutto, allora chiediamo almeno per una tratta a propria scelta la possibilità di una tariffa a prezzo ridotto.

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

PRESIDENTE: La parola al consigliere Blaas, prego.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Ich finde diesen Änderungsantrag in Ordnung. Für Berufspendler gibt es auch eine Reduzierung auf die Autobahngebühren. Hier vermisse ich aber, dass es ganz klar aufscheint, dass es Berufspendler sein müssen. Auch bei der Autobahn muss ein Mindeststandard eingehalten werden, das heißt, dass ich eine Bescheinigung haben muss, welche Strecke ich befahre und dass ich nur für diese Strecke die Ermäßigung erhalte. Es ist auch so, dass eine gewisse Regularität, könnte man sagen, gegeben sein muss. Aus diesem Grund werden wir diesen Änderungsantrag unterstützen.

Uns ist bewusst, dass die Sachen immer Geld kosten, aber wir sollten hier wirklich ein Zeichen setzen und die Berufspendler auch entlasten. Diese Kategorie hatte lange Zeit das Gefühl, eine der wenigen zu sein, die im Nahverkehr noch zahlen muss. Alle anderen hatten Ermäßigungen, und zwar von den Senioren bis zu den Studierenden und Schülern. Aus diesem Grund wäre es wichtig, ein Zeichen zu setzen. Man könnte diese Ermäßigung natürlich symbolischer Natur machen, die für den Landeshaushalt nicht weiß Gott wie zu Buche schlagen würde. Ich möchte noch einmal spezifizieren, für den einzelnen Berufspendler, allerdings könnte es durchaus ein Zeichen sein dahingehend, dass die Landesregierung und das Ressort für den öffentlichen Verkehr die Berufspendler schätzt und ihnen auch den nötigen Respekt entgegenbringt, zumal auch heute noch oft genau diese Berufspendler hart auf die Probe gestellt werden, wenn sie die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, weil manche Züge in der Früh schon voller Schüler sind. Das bedeutet, dass man die ganze Zeit stehen muss. Manchmal funktionieren die Klimaanlage nur im Winter und die Heizung nur im Sommer. Aus diesem Grunde wäre es durchaus sinnvoll, ein Zeichen der Wertschätzung von Seiten der Landesregierung gegenüber den Arbeitspendlern zu setzen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich würde vor allem den Einbringer um eine Präzisierung bitten, weil sich mir nicht ganz erschließt, was damit konkret gemeint ist. Hier steht, dass den Pendler die Möglichkeit geboten wird, für eine Strecke ihrer Wahl, vom eigenen Wohnsitz ausgehend, einen ermäßigten Tarif zu erhalten. Das hat eigentlich nichts mit dem Berufspendeln zu tun, sondern jemand, der in Mals wohnt, kann im Grunde genommen in Schluderns arbeiten und dort eigentlich pendeln, aber er kann sich für die Strecke seiner Wahl bis nach Innichen einen ermäßigten Tarif geben lassen. Es müsste schon präzisiert werden, dass das bis zu dem Ort ist, an dem er seinen Beruf ausübt und nicht generell eine Strecke seiner Wahl, weil so wie es hier steht, ist es überhaupt nicht präzisiert. Hier steht nur drinnen, dass jeder Pendler das Recht hat, von seinem Wohnsitz aus nach seiner freien Wahl irgendeine Strecke anzugeben, für die er einen ermäßigten Tarif bekommt. Das wäre zu präzisieren, weil dann der Änderungsantrag auch unsere Zustimmung finden würde.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ovviamente è inteso così, per cui chiedo se è possibile fare questa modifica linguistica.

PRESIDENTE: Preciso la modifica linguistica. Al posto delle parole "su una tratta a propria scelta" inserire le parole: "sul percorso casa-lavoro".

Ha chiesto la parola l'assessore Mussner, prego.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Darüber haben wir oft gesprochen. Wir sind die Thematik auch angegangen. Kollege Pöder hat oft die Gelegenheit wahrgenommen, um zu sagen, dass ich den Beschlüssen des Landtages nicht Folge leiste. Dies deshalb, weil es nicht geht. Es gibt mehrere Argumente dafür, die das vorschreiben. Ich will nicht wieder über die 35 Prozent reden, wo wir mit 24 Prozent dabei sind. Eines ist sicher. Der Südtirol Pass ist mit dem jetzigen Tarifsystem in jeder Hinsicht für alle Nutzerinnen und Nutzer günstig. Es gibt die Möglichkeit dahingehend, dass derjenige, der mehr fährt, immer billiger fährt. Wenn man das mit dem Kostenfaktor Auto vergleicht, dann muss man sagen, dass es in der Gesamtheit ein wirklich hervorragendes Instrument ist, um über die Mobilität zu verfügen. Deswegen schlage ich vor, den Änderungsantrag abzulehnen.

Dieser Vorschlag ist, meiner Ansicht nach, auch sozial ungerecht und auch nicht ausgeglichen. Was sollen dann die anderen Kategorien sagen? Wie viel Aufwand eine solche Aktion für die Bürger und für die Verwaltung bringen wird, lässt sich auch erahnen, weil wir effektiv ganz besondere Programme haben müssen, um den einzelnen Situationen gerecht zu werden. Derjenige, der viel fährt, ist mit dem jetzigen System in den Genuss einer Billigfahrt gekommen, was sich innerhalb des Jahres immer mehr reduziert. Dadurch werden Mindereinnahmen generiert, die wir nicht mehr verantworten können, weil wir Antworten an europäische und nationale Behörden geben müssen, wie es diesbezüglich weitergeht. Wir haben damals intern ausgerechnet, dass es im zweiten Jahr der Anwendung, Kollege Pöder, zu einem Rückgang der Einnahmen gegenüber 2014 auch gekommen wäre, und das können wir nicht einführen. Deswegen ersuche ich, den Änderungsantrag abzulehnen.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento n. 1 con la modifica linguistica: respinto con 15 voti favorevoli e 15 voti contrari.

Chi chiede la parola sull'articolo 36? Consigliere Knoll, prego.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich hätte eine Frage an den Landesrat, die nicht beantwortet wurde, und zwar wurde beim letzten Dreier-Landtag, was das Tarifsystem anbelangt, folgender Beschluss gefasst: *"Die Landesregierungen der drei Tiroler Landesteile werden beauftragt, ein gemeinsames Konzept zur Realisierung eines Gesamttiroler Tarifsystems für den öffentlichen Personenverkehr zu erstellen und sobald als möglich umzusetzen."* Jetzt ist in diesem Mobilitätsgesetz davon kein Wort zu lesen. Deswegen würde ich Sie um Auskunft bitten, warum das nicht berücksichtigt wurde bzw. ob es diesbezüglich bereits ein Konzept gibt, inwieweit es abgestimmt wurde und wann die Landesregierung in ihrer Zeitrechnung die Worte "sobald als möglich" interpretiert, ab wann man damit rechnen kann, dass das umgesetzt wird.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Ich hätte diesbezüglich auch noch eine Frage an den Landesrat. Ich habe vor einiger Zeit einen Beschlussantrag eingebracht, der dann angenommen wurde. Dieser behandelte damals das Thema dahingehend, was passieren würde, wenn jemand aus dem Süden kommt. Müsste er dann in Trient aussteigen, dort den Südtirol Pass entwerfen, um in den Genuss des Südtirol Passes zu kommen? Ansonsten würde es nicht funktionieren. Wäre diese Möglichkeit mittels elektronischer Datenübertragung angedacht gewesen, diese Fahrt schon vorzumerken oder, besser gesagt, vom Guthaben des Südtirol Passes elektronisch abzubuchen? Ich wollte Sie fragen, wie weit dieser Beschlussantrag in Ihrem Amt ausgearbeitet wurde, ob er reif ist oder ob wir hier noch warten müssen. Wie wollen Sie sich in dieser Sache bewegen? Was ist der Stand der Dinge?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Kollege Knoll, es stimmt, dass Sie mir gestern die Frage gestellt haben. Ich habe sie notiert, darauf aber nicht geantwortet. Ich kann Ihnen sagen, dass wir daran zusammen mit Landeshauptmannstellvertreterin Felipe und Landesrat Gilmozzi konkret arbeiten. Wir haben eine Bestandsaufnahme aufgenommen. Es gibt verschiedene Systeme und wir müssen versuchen, diese auf ein einziges System hinzuführen.

Was die Frage des Kollegen Blaas anbelangt, haben wir darüber auch konkret gesprochen. Es ist notwendig, dass die Staat-Regionen-Konferenz sich diesbezüglich auch ausspricht, und zwar in dem Sinne, dass sie es auch zugibt, weil wir im Süden eigentlich keine Kompetenz haben, die Tarifsysteme zu beeinflussen. Dort wird es, glaube ich, eine längere Zeit brauchen, bis etwas Konkretes vorgelegt werden kann.

Was die Euregio anbelangt, wird dort konkret daran gearbeitet, um eine Aktion gemeinsam zu machen. Ich bin auch zuversichtlich, dass es uns gelingt, etwas zu machen. Was die Zeiten anbelangt, kann ich Ihnen nichts sagen. Wir arbeiten aber schon konkret daran.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'articolo 36: approvato con 16 voti favorevoli, 2 voti contrari e 13 astensioni.

Art. 37

Integrirte Seilbahnanlagen

1. *Seilbahnanlagen, die nicht im Eigentum des Landes Südtirol sind und die dauerhaft bewohnte Ortschaften verbinden, können in das Verkehrsverbundsystem integriert werden.*
2. *Den Betreibern der Seilbahnanlagen wird ein Tarifausgleich zuerkannt. Dieser wird anhand von parameterbasierten Kriterien berechnet, welche die technischen und betrieblichen Besonderheiten der Anlage berücksichtigen, und auf der Grundlage der konventionellen Entfernungen.*

Art. 37

Impianti a fune integrati

1. *Gli impianti funiviari non di proprietà della Provincia di Bolzano, che collegano località stabilmente abitate, possono essere integrati nel sistema di trasporto integrato.*
2. *Ai gestori degli impianti funiviari è riconosciuta una compensazione tariffaria, calcolata in base a criteri parametrici che tengano conto delle caratteristiche tecniche e di esercizio degli impianti e in base alle distanze convenzionali.*

Chi chiede la parola? Nessuno. Apro la votazione sull'articolo 37: approvato con 19 voti favorevoli e 11 astensioni.

8. ABSCHNITT

ÖFFENTLICHE VERKEHRSDIENSTE

OHNE LINIENBETRIEB

Art. 38

Mietbusdienst mit Fahrer

1. *Für die Tätigkeit Mietbusdienst mit Fahrer wird mit Durchführungsverordnung Folgendes geregelt:*
 - a) *die Modalitäten und die technisch-organisatorischen Voraussetzungen für die Ausstellung der Landesermächtigung zur Ausübung der Tätigkeit,*
 - b) *die Einrichtung des Landesverzeichnisses der Mietbusunternehmen,*
 - c) *die Ausübung der Tätigkeit,*
 - d) *die Aufsichts- und Kontrollmodalitäten.*

Capo VIII

Servizi pubblici

non di linea

Art. 38

Noleggio autobus con conducente

1. *Per l'attività di noleggio autobus con conducente sono disciplinati con regolamento di esecuzione:*
 - a) *le modalità e i requisiti tecnico-organizzativi per il rilascio dell'autorizzazione provinciale all'esercizio dell'attività;*
 - b) *l'istituzione del registro provinciale delle imprese esercenti l'attività di noleggio autobus;*
 - c) *l'esercizio dell'attività;*
 - d) *le modalità di vigilanza e controllo.*

Chi chiede la parola? Nessuno. Apro la votazione sull'articolo 38: approvato con 16 voti favorevoli e 14 astensioni.

Art. 39

Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer

1. *Für die Tätigkeit Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer wird mit Durchführungsverordnung Folgendes geregelt:*

- a) die Richtlinien zur Ausarbeitung der Gemeindeverordnungen für die Ausstellung der Taxilizenz und der Ermächtigung zur Ausübung der Tätigkeit Mietwagen mit Fahrer,
- b) die Einrichtung des Berufsverzeichnisses für Fahrer von Fahrzeugen oder Wasserfahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste ohne Linienbetrieb bei der Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen,
- c) die Einrichtung und Zusammensetzung der Landeskommission zur Feststellung der Eignungsanforderungen für die Eintragung im Berufsverzeichnis laut Buchstabe b),
- d) die Fächer und Modalitäten für die Eignungsprüfung zur Eintragung in das Berufsverzeichnis laut Buchstabe b),
- e) die technisch-organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Ausübung der Tätigkeit,
- f) die Aufsichts- und Kontrollmodalitäten,
- g) die Modalitäten für Dienste zur Beförderung von Menschen mit Behinderungen.

2. Bei nachgewiesener Untätigkeit, die den Betrieb der öffentlichen Verkehrsdienste ohne Linienbetrieb beeinträchtigt, gewährt das Land Südtirol der säumigen Gemeindeverwaltung eine angemessene Frist, um Maßnahmen zu treffen. Verstreicht diese Frist ungenutzt, ergreift das Land Südtirol nach Anhören der säumigen Gemeinde Ersatzmaßnahmen.

Art. 39

Servizio taxi e noleggio con conducente

1. Per l'attività di servizio taxi e noleggio con conducente sono disciplinati con regolamento di esecuzione:

- a) i criteri per la redazione dei regolamenti comunali per il rilascio della licenza taxi e dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente;
- b) l'istituzione, presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano, del ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea;
- c) l'istituzione e la composizione della Commissione provinciale per l'accertamento dei requisiti d'idoneità per l'iscrizione nel ruolo di cui alla lettera b);
- d) le materie e le modalità dell'esame di idoneità per l'iscrizione al ruolo di cui alla lettera b);
- e) i requisiti tecnico-organizzativi e finanziari per l'esercizio dell'attività;
- f) le modalità di vigilanza e controllo;
- g) le modalità per servizi di trasporto di persone con disabilità.

2. In caso di accertata inattività, che pregiudichi il funzionamento dei servizi pubblici non di linea, la Provincia di Bolzano assegna all'amministrazione comunale inadempiente un congruo termine per provvedere. Decorso inutilmente tale termine, la Provincia di Bolzano, sentito il Comune inadempiente, provvede in via sostitutiva.

Chi chiede la parola? Nessuno. Apro la votazione sull'articolo 39: approvato con 17 voti favorevoli e 12 astensioni.

Art. 40

Schülerverkehrsdienste

1. Die Schülerverkehrsdienste außerhalb des Liniendienstes werden für die Beförderung von Schülern und Schülerinnen eingerichtet, die im Besitz der vorgesehenen Voraussetzungen sind.

2. Die Schülerverkehrsdienste können mit Autobussen, Kleinbussen, Schulbussen und Schulkleinbussen durchgeführt werden, die für die Nutzung durch Dritte für Liniendienste oder Mietwagendienste mit Fahrer zugelassen sind.

3. Die Schülerverkehrsdienste können, sofern freie Plätze vorhanden sind, auch von Fahrgästen genutzt werden, die nicht den Zielgruppen angehören, für die der Dienst eingerichtet wurde. Vorrang haben in dieser Reihenfolge Kindergartenkinder, nicht anspruchsberechtigte Schüler und Schülerinnen sowie Senioren und Seniorinnen, sofern sie in den betroffenen Ortschaften ansässig und im Besitz eines zielgruppenspezifischen Fahrscheins sind.

4. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen für die Schülerverkehrsdienste ist auch auf gesetzlich nicht als Staats-, Landes- oder Gemeindestraßen ausgewiesenen Straßen zulässig, sofern diese als befahr-

bar erklärt wurden und die Zustimmung des Eigentümers oder seines Vertreters vorliegt. Die entsprechenden Voraussetzungen und Verfahren werden mit Durchführungsverordnung geregelt.

5. Die Schülerverkehrsdienste werden mit Ausschreibungsverfahren an Unternehmen vergeben, die im Besitz der Voraussetzungen für die Ausübung der öffentlichen Personenbeförderung sind.

Art. 40

Servizi di trasporto scolastico

1. I servizi di trasporto scolastico al di fuori dei servizi di linea sono istituiti per il trasporto di alunni e alunne in possesso dei requisiti previsti.

2. I servizi di trasporto scolastico possono essere effettuati con autobus, minibus, scuolabus e miniscuolabus, immatricolati in uso di terzi per il servizio di linea o per il servizio di noleggio con conducente.

3. I servizi di trasporto scolastico possono essere utilizzati, quando vi siano posti eccedenti, anche da utenti che non appartengono alle categorie per le quali il servizio è stato istituito. È data priorità, nel seguente ordine, ai bambini e alle bambine della scuola materna, agli alunni e alunne non aventi diritto e alle persone anziane residenti nelle località servite, purché in possesso di uno specifico titolo di viaggio di categoria.

4. Il transito degli autoveicoli per i servizi di trasporto scolastico è autorizzato anche su strade non classificate ai sensi di legge come statali, provinciali o comunali, purché dichiarate agibili e previo consenso del proprietario o di chi lo rappresenta. I relativi presupposti e procedure sono disciplinati con regolamento di esecuzione.

5. I servizi di trasporto scolastico sono affidati con procedura di gara a imprese in possesso dei requisiti previsti per esercitare servizi di trasporto pubblico di persone.

Chi chiede la parola? Nessuno. Apro la votazione sull'articolo 40: approvato con 16 voti favorevoli e 14 astensioni.

9. ABSCHNITT
LUFTFAHRTTÄTIGKEIT

Art. 41

Führung

1. Das Land Südtirol kann die Führung von Flugzeug- und Hubschrauberlandeflächen an dafür qualifizierte Unternehmen unter Beachtung der nationalen Vorschriften und des Unionsrechts vergeben.

Capo IX

Attività aeronautica

Art. 41

Gestione

1. La Provincia di Bolzano può concedere la gestione di avio ed elisuperfici a società adeguatamente qualificate nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea.

Emendamento n. 1, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss: "L'articolo è soppresso." "Der Artikel wird gestrichen".

Emendamento n. 2, presentato dal consigliere Pöder: "L'articolo è soppresso." "Der Artikel wird gestrichen".

Emendamento n. 3, presentato dal consigliere Köllensperger: "L'articolo è soppresso." "Der Artikel wird gestrichen".

Emendamento n. 4, presentato dal consigliere Blaas: "Comma 2: Dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: "2. Il presente articolo decade con l'entrata in vigore della legge 'Norme sull'aeroporto di Bolzano'." "

"Absatz 2. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt: "2. Mit Inkrafttreten des Landesgesetzes ,Bestimmungen zum Flughafen Bozen' verfällt dieser Artikel." "

La parola al consigliere Dello Sbarba, prego.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): L'articolo 41 del Capo IX riguarda l'attività aeronautica. *"La Provincia di Bolzano può concedere la gestione di avio ed elisuperfici a società adeguatamente qualificate nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea."* Qui poi c'erano una serie di articoli sul finanziamento dei servizi aerei, si entra nel campo dell'aeroporto. Questo articolo fino adesso non c'era, non ne abbiamo avuto bisogno per cui non ne abbiamo bisogno neanche adesso. La Provincia può tranquillamente continuare a fare le cose che fa senza questo articolo. Noi chiediamo anche come segnale politico da parte della Giunta provinciale che l'articolo 41 e 42 vengano cancellati dal disegno di legge, perché queste scorie del vecchio articolo sull'aeroporto e riguardano anche l'aeroporto.

Per quanto riguarda i dettagli la Provincia ha enormi poteri per continuare a fare quello che faceva fino adesso.

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

PRÄSIDENT: Abgeordneter Steger, bitte.

STEGER (SVP): Wie vielleicht Kollege Dello Sbarba und auch die übrigen Kollegen gesehen haben, handelt es sich hier in keiner Weise um Finanzierungen, sondern um Koordinierungstätigkeiten. Dieser Artikel 41, mit dem das Land koordinierend einwirkt, ist wichtig und gehört hierher. Ich verstehe nicht, was dieser mit dem Flughafen von Bozen zu tun hat und mit der Diskussion dahingehend, ob für oder gegen den Flughafen und in welcher Form, öffentliche Finanzierung usw. Wir können nicht darüber diskutieren, ob es ein Flughafen in Bozen gibt oder nicht gibt. Diesen gibt es, ob wir es wollen oder nicht. Hier geht es um die Koordinierung. Deshalb würde ich es für richtig halten, wenn wir diesen Artikel in dieser sedes materiae, wo er im Mobilitätsgesetz auch hingehört, belassen würden.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Auch ich bin der Meinung, dass diese zwei Artikel aus diesem Gesetzentwurf herausgenommen werden sollen. Anders als meine Kollegen, die die Änderungsanträge eingebracht haben, würde ich den Vorschlag machen, sofern dies rechtlich möglich ist, diese so lange zu belassen, bis der Landesgesetzentwurf Nr. 60/15 "Bestimmungen zum Flughafen Bozen" in Kraft tritt. Man hat mir im Gesetzgebungsausschuss mitgeteilt, dass man diese Artikel nicht so einfach herausnehmen kann. Mittlerweile sind diese Artikel ziemlich verwässert, aber um dann ein einheitliches Gesetz über den Flughafen zu haben, wäre es, meiner Meinung nach, sinnvoll, mit dem eventuellem Inkrafttreten des Landesgesetzentwurfes Nr. 60/15 alle Artikel, die den Flughafen betreffen, zu haben und diese zwei Artikel aus diesem Gesetzentwurf Nr. 52/15 zu entfernen, sollte dies technisch möglich sein. Ich hoffe, dass mir jemand von der Landesregierung eine Antwort geben kann.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was die Änderungsanträgen Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 bezüglich Artikel 41 anbelangt, ist hier nur mehr ein Absatz enthalten, bei dem es um die Führung von Flugzeug- und Hubschrauberflächen geht. Es ist richtig, dass dies auch dabei bleibt.

Was den Änderungsantrag Nr. 4 bezüglich Artikel 41 Absatz 2 anbelangt, möchte ich darauf hinweisen, dass hier von Seiten des Landeshauptmannes ein ganz klares Konzept vorgelegt wurde, wo man über ein Gesetz mittels Referendum abstimmen wird. Wenn das Referendum positiv ausgeht, dann werden die alten Artikel zur Führung des Flughafens, die im Ausschuss gestrichen worden sind, wieder eingefügt, um ein organisches Gesetz zur öffentlichen Mobilität, zu dem auch der Flughafen und der Flugverkehr gehören, zu machen. Aus diesen Gründen schlagen wir vor, diese Änderungsanträge abzulehnen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 12 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen abgelehnt.

Die Änderungsanträge Nr. 2 und 3 sind hinfällig.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 7 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 41? Abgeordneter Knoll.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich ersuche, dass das Wort "nationalen" mit dem Wort "staatlichen" ersetzt wird.

Gibt es weitere Wortmeldungen? Keine. Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 41: mit 19 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 42

Flugverkehrsdienste

1. Das Land Südtirol koordiniert die Flugverkehrsdienste im Zusammenhang mit der Ausübung seiner Zuständigkeiten.

Art. 42

Servizi aerei

1. La Provincia di Bolzano provvede a coordinare i servizi aerei per l'adempimento delle proprie competenze.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Der Artikel wird gestrichen". "L'articolo è soppresso."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Der Artikel wird gestrichen". "L'articolo è soppresso."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Artikel wird gestrichen". "L'articolo è soppresso."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht vom Abgeordneten Blaas: "Absatz 2. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt: "2. Mit Inkrafttreten des Landesgesetzes ‚Bestimmungen zum Flughafen Bozen‘ verfällt dieser Artikel."

"Comma 2. Dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: "2. Il presente articolo decade con l'entrata in vigore della legge 'Norme sull'aeroporto di Bolzano'."

Abgeordneter Dello sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): È la stessa situazione dell'articolo precedente. Noi vorremmo cancellare l'articolo e da quanto ho capito dall'assessore avete bisogno di un segnalibro! Volete mantenere questi articoli 41 e 42 come promemoria. A me non sembra che abbiate bisogno di un segnalibro!

BLAAS (Die Freiheitlichen): Im Prinzip ist es dasselbe wie bei Artikel 41. Deshalb erübrigt sich jede Stellungnahme. Ich habe schon die Miene des Landesrates gesehen. Deshalb möchte ich nichts mehr hinzufügen.

PRÄSIDENT: Jetzt verstehe ich den Verzicht auf die Wortmeldungen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 12 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Die Änderungsanträge Nr. 2 und 3 sind hinfällig.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 9 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 42? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17-Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen ist Artikel 43 genehmigt. Ich möchte kurz etwas verifizieren, weil wir Zweifel haben. Das war Artikel 42.

Abgeordneter Köllensperger, bitte

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Sie haben gesagt, dass es Artikel 43 ist.

PRÄSIDENT: Wollten Sie sich deshalb zu Wort melden?

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Ja. Sie hatten vorhin gesagt, dass wir über Artikel 43 abstimmen. In der Tat war es aber der Artikel 42.

PRÄSIDENT: Ich gebe Ihnen recht.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Vielleicht wäre es angebracht, die Abstimmung über Artikel 42 noch einmal zu wiederholen.

PRÄSIDENT: Wenn es gewünscht ist, geht es in Ordnung. Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 42: mit 18 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 5 Stimmenthaltungen genehmigt.

10. Abschnitt
Beziehungen zu den Fahrgästen
Art. 43
Information

1. Den Fahrgästen wird die vollständige Information über die Art und Weise der Erbringung und der Nutzung der Dienste nach einheitlichen Standards gewährleistet.
2. Das Land Südtirol fördert die Einrichtung eines flächendeckenden Netzes von Verkaufsstellen für die Fahrscheine des öffentlichen Verkehrs sowie die Einrichtung von Informations- und Anlaufstellen, denen Aufgaben in Zusammenhang mit der Mobilität und sonstige zugewiesen werden können.
3. Für die Durchführung von und die Teilnahme an Initiativen zur Fahrgastinformation können Beiträge bis zu 50 Prozent der zugelassenen Ausgaben gewährt werden.

Capo X
Rapporti con l'utenza
Art. 43
Informazione

1. All'utenza è garantita la piena informazione circa le modalità di prestazione ed utilizzo dei servizi secondo standard uniformi.
2. La Provincia di Bolzano promuove l'istituzione di una rete capillare per la vendita dei titoli di viaggio dei servizi di trasporto pubblico e l'istituzione di punti d'informazione e di riferimento, ai quali possono essere attribuite funzioni collegate alla mobilità e altre funzioni.
3. Per la realizzazione e la partecipazione a iniziative per l'informazione dell'utenza possono essere concessi contributi nella misura massima del 50 per cento della spesa ammessa.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 43? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 44
Fahrschein

1. Wer die öffentlichen Linienverkehrsdienste nutzt, muss einen gültigen Fahrschein erwerben, der während der gesamten Fahrt und bis zur Ausstiegshaltestelle aufzubewahren und auf Verlangen des mit der Kontrolle beauftragten Personals vorzuweisen ist.
2. Auf den Zügen des Landes gelten auch die regulären überregionalen, nationalen und internationalen Fahrscheine, die von in Südtirol tätigen Unternehmen oder von anderen Betreibern ausgestellt werden, sofern entsprechende Vereinbarungen mit dem Land Südtirol abgeschlossen wurden.

Art. 44
Titolo di viaggio

1. Chi utilizza i servizi di trasporto pubblico di linea deve munirsi di valido titolo di viaggio, che deve essere conservato per la durata dell'intero percorso sino alla fermata di discesa ed essere esibito a richiesta del personale incaricato al controllo.
2. Sui treni provinciali sono ammessi anche i titoli di viaggio ordinari interregionali, nazionali ed internazionali, emessi dalle imprese operanti in provincia di Bolzano o da altri gestori, purché siano stati stipulati relativi accordi con la Provincia di Bolzano.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 44? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 45

Qualitätscharta für die Dienstleistung

1. Die mit einem öffentlichen Verkehrsdienst beauftragten Unternehmen im Sinne des Artikels 11 erstellen die Qualitätscharta für die Dienstleistung mit den mit Verordnung festgelegten Mindestinhalten, die auch die Rechte und Pflichten der Fahrgäste zu beinhalten hat.
2. Die Qualitätscharta für die Dienstleistung wird gemäß den mit den Verbraucherverbänden und betroffenen Unternehmerverbänden getroffenen Vereinbarungen abgefasst und bekannt gemacht.

Art. 45*Carta della qualità dei servizi*

1. Le imprese affidatarie di contratti di servizi di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 11 devono dotarsi della Carta della qualità dei servizi con i contenuti minimi stabiliti con regolamento, che deve anche contemplare i diritti e i doveri di passeggero e passeggeri.
2. La Carta della qualità dei servizi è redatta e pubblicizzata in conformità ad intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Der Titel des Artikels erhält folgende Fassung: "Beirat der Fahrgäste und Qualitätscharta für die Dienstleistung".

"La rubrica dell'articolo è così sostituita: "Consulta di passeggeri e passeggero e Carta della qualità dei servizi".

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1. Nach den Worten "Rechte und Pflichten der Fahrgäste" werden folgende Worte eingefügt: "gemäß Artikel 37 des Landesgesetzes vom 20. Dezember 2012, Nr. 22, und Artikel 2 Absatz 461 des Staatsgesetzes Nr. 244/2007".

"Comma 1. Alla fine del comma è aggiunto il testo seguente: "ai sensi dell'articolo 37 della legge provinciale 20 dicembre 2012, n. 22, e del comma 461 dell'articolo 2 della legge statale n. 244/2007".

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 2. Nach den Worten "betroffenen Unternehmerverbänden" werden folgende Worte eingefügt: "sowie mit dem Beirat der Fahrgäste gemäß den Absätzen 3 und 4 des vorliegenden Artikels".

"Comma 2, dopo le parole "con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate" sono aggiunte le seguenti parole: "e con la Consulta di passeggeri e passeggero di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo".

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absätze 3 und 4. Nach Absatz 2 werden folgende Absätze hinzugefügt:

"3. Das Land Südtirol richtet den Beirat der Fahrgäste ein, der die Aufgabe hat, die Qualität der Dienstleistung zu überprüfen und Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten sowie zum Landesmobilitätsplan, zur Bestimmung der Einzugsgebiete, zur Qualitätscharta für die Dienstleistung und zu den verschiedenen im vorliegenden Gesetz vorgesehenen Durchführungsverordnungen Stellungnahmen abzugeben.

4. Der Beirat der Fahrgäste besteht aus:

- a. 1 Vertreter/Vertreterin der Schülerschaft auf Vorschlag des Landesbeirates der Schülerinnen und Schüler
- b. 1 Vertreter/Vertreterin der Senioren und Seniorinnen auf Vorschlag der Seniorenverbände des Landes
- c. 1 von der Verbraucherzentrale ernannten Vertreter/Vertreterin
- d. 1 von den Vereinen und Verbänden, die sich für die Rechte von Menschen mit Behinderung einsetzen, ernannten Vertreter/Vertreterin
- e. 1 Vertreter/Vertreterin auf Vorschlag des repräsentativsten Umweltverbandes Südtirols
- f. 1 Vertreter/Vertreterin der Unternehmerverbände
- g. 1 Vertreter/Vertreterin der Gewerkschaften
- h. 1 Vertreter/Vertreterin des Rates der Gemeinden
- i. dem zuständigen Landesrat/der zuständigen Landesrätin oder dessen/deren Stellvertreter/Stellvertreterin, der/die den Vorsitz führt."

"Commi 3 e 4. Dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti commi:

"3. La Provincia istituisce la Consulta di passeggeri e passeggero con il compito 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.

4. La Consulta di passeggeri e passeggere è composta da:
- a. 1 rappresentante delle/degli studenti indicato/indicata dalla Consulta studenti
 - b. 1 rappresentante delle/degli anziani/anziane indicato/indicato dalle associazioni della terza età della provincia
 - c. 1 rappresentante nominato/nominata dal Centro Tutela Consumatori
 - d. 1 rappresentante nominato/nominata dalle associazioni impegnate nella tutela dei diritti dei/delle disabili
 - e. 1 rappresentante indicato/indicata dalla più rappresentativa associazione ambientalista del territorio
 - f. 1 rappresentante delle associazioni imprenditoriali
 - g. 1 rappresentante dei sindacati
 - h. 1 rappresentante del Consiglio dei comuni
 - i. l'assessore competente o un suo sostituto/una sua sostituta, che la presiede."
- Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Niente paura perché tre emendamenti sono collegati, quindi li spiego tutti insieme. Inizio dai n. 1, 3 e 4. Qui si introduce un organismo di rappresentanza dell'utenza. L'utenza in questa legge è rappresentata solo dal Centro Tutela Consumatori, la cui collaborazione è certamente positiva, ma non può esaurire tutta la tematica della partecipazione degli utenti al sistema della mobilità pubblica. In diverse regioni europee sono state istituite da tempo consulte di passeggere e passeggeri, soprattutto in Germania molte città e regioni hanno un "Fahrgastbeirat". Colonia per esempio, l'ha istituito per primo nel 1989. Attualmente esistono in Germania oltre 100 organismi di questo tipo, di diversa composizione, in diversi Länder come il Brandenburg, il Mecklenburg Vorpommern e il Sachsen Anhalt, queste consulte sono previste anche nella legge sulla mobilità pubblica, quindi è l'esempio a cui ci ispiriamo e che proponiamo.

Con gli emendamenti si propone di adottare questo modello e portare la provincia di Bolzano al pari delle esperienze europee più avanzate sul tema della partecipazione del pubblico al sistema di trasporto. L'emendamento n. 3 dice che sulla questione della Carta dei servizi, insieme all'associazione di tutela dei consumatori si ha anche il parere della Consulta dei passeggeri/delle passeggere, mentre l'emendamento n. 4 descrive che cosa sia la Consulta dei passeggeri, che è composta da un rappresentante degli studenti indicato dalla Consulta degli studenti, un rappresentante degli anziani/delle anziane indicato dalle associazioni della terza età, un rappresentante nominato dal Centro consumatori, uno/una rappresentante delle associazioni impegnate nella tutela dei diritti dei disabili, uno/una rappresentante della più rappresentativa associazione ambientalista del territorio, uno/una rappresentante delle associazioni imprenditoriali, uno/una rappresentante dei sindacati, uno/una rappresentante del Consiglio dei comuni e l'assessore competente o un suo sostituto che la presiede. Ripeto che ci siamo ispirati a modelli fatti in Germania. Chiediamo che a istituire questa Consulta sia la Provincia, e i compiti sono: monitorare la qualità del servizio, 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. Questo è, in un pacchetto degli emendamenti n. 1, 3 e 4, il tema della partecipazione dell'utenza e l'istituzione di una Consulta dei passeggeri.

Invece di diversa natura è l'emendamento n. 2 al comma 1. Qui si recepisce ancora una volta la proposta del Comitato Consumatori Utenti per assicurare giuridicamente il diritti degli/delle utenti rispetto a eventuali disservizi. Infatti si dice nel comma 1 che la Carta dei servizi deve contemplare anche i diritti e doveri dei passeggeri "*ai sensi dell'articolo 37 della legge provinciale 20 dicembre 2012, n. 22, e del comma 461 dell'articolo 2 della legge statale n. 244/2007*". Queste sono le norme che ancorano per legge il diritto degli utenti a ricevere indennizzi in caso di disservizio, quindi in caso di violazione della Carta dei servizi.

È una cosa che ci ha chiesto il Comitato tutela Consumatori e Utenti, e mi sembra corretto anche dal punto di vista legislativo accogliere questa proposta.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was die Vertretung der Fahrgäste anbelangt, ist bei uns die Verbraucherzentrale die Bezugsperson. Das ist auch im Gesetz festgeschrieben. Wir sind der Meinung, dass es nicht noch zusätzlich ein Gremium bzw. ein zweites Gremium braucht.

Was die Qualitätscharta anbelangt, ist es richtig, dass dies im Zusammenhang mit der Verbraucherzentrale weitergemacht wird. Die Verbraucherzentrale hat auch das Recht, die Einhaltung zu überprüfen.

Ich möchte darauf hinweisen, dass es keine Hinweise auf Gesetze braucht, wenn dies nicht unbedingt notwendig ist, die sowieso einzuhalten sind. Über diese Anträge haben wir zum Teil bereits im Gesetzgebungsaus-

schuss diskutiert und dann abgelehnt. Deswegen sind wir dagegen, dass man hier eine Doppelgleisigkeit schafft, die nur Bürokratie mit sich bringt. Wir haben dies bereits beim ersten Treffen mit der Verbraucherzentrale ausgemacht. Der Vorschlag ist auch von ihr gekommen. Wir haben den Vorschlag so übernommen, um auch die gute Zusammenarbeit zu beweisen, die es bei der Festsetzung dieser Artikel bzw. des Gesetzes mit der Verbraucherzentrale gegeben hat. Ich schlage vor, die Änderungsanträge abzulehnen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 8 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 4 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 7 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 3: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 9 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 4: mit 5 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 5 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 45? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 JaStimmen, 1 Nein-Stimme und 11 Stimmenthaltungen genehmigt.

11. Abschnitt

Strafen

Art. 46

Strafen zu Lasten der im öffentlichen Linienverkehr tätigen Unternehmen

1. Das Verkehrsunternehmen, das den Dienst nicht laut genehmigtem Fahrplan durchführt, muss eine Verwaltungsstrafe von 300,00 Euro bis zu 1.800,00 Euro entrichten.
2. Wer nicht genehmigte Autobusse einsetzt, muss eine Verwaltungsstrafe von 1.000,00 Euro bis zu 6.000,00 Euro entrichten.
3. Bei nicht genehmigter Durchführung von Diensten außerhalb des Linienverkehrs mit geförderten Fahrzeugen wird der Beitrag im Ausmaß von fünf Prozent für jede festgestellte Übertretung, bis zum Widerruf des gesamten Beitrages, widerrufen.

Capo XI

Sanzioni

Art. 46

Sanzioni a carico delle imprese di trasporto pubblico di linea

1. L'impresa di trasporto che non effettua il servizio secondo l'orario approvato è tenuta al pagamento di una sanzione amministrativa da 300,00 euro a 1.800,00 euro.
2. Chi utilizza autobus non autorizzati è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 1.000,00 euro a 6.000,00 euro.
3. L'effettuazione di servizi fuori linea, con mezzi agevolati, senza l'autorizzazione comporta la revoca del contributo nella misura del cinque per cento per ogni violazione accertata fino alla revoca totale dello stesso.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 46? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 13 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 47

Strafen in Zusammenhang mit der Sicherheit und Regelmäßigkeit der öffentlichen Verkehrsdienste

1. Auf dem Gebiet der Sicherheit und der Regelmäßigkeit der öffentlichen Transportdienste zu Land gelten die Bestimmungen des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 11. Juli 1980, Nr. 753, in geltender Fassung.
2. Wer gegen die Bestimmungen des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 11. Juli 1980, Nr. 753, in geltender Fassung, verstößt, muss, sofern in diesem Gesetz nicht eigens geregelt, die dort vorgesehenen Verwaltungsstrafen, erhöht um 300 Prozent, entrichten.

*Art. 47**Sanzioni relative alla sicurezza e regolarità
dei servizi pubblici di trasporto*

1. *In materia di sicurezza e di regolarità dei servizi pubblici di trasporto per via terrestre si applicano le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e successive modifiche.*
2. *Chi trasgredisce le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e successive modifiche, è tenuto al pagamento delle sanzioni amministrative previste, aumentate del 300 per cento, salvo quanto previsto specificamente nella presente legge.*

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 47? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 13 Stimmenthaltungen genehmigt.

*Art. 48**Strafen zu Lasten der Betreiber
von Mietbusdiensten mit Fahrer*

1. *Bei Verletzung der Regelung der Tätigkeit der Personenbeförderung durch Mietbusse mit Fahrer werden die im gesetzvertretenden Dekret vom 30. April 1992, Nr. 285 (Neue Straßenverkehrsordnung), in geltender Fassung, und im Gesetz vom 11. August 2003, Nr. 218, in geltender Fassung, vorgesehenen Verwaltungsstrafen angewandt.*
2. *Wer nicht genehmigte Autobusse einsetzt, muss eine Verwaltungsstrafe von 1.000,00 Euro bis zu 6.000,00 Euro entrichten.*
3. *Wer die Mietbustätigkeit mit Fahrer ohne Ermächtigung ausübt, muss eine Verwaltungsstrafe von 500,00 Euro bis zu 3.000,00 Euro entrichten.*
4. *Im Fall von Unternehmen, die die Mietbustätigkeit ohne die erforderliche Ermächtigung ausüben, die vorgesehene Plakette nicht anbringen, Änderungen der erklärten Daten nicht mitteilen, die Qualitätsstandards nicht einhalten oder nicht auf Beschwerden reagieren, trifft das zuständige Amt der Landesabteilung Mobilität folgende Maßnahmen, die im Verzeichnis der Mietbusunternehmen vermerkt werden:*
 - a) *Verwarnung,*
 - b) *Aussetzung der Ermächtigung,*
 - c) *Widerruf der Ermächtigung.*
5. *Die Verwarnung enthält die Aufforderung, die festgestellten Ordnungswidrigkeiten innerhalb einer angemessenen Ausschlussfrist zu beheben.*
6. *Die Ermächtigung zur Ausübung der Mietbustätigkeit wird in folgenden Fällen für einen Zeitraum von mindestens 20 Tagen und höchstens 40 Tagen ausgesetzt:*
 - a) *bei mindestens vier Verwarnungen innerhalb eines Jahres in Zusammenhang mit Verstößen gegen die Vorschriften über die Anbringung der Plakette, die Qualität des Dienstes und die Beschwerden,*
 - b) *bei mindestens zwei Verwarnungen innerhalb eines Jahres in Zusammenhang mit Verstößen gegen die Vorschriften zur Mitteilung von Änderungen der erklärten Daten.*
7. *Verstößt das Unternehmen zweimal oder öfter schwer gegen die Bestimmungen der Neuen Straßenverkehrsordnung, so wird die Ermächtigung für mindestens 30 und höchstens 60 Tage ausgesetzt.*
8. *Die Ermächtigung zur Ausübung der Mietbustätigkeit wird widerrufen, wenn das Unternehmen:*
 - a) *die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt,*
 - b) *den Dienst trotz Aussetzung der Ermächtigung durchführt,*
 - c) *innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren für insgesamt mehr als 180 Tage von der Aussetzung der Ermächtigung betroffen war.*

*Art. 48**Sanzioni a carico degli esercenti il servizio
noleggio di autobus con conducente*

1. *Nei casi di violazione della disciplina relativa al noleggio di autobus con conducente si applicano le sanzioni amministrative previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada), e successive modifiche, e dalla legge 11 agosto 2003, n. 218, e successive modifiche.*
2. *Chi utilizza autobus non autorizzati è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 1.000,00 euro a 6.000,00 euro.*
3. *Chi effettua servizi di noleggio di autobus con conducente senza l'autorizzazione è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 500,00 euro a 3.000,00 euro.*
4. *In caso di inosservanza delle prescrizioni relative all'autorizzazione, all'esposizione del contrassegno, alla mancata comunicazione della modifica dei dati dichiarati, nonché alla qualità del servizio e ai reclami, l'ufficio competente della Ripartizione provinciale Mobilità adotta i seguenti provvedimenti, da annotarsi nel registro delle imprese esercenti l'attività di noleggio:*
 - a) *ammonizione;*
 - b) *sospensione dell'autorizzazione;*
 - c) *revoca dell'autorizzazione.*
5. *L'ammonizione consiste nell'invito ad eliminare, entro un termine perentorio e ragionevole, le violazioni riscontrate.*
6. *L'autorizzazione all'attività di noleggio autobus è sospesa da un minimo di 20 giorni ad un massimo di 40 giorni nei seguenti casi:*
 - a) *a fronte di almeno quattro ammonizioni nel corso di un anno, in caso di inosservanza delle prescrizioni relative all'esposizione del contrassegno, alla qualità del servizio e ai reclami;*
 - b) *a fronte di almeno due ammonizioni nel corso di un anno, in caso di inosservanza delle prescrizioni relative alla mancata comunicazione della modifica dei dati dichiarati.*
7. *Qualora l'impresa commetta due o più infrazioni gravi al Nuovo Codice della Strada, l'autorizzazione è sospesa da un minimo di 30 giorni ad un massimo di 60 giorni.*
8. *L'autorizzazione all'attività di noleggio autobus è revocata quando l'impresa:*
 - a) *non è più in possesso dei requisiti;*
 - b) *effettua il servizio nonostante la sospensione dell'autorizzazione;*
 - c) *incorre, nell'arco di cinque anni, in provvedimenti di sospensione per un periodo complessivamente superiore a 180 giorni.*

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 48? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 49

Strafen zu Lasten der Betreiber von Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer

1. *Bei Verletzung der Regelung der Tätigkeit Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer werden die in der neuen Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Verwaltungsstrafen angewandt.*
2. *Wer den Taxi- oder Mietwagendienst mit Fahrer ohne Genehmigung ausübt, muss eine Verwaltungsstrafe von 500,00 Euro bis zu 3.000,00 Euro entrichten.*
3. *Die Verletzung der Bestimmungen laut Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 15. Jänner 1992, Nr. 21, bewirkt die Aussetzung der Taxilizenz für einen Tag bis 30 Tage oder, bei wiederholter Verletzung, für einen Tag bis 90 Tage. Die Aussetzung verfügt der Bürgermeister/die Bürgermeisterin der Gemeinde, die die Lizenz ausgestellt hat.*
4. *Die Verletzung der Bestimmungen laut Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Jänner 1992, Nr. 21, bewirkt die Aussetzung der Ermächtigung für die Ausübung der Tätigkeit Mietwagen mit Fahrer für einen Tag bis 30 Tage oder, bei wiederholter Verletzung, für einen Tag bis 90 Tage. Die Aussetzung verfügt der Bürgermeister/die Bürgermeisterin der Gemeinde, die die Ermächtigung ausgestellt hat.*
5. *Die Verhängung von drei Strafen mit Aussetzung der Lizenz für insgesamt mehr als 90 Tage innerhalb von fünf Jahren bewirkt den Widerruf der Lizenz zur Ausübung des Taxidienstes, wenn die Pflicht verletzt wird, den Taxidienst durch Angebot an die Allgemeinheit im Gemeindegebiet oder übergemeindlich zu leisten, so wie es die Vereinbarungen zwischen den betreffenden örtlichen Körperschaften, insbesondere für die Berggebiete, vorsehen.*

6. Die Verhängung von drei Strafen innerhalb von fünf Jahren bewirkt den Widerruf der Ermächtigung für die Ausübung der Tätigkeit Mietwagendienst mit Fahrer, wenn die folgenden Vorschriften verletzt wurden:

- a) die Pflicht der Verfügbarkeit einer Remise, in der die Fahrzeuge für die Fahrgäste abrufbereit abgestellt sind, die sich auf dem Gemeindegebiet oder auf einem, mit entsprechender Vereinbarung festgelegten übergemeindlichen Gebiet befindet,
- b) das Halteverbot auf öffentlichen Standplätzen, vorbehaltlich der Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Jänner 1992, Nr. 21,
- c) das Verbot, Fahrgäste außerhalb der Remise laut Buchstabe a) oder außerhalb des Firmensitzes aufzunehmen, vorbehaltlich der Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Jänner 1992, Nr. 21.

7. Den Widerruf verfügt der Bürgermeister/die Bürgermeisterin jener Gemeinde, die die Ermächtigung ausgestellt hat.

Art. 49

Sanzioni a carico degli esercenti il servizio taxi
e il servizio noleggio con conducente

1. Nei casi di violazione della disciplina del servizio taxi e servizio noleggio con conducente si applicano le sanzioni amministrative previste dal Nuovo Codice della Strada.
2. Chi effettua il servizio taxi e il servizio noleggio con conducente senza l'autorizzazione è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 500,00 euro a 3.000,00 euro.
3. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, comporta la sospensione da uno a 30 giorni o, in caso di reiterazione, da uno a 90 giorni della licenza per l'esercizio del servizio taxi. La sospensione è disposta dal sindaco/dalla sindaca del comune che ha rilasciato la licenza.
4. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, comporta la sospensione da uno a 30 giorni o, in caso di reiterazione, da uno a 90 giorni dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. La sospensione è disposta dal sindaco/dalla sindaca del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.
5. L'irrogazione di tre sanzioni nell'arco di un quinquennio, con sanzione di sospensione complessiva della licenza superiore a 90 giorni, comporta la revoca della licenza per l'esercizio del servizio taxi, in caso di violazione dell'obbligo di prestazione del servizio mediante offerta indifferenziata al pubblico, nell'ambito delle aree comunali o sovracomunali definite con accordi di programma tra gli enti locali interessati, in particolare per le zone montane.
6. L'irrogazione di tre sanzioni nell'arco di un quinquennio comporta la revoca dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente mediante autovettura in caso di violazione:
 - a) dell'obbligo di disponibilità di una rimessa presso la quale i veicoli stazionano a disposizione dell'utenza, nell'ambito dell'area comunale o dell'area sovracomunale definita con apposita convenzione;
 - b) del divieto di sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico, salvo quanto disposto dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21;
 - c) del divieto di procurarsi utenza al di fuori della rimessa di cui alla lettera a) o al di fuori della sede del vettore, salvo quanto disposto dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21.
7. La revoca è dichiarata dal sindaco/dalla sindaca del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 49? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 13 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 50

Strafen zu Lasten der Fahrgäste
der öffentlichen Verkehrsdienste

1. Wer die öffentlichen Linienverkehrsdienste nutzt, muss die Bestimmungen laut II. Titel des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 11. Juli 1980, Nr. 753, einhalten. Wer diese Bestimmungen ver-

• • • • •

letzt, muss die dort vorgesehene Verwaltungsstrafe, erhöht um 300 Prozent, entrichten, sofern in diesem Artikel nicht eigens geregelt.

2. Wer gegen die Vorschriften zum Schutz der Gesundheit der Nichtraucher verstößt, muss die im Landesgesetz vom 3. Juli 2006, Nr. 6, vorgesehenen Verwaltungsstrafen entrichten.

3. Wer die Verkehrsmittel, die Räume, die Bahnhöfe und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie deren Einrichtung und Zubehör beschädigt oder beschmutzt, muss eine Verwaltungsstrafe von 100,00 Euro bis zu 600,00 Euro entrichten, vorbehaltlich der strafrechtlichen Bestimmungen und des Schadenersatzes.

4. Beeinträchtigt ein Fahrgast durch sein Verhalten die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Verkehrsdienstes sowie die Unversehrtheit der anderen Fahrgäste, haben das mit der Kontrolle beauftragte Personal und der Fahrer oder die Fahrerin des Fahrzeugs das Recht, nach eigenem unanfechtbarem Ermessen den Fahrausweis einzuziehen, wenn es sich um einen persönlichen Fahrausweis handelt, und die Fortsetzung der Fahrt in der vom Gesetz vorgesehenen Form zu verwehren oder zu unterbrechen.

5. Wer die Linienverkehrsdienste ohne gültigen Fahrschein benutzt, muss den Fahrpreis für den Einzelfahrschein zahlen und eine Verwaltungsstrafe von 30,00 Euro bis zu 240,00 Euro entrichten.

6. Wer die Linienverkehrsdienste mit einem abgetretenen persönlichen Fahrschein oder einem gefälschten Fahrschein benutzt und wer einen persönlichen Fahrschein weitergibt und dabei ertappt wird, muss den Fahrpreis für den Einzelfahrschein zahlen und eine Verwaltungsstrafe von 60,00 Euro bis zu 400,00 Euro entrichten, vorbehaltlich der strafrechtlichen Bestimmungen. Die Verwendung eines abgetretenen persönlichen Fahrscheins und die Feststellung der Fälschung eines Fahrscheins bewirken auf jeden Fall den Entzug des Fahrscheins durch das mit der Kontrolle beauftragte Personal.

7. Die Verwaltungsstrafe laut Absatz 5 wird annulliert, wenn:

- a) der Fahrgast, der im Besitz eines gültigen persönlichen Zeitfahrscheines mit Pauschaltarif oder eines kostenlosen Fahrscheines ist, diesen bei Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels jedoch nicht mit sich führt, innerhalb von fünf Tagen ab dem Vorfall dem betreffenden Verkehrsunternehmen den Besitz des Fahrscheines nachweist und die Verwaltungsspesen von 10,00 Euro nach den vom Betrieb festgelegten Modalitäten zahlt,
- b) der Fahrgast, der im Besitz eines gültigen persönlichen Fahrausweises ist, aber einen öffentlichen Verkehrsdienst nutzt, ohne den eventuell vorgeschriebenen gültigen Personalausweis vorzuweisen, innerhalb von fünf Tagen ab dem Vorfall dem betreffenden Verkehrsunternehmen seine Identität nachweist und die Verwaltungsspesen von 10,00 Euro nach den vom Betrieb festgelegten Modalitäten zahlt,
- c) der Fahrgast, der im Besitz eines gültigen persönlichen Zeitfahrscheines mit Pauschaltarif oder eines kostenlosen Fahrscheines ist, diesen jedoch nicht entwertet hat, unverzüglich oder innerhalb von fünf Tagen ab Zustellung der Vorhaltung seine Situation bereinigt, indem er die Verwaltungsspesen von 10,00 Euro nach den vom Betrieb festgelegten Modalitäten zahlt.

8. Die Verwaltungsstrafe laut Absatz 6 wird annulliert, wenn der Fahrgast, der zwar im Besitz eines gültigen persönlichen Zeitfahrscheines mit Pauschaltarif ist, aber ein öffentliches Verkehrsmittel mit dem persönlichen Zeitfahrschein mit Pauschaltarif eines anderen Familienmitgliedes benutzt, innerhalb von fünf Tagen ab dem Vorfall dem betreffenden Verkehrsunternehmen den Besitz des eigenen Fahrscheines nachweist und zugleich die Verwaltungsspesen von 10,00 Euro nach den vom Betrieb festgelegten Modalitäten zahlt.

9. In den von den Absätzen 5 und 6 vorgesehenen Fällen kann der Fahrgast unverzüglich oder innerhalb von fünf Tagen ab Zustellung der Vorhaltung seine Situation bereinigen, indem er den Fahrpreis für den Einzelfahrschein und die Verwaltungsstrafe im Mindestausmaß zahlt.

10. Erfolgt die Zahlung nicht gemäß den vorhergehenden Absätzen, leitet die vom Verkehrsunternehmen mit der Kontrolle beauftragte Person, welche die Übertretung festgestellt und vorgehalten hat, das Feststellungsprotokoll an den gesetzlichen Vertreter/die gesetzliche Vertreterin des mit der Durchführung des Dienstes beauftragten Verkehrsunternehmens zur Ausstellung des Bußgeldbescheides weiter.

11. Die Einnahmen aus den Verwaltungsstrafen stehen den Verkehrsunternehmen zu. 50 Prozent dieser Einnahmen müssen für die Verbesserung der Kontrolltätigkeit und der Kundenbetreuung so-

wie für die Information über die Dienstleistungen und Verkaufsstellen eingesetzt werden, und zwar gemäß einem Programm, das von den Verkehrsunternehmen jährlich vorgelegt werden muss.

12. Die Höhe der in diesem Artikel vorgesehenen Geldbußen kann von der Landesregierung jährlich an die geänderten Lebenshaltungskosten laut ASTAT-Index angepasst werden.

Art. 50

Sanzioni a carico degli utenti dei servizi
di trasporto pubblico

1. Chiunque utilizza i servizi di trasporto pubblico di linea è tenuto al rispetto delle disposizioni di cui al titolo II del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. Chi viola tali disposizioni, è tenuto al pagamento della relativa sanzione amministrativa prevista, aumentata del 300 per cento, salvo quanto previsto dal presente articolo.
2. Chi trasgredisce le disposizioni relative alla tutela della salute dei non fumatori è tenuto al pagamento delle sanzioni amministrative di cui alla legge provinciale 3 luglio 2006, n. 6.
3. Chi danneggia, deteriora o insudicia i mezzi, i locali, le stazioni e le fermate del trasporto pubblico nonché i loro arredi ed accessori, è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 100,00 euro a 600,00 euro, fatte salve le disposizioni penali ed il risarcimento dei danni.
4. Qualora l'utente compia atti tali da compromettere la sicurezza e regolarità del servizio di trasporto pubblico nonché l'incolumità degli altri utenti, il personale incaricato al controllo e il/la conducente del mezzo hanno la facoltà, a loro insindacabile giudizio, di ritirare il titolo di viaggio, qualora questo sia nominativo, e di impedire o sospendere nelle forme di legge la prosecuzione del viaggio.
5. Chi utilizza i servizi di trasporto di linea sprovvisto di regolare titolo di viaggio è tenuto a corrispondere il prezzo del biglietto ordinario di corsa semplice ed è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 30,00 euro a 240,00 euro.
6. Chi utilizza i servizi di trasporto di linea munito di titolo di viaggio nominativo ceduto o di titolo di viaggio contraffatto e chi è colto in flagranza a cedere un titolo di viaggio nominativo, è tenuto a corrispondere il prezzo del biglietto ordinario di corsa semplice e al pagamento di una sanzione amministrativa da 60,00 euro a 400,00 euro, fatte salve le disposizioni penali. L'utilizzo di un titolo di viaggio nominativo ceduto e la constatazione della contraffazione del titolo di viaggio comportano in ogni caso il ritiro del documento da parte del personale incaricato al controllo.
7. La sanzione amministrativa di cui al comma 5 è annullata se:
 - a) l'utente che è in possesso di un valido titolo di viaggio nominativo a tempo con tariffa forfettaria o di un titolo di viaggio gratuito, ma che utilizza i servizi di trasporto pubblico senza avere con sé il titolo stesso, dimostra all'azienda esercente il servizio, entro cinque giorni dal fatto, il possesso del titolo di viaggio stesso e provvede contestualmente a pagare, con le modalità stabilite dall'azienda stessa, la somma di 10,00 euro quali spese amministrative;
 - b) l'utente che è in possesso di un valido titolo di viaggio nominativo, ma che utilizza i servizi di trasporto pubblico senza esibire un documento di identificazione valido eventualmente prescritto, dimostra all'azienda esercente il servizio, entro i successivi cinque giorni dal fatto, la propria identità e provvede contestualmente a pagare, con le modalità stabilite dall'azienda stessa, la somma di 10,00 euro quali spese amministrative;
 - c) l'utente che è in possesso di un valido titolo di viaggio nominativo a tempo con tariffa forfettaria o di un titolo di viaggio gratuito ma non convalidato, regolarizza la propria posizione immediatamente oppure entro cinque giorni dalla contestazione, mediante il pagamento, con le modalità stabilite dall'azienda stessa, della somma di 10,00 euro quali spese amministrative.
8. La sanzione amministrativa di cui al comma 6 è annullata, se l'utente in possesso di un valido titolo di viaggio nominativo a tempo con tariffa forfettaria, utilizza i servizi di trasporto pubblico munito di titolo di viaggio nominativo a tempo con tariffa forfettaria di un altro componente familiare, dimostra all'azienda esercente il servizio, entro cinque giorni dal fatto, il possesso del proprio titolo di viaggio e provvede contestualmente a pagare, con le modalità stabilite dall'azienda stessa, la somma di 10,00 euro quali spese amministrative.
9. Nei casi di cui ai commi 5 e 6 all'utente è consentito regolarizzare la propria posizione immediatamente oppure entro cinque giorni dalla contestazione, mediante il pagamento di una somma pari all'importo del biglietto ordinario di corsa semplice, maggiorato della sanzione in misura minima.

10. Se il pagamento non avviene ai sensi dei commi precedenti, l'addetto al controllo incaricato dall'impresa di trasporto, che ha accertato e contestato la violazione, inoltra il verbale di accertamento al/alla legale rappresentante dell'impresa esercente il servizio di trasporto, il/la quale emette l'ordinanza ingiunzione.

11. I proventi delle sanzioni amministrative spettano alle imprese di trasporto. Il 50 per cento di detti proventi deve essere destinato al miglioramento delle attività di contolleria e di assistenza alla clientela e alle informazioni relative al servizio e ai punti vendita, sulla base di un programma che le imprese di trasporto sono tenute a presentare annualmente.

12. Gli importi delle sanzioni di cui al presente articolo possono essere aggiornati annualmente dalla Giunta provinciale, in ragione delle variazioni del costo della vita in base ai dati ASTAT.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 50? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 51

Strafen für gewerbliche Mitfahrgelegenheiten

1. Wer gewerbliche Mitfahrgelegenheiten ohne Ermächtigung oder Genehmigung zur Personenbeförderung organisiert, fördert, bewirbt und anbietet, muss eine Verwaltungsstrafe von 1.000,00 Euro bis zu 6.000,00 Euro entrichten.

Art. 51

Sanzioni per passaggi commerciali

1. Chiunque organizza, promuove, pubblicizza e fornisce passaggi commerciali senza autorizzazione o licenza per il trasporto di persone è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa da 1.000,00 euro a 6.000,00 euro.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 51? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 13 Stimmenthaltungen genehmigt.

12. ABSCHNITT

ÜBERWACHUNG, AUFSICHT UND KONTROLLE

Art. 52

Aufsicht und Kontrolle

1. Das beauftragte Personal der Landesabteilung Mobilität wacht über die Einhaltung dieses Gesetzes.

2. Die Feststellung der Übertretungen und die Anwendung der Verwaltungsstrafen laut Artikel 49 obliegt den Gemeinden.

3. Die Feststellung der Übertretungen laut Artikel 50, die unmittelbare Vorhaltung sowie die unmittelbare Einhebung der Geldbuße obliegt den von den Verkehrsbetrieben formell dazu beauftragten Angestellten. Die Verkehrsunternehmen erlegen den Fahrgästen die entsprechenden Verwaltungsstrafen auf.

4. Für die Feststellung der Übertretungen und die Anwendung der Verwaltungsstrafen gelten die Bestimmungen des Landesgesetzes vom 7. Jänner 1977, Nr. 9, in geltender Fassung.

Capo XII

Monitoraggio, vigilanza e controllo

Art. 52

Vigilanza e controllo

1. Il personale incaricato della Ripartizione provinciale Mobilità vigila sull'osservanza della presente legge.

2. All'accertamento delle infrazioni e all'applicazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 49 provvedono i comuni.

3. All'accertamento delle infrazioni di cui all'articolo 50, alla relativa contestazione immediata nonché alla riscossione immediata degli importi provvede il personale dipendente formalmente incaricato

dalle imprese di trasporto. Le imprese di trasporto applicano le relative sanzioni amministrative agli utenti.

4. Per l'accertamento delle infrazioni e per l'applicazione delle sanzioni amministrative si applicano le disposizioni della legge provinciale 7 gennaio 1977, n. 9, e successive modifiche.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 52? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 JaStimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 53

Kontrolle über die Durchführung und Qualität der Verkehrsdienste

1. Mit der Überwachung, Aufsicht und Kontrolle über die Durchführung und die Qualität der Verkehrsdienste sind Bedienstete der Landesabteilung Mobilität betraut, die eigens dazu beauftragt werden.
2. Die Bediensteten laut Absatz 1 können entsprechende Kontrollen durchführen und von den Verkehrsunternehmen die dazu erforderlichen Betriebsdaten über die Durchführung und die Verwaltung der Dienste anfordern. Das zuständige Kontrollpersonal hat gegen Vorweisen eines entsprechenden Dienstausweises freien Zutritt zu den Fahrzeugen, Remisen und Werkstätten.
3. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, alle für die Kontrolle erforderlichen technisch-wirtschaftlichen und statistischen Daten zu liefern.

Art. 53

Controlli sull'esercizio e sulla qualità dei servizi pubblici

1. Le funzioni di monitoraggio, vigilanza e controllo sull'esercizio dei servizi di trasporto e sul livello della qualità del servizio erogato spettano al personale dipendente della Ripartizione provinciale Mobilità, appositamente autorizzato.
2. Il personale di cui al comma 1 può effettuare appositi controlli e, a tal fine, richiedere alle imprese di trasporto i dati di esercizio necessari, relativi allo svolgimento e alla gestione dei servizi. Il personale addetto ai controlli ha libero accesso ai veicoli, alle rimesse e alle officine, previa esibizione di apposita tessera di servizio.
3. Le imprese di trasporto sono tenute a fornire tutti i dati tecnico-economici e gli elementi statistici necessari all'effettuazione dei controlli.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 3. Am Ende des Absatzes wird folgender Satz hinzugefügt: "Diese Daten müssen monatlich geliefert werden."

"Comma 3. Alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo: "Tali dati devono essere forniti con cadenza mensile."

Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Mein Änderungsantrag geht dahingehend, dass diese Daten monatlich geliefert werden müssen. Wenn es stimmt, dass heute das Land diese Daten mit mehr als einem Jahr Verspätung bekommt, dann ist hier eine effiziente Kontrolle nicht mehr möglich.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was den Änderungsantrag anbelangt, sind wir schon der Meinung, dass dies viel zu aufwendig wäre. Es stimmt, dass das, was ein Jahr anbelangt, auch vorkommen könnte, was sicherlich falsch ist, aber wir haben hier die Möglichkeit, die Daten anzufordern, wenn sie notwendig sind und wir sie brauchen. Diese Möglichkeit ist gegeben. Deswegen glauben wir, dass es richtig ist, wenn es so bleibt, um nicht zusätzlich unnötige Bürokratie zu schaffen. Deswegen schlage ich vor, den Änderungsantrag abzulehnen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 15 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung genehmigt.

Abgeordneter Steger, bitte.

STEGER (SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich ersuche, dass über den Artikel getrennt abgestimmt wird.

PRÄSIDENT: Möchten Sie über jeden Absatz getrennt abstimmen lassen? Es sind drei Absätze. Dann möchten sie normal darüber abstimmen lassen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Artikel 53: mit 20 Ja-Stimmen und 10 Stimmenthaltungen genehmigt.

13. Abschnitt
Weitere Bestimmungen
Art. 54
Fahrkostenbeiträge

1. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern können Beiträge gewährt werden, wenn sie an mindestens 120 Arbeitstagen im Jahr aus Arbeitsgründen:
- a) vom üblichen Aufenthaltsort in einem Staat der Europäischen Union oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft zum Arbeitsplatz in der Provinz Bozen fahren müssen,
 - b) vom üblichen Aufenthaltsort in der Provinz Bozen zum Arbeitsplatz in einem Staat der Europäischen Union oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft fahren müssen.
2. Der Beitrag wird all jenen gewährt, die nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen können, um vom üblichen Aufenthaltsort zum Arbeitsplatz zu gelangen.
3. Der Beitrag wird ausschließlich für die Strecke im Landesgebiet berechnet.

Capo XIII
Ulteriori disposizioni
Art. 54

Contributi per spese di viaggio

1. Possono essere concessi contributi a favore di lavoratrici e lavoratori dipendenti che per almeno 120 giorni all'anno devono spostarsi per motivi di lavoro:
- a) dalla dimora abituale situata in uno Stato dell'Unione europea o nella Confederazione Svizzera al posto di lavoro, situato in provincia di Bolzano;
 - b) dalla dimora abituale situata in provincia di Bolzano al posto di lavoro, situato in uno Stato dell'Unione europea o nella Confederazione Svizzera.
2. Il contributo è concesso a coloro che, per spostarsi dalla dimora abituale al luogo di lavoro, non possono usufruire di un mezzo di trasporto pubblico o possono usufruirne solamente in condizioni disagiate.
3. Il contributo è calcolato unicamente per il percorso situato sul territorio provinciale.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 1. Der Vorspann erhält folgende Fassung: "Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben einen Anspruch auf einen Fahrkostenbeitrag, wenn sie an mindestens 120 Arbeitstagen im Jahr aus Arbeitsgründen:"

"Comma 1. L'alinea è così sostituito: "Hanno diritto a un contributo per spese di viaggio le lavoratrici e i lavoratori dipendenti che per almeno 120 giorni all'anno devono spostarsi per motivi di lavoro:"

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 1 Buchstabe b): Nach dem Wort "Arbeitsplatz" werden die Worte "im Landesgebiet oder" eingefügt.

"Comma 1, lettera b): Dopo la parola "situato" sono inserite le parole "in provincia o".

Abgeordneter Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Das ist relativ einfach erklärt. Hier geht es um Fahrkostenbeiträge, um Pendlerpauschalen, wenn man es so will. Mit dem Änderungsantrag Nr. 1 will ich aus der Kann-Bestimmung eine Muss-Bestimmung machen. Derzeit ist vorgesehen, dass den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen Beiträge gewährt werden können. Ich würde es formulieren dahingehend, dass sie unter diesen Voraussetzungen, die dann drinnen stehen, einen Anspruch auf einen Fahrkostenbeitrag haben.

Bei Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe b) erscheint es mir doch wichtig, die Präzisierung einzufügen, auch wenn ich verstehe, dass wahrscheinlich der Aufenthaltsort in einem Staat der EU und auch das Landesgebiet, nehme ich an, mit einbezogen ist. Wenn das nicht der Fall ist, dann sollte man das umso mehr hineinschreiben, und zwar als einen Arbeitsplatz im Landesgebiet oder in einem Staat der EU. Ich würde das beim Buchstaben b) einführen, aber das Wichtigste für mich ist, dass es einen Anspruch auf einen Fahrtkostenbeitrag gibt, wenn ich diese Voraussetzungen erfülle.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Der Änderungsantrag Nr. 1 zielt darauf ab, die Kann-Bestimmung in eine Muss-Bestimmung umzuwandeln. Das möchten wir nicht einführen.

Der Änderungsantrag Nr. 2 ist ein Zusatz, den wir nicht als notwendig erachten. Deshalb schlagen wir vor, den Änderungsantrag abzulehnen.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 14 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 13 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen abgelehnt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 54? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 15 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 55

Landesprüfungskommission für den Zugang

zum Beruf des Personenbeförderungsunternehmers im Straßenverkehr

1. Bei der Landesabteilung Mobilität wird die Landesprüfungskommission für den Zugang zum Beruf des Personenbeförderungsunternehmers im Straßenverkehr eingesetzt; sie besteht aus:

- a) einem Beamten/einer Beamtin, mindestens der achten Funktionsebene, der Abteilung Mobilität für den Vorsitz,
- b) einer Fachperson im Bereich Straßensicherheit der Abteilung Mobilität, die mindestens der siebten Funktionsebene angehört,
- c) einer Fachperson in den Bereichen „Recht“ oder „kaufmännische und finanzielle Unternehmensführung“ der Abteilung Mobilität, die mindestens der siebten Funktionsebene angehört.

2. Die Kommission bleibt fünf Jahre im Amt.

Art. 55

Commissione provinciale d'esame per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada

1. Presso la Ripartizione provinciale Mobilità è istituita la Commissione provinciale d'esame per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada, composta da:

- a) un funzionario/una funzionaria della Ripartizione Mobilità, di qualifica funzionale non inferiore all'ottava, che la presiede;
- b) un esperto/un'esperta di sicurezza stradale della Ripartizione Mobilità, di qualifica funzionale non inferiore alla settima;
- c) un esperto/un'esperta nelle materie "diritto" o "gestione commerciale e finanziaria d'azienda" della Ripartizione Mobilità, di qualifica funzionale non inferiore alla settima.

2. La Commissione resta in carica per la durata di cinque anni.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 55? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 56

Widerruf der Ermächtigungen für die Hauptuntersuchungen

1. Die Ermächtigungen betreffend die Aufgaben der regelmäßigen Hauptuntersuchungen von Kraftfahrzeugen laut Artikel 80 Absatz 8 der neuen Straßenverkehrsordnung werden widerrufen:
- im Falle von mindestens fünf wiederholten Übertretungen der geltenden Vorschriften,
 - wenn infolge eines eklatanten Vorfalls das Vertrauensverhältnis nicht mehr gegeben ist.

Art. 56

*Revoca delle autorizzazioni
di revisione*

1. Le autorizzazioni relative ai compiti di revisione periodica dei veicoli di cui all'articolo 80, comma 8, del Nuovo Codice della Strada sono revocate:
- in caso di almeno cinque reiterate violazioni delle prescrizioni vigenti;
 - se a seguito di un episodio eclatante viene meno il rapporto fiduciario.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 56? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 15 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 57

Nicht gewerbliche Mitfahrgelegenheiten

- Es ist erlaubt, nicht gewerbliche Mitfahrgelegenheiten zu organisieren, zu fördern, zu bewerben und anzubieten.
- Rechtssubjekten ohne Ermächtigung oder Genehmigung ist es untersagt, beliebig benannte Personenverkehrsdienste gegen Entgelt und auf Anfrage, zu organisieren, zu fördern, zu bewerben und zu erbringen.

Art. 57

Passaggi non a carattere commerciale

- È consentito organizzare, promuovere, pubblicizzare e fornire 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.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 57? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 15 Stimmenthaltungen genehmigt.

14. ABSCHNITT
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 58

Durchführung

- Mit Durchführungsverordnung werden geregelt:
 - die Aufteilung der Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltungsstruktur des Landes Südtirol,
 - die spezifischen Inhalte und die Modalitäten für die Erstellung des Landesmobilitätsplanes,
 - die Mindestinhalte der Dienstleistungsaufträge für die Einzugsgebiete,
 - die Aufgaben des Betreibers von Infrastrukturen der Mobilität,
 - die Bestimmungen für die Errichtung und Führung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs,
 - die Voraussetzungen und Verfahren für die Befahrbarkeit von nicht öffentlichen Straßen,
 - die Regelung der Mietbustätigkeit,
 - der Taxi- und Mietwagendienst mit Fahrer,
 - die Bestimmungen betreffend die Führung der Flughafeneinrichtungen und der Flughafendienste,
 - die Bestimmungen zu Kundeninformation und Verkaufsstellen,
 - die Mindestinhalte der Qualitätscharta für die Dienstleistung.
- Die Landesregierung
 - erlässt den Landesmobilitätsplan,
 - legt die Kriterien für die Mindestdienste fest,

- c) *genehmigt das dreijährige Investitionsprogramm,*
- d) *genehmigt den Standardvertrag für Dienstleistungsaufträge,*
- e) *legt das Verfahren für die Fahrplanerstellung fest,*
- f) *bestimmt die Richtlinien für die Verwendung der Fahrzeuge,*
- g) *bestimmt die Richtlinien für die Genehmigung der ergänzenden und der atypischen Liniendienste,*
- h) *legt das Tarifsystem und die Nutzungsbedingungen der Dienste fest,*
- i) *bestimmt die Richtlinien für die Berechnung des Ausgleichstarifs für integrierte Seilbahnanlagen,*
- j) *legt den Leitfaden zur Organisation und Umsetzung von Initiativen nach dem Modell des „Pedibus“ fest.*
- k) *bestimmt im Einvernehmen mit dem Rat der Gemeinden aufgrund der geltenden Bestimmungen zum Schülerbeförderungsdienst laut Landesgesetz vom 31. August 1974, Nr. 7, die Zugangsvoraussetzungen und legt die Richtlinien für die Einrichtung der Verkehrsdienste für Kindergartenkinder fest.*

 Capo XIV
 Norme finali
 Art. 58
 Attuazione

1. Con regolamento di esecuzione sono determinati:
- a) *la ripartizione delle competenze all'interno della struttura amministrativa della Provincia di Bolzano;*
 - b) *i contenuti specifici e le modalità di formazione del piano provinciale della mobilità;*
 - c) *i contenuti minimi del contratto di servizio di bacino;*
 - d) *i compiti del gestore di infrastrutture inerenti alla mobilità;*
 - e) *le disposizioni per l'istituzione e la gestione delle fermate del trasporto pubblico;*
 - f) *i presupposti e le procedure per l'agibilità delle strade non pubbliche;*
 - g) *la disciplina dell'attività di noleggio autobus;*
 - h) *la disciplina dell'attività di taxi e noleggio con conducente;*
 - i) *le disposizioni inerenti la gestione delle strutture e dei servizi aeroportuali;*
 - j) *le disposizioni per l'informazione all'utenza e le reti di vendita;*
 - k) *i contenuti minimi della Carta della qualità dei servizi.*
2. La Giunta provinciale:
- a) *adotta il piano provinciale della mobilità;*
 - b) *fissa i criteri per i servizi minimi;*
 - c) *approva il programma triennale degli investimenti;*
 - d) *approva il contratto tipo per i contratti di servizio;*
 - e) *determina le procedure per la formazione dell'orario;*
 - f) *fissa i criteri per l'utilizzo dei veicoli;*
 - g) *fissa i criteri per le autorizzazioni dei servizi di linea integrativi e dei servizi di linea atipici;*
 - h) *definisce il sistema tariffario e le condizioni di utilizzo dei servizi;*
 - i) *fissa i criteri per il calcolo della tariffa di compensazione da applicare agli impianti a fune integrati;*
 - j) *determina le linee guida per l'organizzazione e l'adozione di iniziative sul modello "Pedibus".*
 - k) *fissa, d'intesa con il Consiglio dei Comuni, sulla base delle disposizioni sul trasporto degli alunni/delle alunne ai sensi della legge provinciale 31 agosto 1974, n. 7, i requisiti di ammissione e i criteri per l'istituzione dei servizi per il trasporto dei bambini e della bambine delle scuole dell'infanzia.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1, Buchstabe i). Der Buchstabe wird gestrichen."

"Comma 1, lettera i). La lettera è soppressa."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 1, Buchstabe i). Der Buchstabe wird gestrichen."

"Comma 1, lettera i). La lettera è soppressa."
Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Questo è un mega articolo delega, praticamente la legge è tutta qui, anzi non è qui nel senso che è delegata alla Giunta provinciale. Molti di questi punti in altre stesure di questa legge erano contenuti in legge, e questo è l'articolo svuota legge. Però si delega alla Giunta provinciale, con regolamento di esecuzione, di determinare, lettera i), "*le disposizioni inerenti la gestione delle strutture e dei servizi aeroportuali*";". Se si è onesti e si prende sul serio il referendum, questo va stralciato. Qui non si tratta né dell'aeroporto di Innsbruck né di Verona, ma è il nostro aeroporto. Questa lettera, per favore, deve essere stralciata, perché precedentemente gli art. 41 e 42 erano stati amputati, per l'altro ho ritirato l'emendamento soppressivo perché c'era per il pullman per Verona o Innsbruck ma questo parla dell'aeroporto di Bolzano e dà una delega in bianco alla Giunta provinciale. Credo che questo sia scorretto rispetto alla promessa di fare un referendum su una legge compatta che riguardasse tutta la materia dell'aeroporto di Bolzano.

Dare una delega in bianco alla Giunta provinciale per determinare con semplice regolamento d'attuazione la gestione delle strutture e dei servizi aeroportuali scavalca ogni legge esistente o futura e vanifica nella pratica il risultato del referendum del giugno 2016 perché, pensate un po', il referendum boccia la legge n. 60 ma resta questa norma che delega alla Giunta la gestione dei servizi aeroportuali. Quindi la Giunta potrebbe buttare via la propria legge, ma mantenendo questo siamo sempre in tempo a gestire l'aeroporto. Va tenuto in considerazione il fatto che, da quanto era previsto originariamente in questo disegno di legge, dall'art. 59 è stata tolta, con un emendamento dell'assessore, l'abrogazione dell'art. 11 della legge provinciale n. 37/74 che tratta della "Gestione dell'aeroporto di Bolzano". Se voi lasciate in vigore l'art. 11 e non lo cancellate con le abrogazioni come erano previste dall'inizio, è già tutto lì. Questa lettera i) è totalmente superflua e soprattutto è grave, perché permette alla Giunta con una delibera di decidere sull'aeroporto. La delega in bianco alla Giunta provinciale in materia di traffico aereo prevista in questa lettera i) del comma 1 del presente articolo, coniugata proprio con l'art. 11 della legge n. 37/74, dà la possibilità alla Giunta di fare quel che vuole dell'aeroporto, a prescindere dal referendum, che potrebbe andare in un modo, ma il coordinato disposto di questa lettera i) e della vecchia legge che voi non volete cancellare, lascia mano libera alla Giunta di decidere quello che vuole.

Delle due l'una: o si stralcia questa lettera del comma 1, oppure si reintroduce l'abrogazione dell'art. 11 della legge n. 37/74 al prossimo articolo 59. Cioè se lasciate questo, allora abrogiamo la legge sull'aeroporto. Io sospetto che non farete né l'uno né l'altro, quindi se queste due norme, la lettera i) in questo disegno di legge e se non verrà soppressa la vecchia legge sull'aeroporto, noi anche solo per questo voteremo contro questo disegno di legge e ci dispiace, perché forse avrebbe meritato un migliore trattamento.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Wenn dieser kleine Buchstabe i) im Gesetz drinnen bleibt, dann ist ein Referendum obsolet. Das muss ich ganz klar sagen. Damit gibt man – das haben wir bereits im Ausschuss so unterstrichen – der Landesregierung einen völligen Freibrief, und zwar einen Auftrag auch ohne gesetzliche Regelung, auch ohne die Artikel 41 und 42 betreffend den Flughafen. Hier steht, dass die Bestimmungen betreffend die Führung der Flughafeneinrichtungen und der Flughafendienste mit Durchführungsverordnung geregelt werden. Das ist ein klarer Auftrag, eine Delegierung, eine Ermächtigung sozusagen für die Landesregierung, im gesetzvertretenden Wege mit einem Gesetzesdekret all das zu regeln, was mit der Flughafenführung und mit dem Flughafendiensten zusammenhängt, wie die Vergabe an die Landesgesellschaft usw. Jetzt kann jemand sagen, dass man in den Artikeln 41 und 42 eingeschränkt habe und es nicht drinnen steht. Das ist irrelevant, denn die entsprechende Gesetzgebung existiert, nachdem wir das im entsprechenden Gesetz von 1974 nicht streichen und das ist Grundlage genug. Hier wird noch einmal ganz klar der Landesregierung der Auftrag gegeben, die Flughafendienste und alles damit Zusammenhängende zu regeln.

Natürlich gibt es, und das will ich schon klar hinzufügen, die Aussage des Landeshauptmannes, der sagt, dass, wenn bei der Volksbefragung ein Nein herauskommt, das nicht durchgeführt und der Flugplatz nicht mehr öffentlich finanziert wird. Das mag alles sein. Wir haben aber in der fast 18jährigen leidigen Flughafengeschichte schon so viele Versprechungen gehört, dass die Leute draußen sehr skeptisch und misstrauisch sind und auch zu Recht misstrauisch sind, denn auch mit der Vorlage dieses Gesetzentwurfes wurden zwei Artikel und auch im Artikel 38 der entsprechende Passus mit eingefügt, mit dem ganz klar alles vorweggenommen wurde, was erst später im Rahmen des Flughafenreferendums beschlossen oder der Bevölkerung zur Begutachtung und zur Zustimmung oder Ablehnung unterzogen werden soll.

Wenn dieser Buchstabe i) drinnen bleibt, dann braucht es eigentlich kein Flughafenreferendum mehr. Dann ist all das schon vorweggenommen, denn dann ist die Landesregierung bereits beauftragt. Im Prinzip kann man dann auch der Bevölkerung sagen, dass sie wieder einmal an der Nase herumgeführt wird. Ich ersuche Sie, den Buchstaben i) zu streichen, denn das braucht es im Augenblick nicht.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Ich schließe mich den Ausführungen der beiden Vorredner an und stelle insgesamt fest, dass mit diesem Artikel 58 eigentlich das ganze Gesetz fast schon zu einem Ermächtigungsgesetz verkommt, wenn alle Inhalte nur mehr von der Regierung bestätigt werden können und das Gesetz ihnen auch sehr wenige Richtlinien dafür mit auf den Weg gibt. Das ist eigentlich der Artikel, der das ganze Gesetz für mich nicht wählbar macht.

STEGER (SVP): Der Meinung meiner Vorredner kann ich mich nicht anschließen. Das, was getan wird, ist nicht unkorrekt, wenn der Buchstabe i) drinnen bleibt. Kollege Dello Sbarba und andere Kollegen, die dasselbe wollen, noch einmal ganz klar, und das ist immer deutlich vom Landeshauptmann gesagt worden. Beim Referendum geht es um die Finanzierung, um die öffentliche Beteiligung. Ich glaube, Sie haben sich, hoffe ich, auch mit der Materie auseinandergesetzt und wissen, dass der Flughafen in der Form nicht geschlossen werden kann. Das steht nicht uns zu. Sie wissen auch, dass es sich um ein öffentliches Unternehmen, um einen Betrieb handelt, der, auch wenn das Referendum negativ ausgeht, nicht einfach geschlossen werden kann. In erster Linie wird man schauen, ob ihn jemand anderer führen wird. In zweiter Linie wird man das Unternehmen vielleicht in Liquidation setzen und dann wird man die Infrastruktur der ENAC übergeben. Bei gewissen Kolleginnen und Kollegen weiß ich, dass es damit überhaupt kein Problem gibt, wenn man Landesstrukturen dem Staat übergibt. Beim Kollegen Pöder wundert es mich ein bisschen, dass er so einfach einverstanden wäre, dies in die Richtung zu machen. Ich will sagen, dass der Flughafen auch in Zukunft geführt werden soll, bis er nicht in Liquidation gestellt wird und bis er nicht vom Land an den Staat wieder übergeht, an die ENAC, die eine staatliche Behörde ist. Bis dahin müssen der Dienst und die Abwicklung garantiert sein.

Was wir versprochen haben und was wir nach wie vor versprechen, ist, dass wir uns im Sinne dessen bewegen werden, was die Bevölkerung uns beim Referendum sagen wird. Wir haben nur die Zuständigkeit, über Finanzierungen zu sprechen. Wir haben nicht die Zuständigkeit, darüber zu sprechen, ob der Flughafen geschlossen werden soll oder offen bleiben soll, dies aber nicht, weil wir es nicht wollen oder weil die böse Volkspartei hier etwas anderes will, sondern weil es nicht in unserer Kompetenz liegt. Ich möchte, dass das ein für allemal klar auf dem Tisch liegt und dass hinter der Hand nicht immer so getan wird, als ob die Volkspartei die Schlaue spielen wolle. Das lassen wir uns nicht gefallen. Wir haben ganz klar gesagt, wie wir vorgehen werden. Wir werden es auch in Zukunft tun und Sie werden es sehen. Wir werden im Juni die Möglichkeit haben, das zu beweisen, aber es wäre auch fair, wenn Sie Ihren Wählern gegenüber Klarheit schaffen würden, was man als Land Südtirol tun und nicht tun darf. Ich weiß schon, populär ist etwas anderes, wenn man einfach sagt, wir werden den Flughafen schließen, aber wer die Verantwortung in diesem Land hat, muss dafür sorgen, dass die Abwicklung ordnungsgemäß über die Bühne geht und dass von der Schließung des Flughafens gar nicht die Rede sein kann.

Wie gesagt, das, was wir in letzter Instanz tun können, nachdem das Unternehmen in Liquidation geschickt worden wäre, ist die ganze Infrastruktur, und zwar alles, was rundherum ist, der ENAC zu übergeben. Diese wird uns dann sagen, ob sie uns eine türkische Airline schickt oder ob sie den Flughafen für andere Zwecke verwenden will. Das liegt außerhalb unserer Zuständigkeit. Wir möchten ganz klar noch einmal sagen, dass wir uns im Sinne dessen, was wir der Öffentlichkeit, den Bürgerinnen und Bürgern versprochen haben, bewegen werden. Wir werden dieses Referendum machen und wir werden nach Buchstaben dessen, was bei diesem Referendum herauskommt, uns daran halten und da ändert überhaupt nichts, was hier im Buchstaben i) steht. Es ist sinnvoll, dass er hier drinnen bleibt, weil der Flughafen auch am Tag nach dem Referendum geführt werden muss. Das muss klar sein.

Herr Präsident, ich ersuche, dass über den Buchstaben k) im zweiten Absatz getrennt abgestimmt wird.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich danke dem Kollegen Steger für seine klaren Worte, denn jeder, der jetzt aufmerksam zugehört hat, hat schon die Werbestrategie mitbekommen, die die SVP für den Flughafen ins Feld führen wird. Es wird nämlich jene sein, dass man der Bevölkerung sagt, dass der Flughafen, so wie er gebaut ist, der ENAC übergeben wird. Dann werden andere in Südtirol den Flughafen führen, gerade so, als ob uns jemand gezwungen hätte, diesen Flughafen auszubauen, als ob wir freiwillig nicht selbst entschieden hätten,

wie hier die Volkspartei, dass die Landebahn verlängert werden muss. Wer hat Südtirol dazu gezwungen? Das habt Ihr doch selbst gemacht!

STEGER (SVP): *(unterbricht)*

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Das kann ich Ihnen sagen, und zwar beim Militärflughafen. Das war der Aeroclub Bolzano damals noch nach der Kriegszeit. Dort durfte man sich nicht Aeroclub Bozen nennen, den mein Vater mit aufgebaut hat. Den hat man gehabt, aber da war nicht mehr die Struktur für Militärflüge da. Sie brauchen sich nur anschauen, wie der Militärflughafen in anderen Gegenden aussieht. Das Militär ist bestimmt die letzte Institution, die noch das Geld dafür hat, große Flüge durchzuführen, aber das soll jetzt nicht die Diskussion sein.

Ich frage mich, was passieren würde, wenn wir den Buchstaben i) herausnehmen. Was ändert sich dann? Dass wir die Sicherheit haben, dass hier nicht die Landesregierung hinter der Tür die Entscheidung der Bevölkerung ignoriert? Und das ist oft genug immer wieder passiert. Niemand hat hier irgendeinen Vorteil, wenn jetzt dieser Buchstabe i) drinnen bleibt, im Gegenteil. Ihr könntet beweisen, dass Ihr es ernst meint, indem dieser Buchstabe nicht drinnen steht. Wenn die Bevölkerung Eurer Argumentation folgen wird und wenn Eure Argumentation so gut ist, dass sich die Mehrheit der Bevölkerung für den Flughafen entscheidet, dann werdet Ihr sowieso die Richtlinien erlassen, dass dieser entsprechend geführt wird. Warum sollte hier eine Durchführungsverordnung vorab vor einer Volksabstimmung aufgenommen werden? Ich meine, mir könnte es ja recht sein, denn wir könnten das gegen Euch verwenden, aber Ihr könntet den Gegenbeweis liefern, dass es Euch ernst ist, indem Ihr diesen Buchstaben aus den Durchführungsverordnungen herausnehmt. Deswegen werden wir die Anträge unterstützen, die diesen Buchstaben i) aus dem Artikel 58 streichen.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Solo per interloquire con il collega Steger, poi questo dibattito continuerà durante il referendum. Nel suo ragionamento, collega Steger, ci sono alcune contraddizioni su questo argomento: dobbiamo volare noi altrimenti volano gli altri, cioè se si ritira la Provincia, torna allo Stato che lo dà ai turchi quindi avremo i cavalli turchi che si abbeverano alle nostre fontane. Volevo un po' prenderla in giro! Però c'è un punto contraddittorio, perché se il pericolo è di perdere la sovranità su un pezzo del nostro territorio, perché vi mettete a rischio del referendum? Non dovrete farlo, dovrete dire che vi assumete la responsabilità di andare avanti con l'aeroporto, approvate con delibera il piano di sviluppo dell'aeroporto come hanno fatto gli altri governi provinciali e non c'è bisogno di fare tutta questa pantomima della legge, anche perché io temo che se il referendum va male, oppure se va bene dal vostro punto di vista e la popolazione approva la legge e poi magari nel 2022 i passeggeri non sono 170 mila ma sono 90 mila, voi ritirate fuori questo argomento "autonomistico" per dire che per impedire che lo Stato si riprenda l'aeroporto di Bolzano dobbiamo metterci di traverso.

Io ho un'altra visione, poi ne parleremo durante la campagna sul referendum, penso che la Provincia dovrebbe, e ha tutti gli strumenti a disposizione, rivendicare fortemente la propria sovranità e la propria capacità di dettare regole anche sull'aeroporto. Credo che questa possibilità ce l'abbia e ce l'avrà ancora nel futuro. Ne discuteremo. Ognuno porterà le proprie argomentazioni, intanto abbiamo fatto una piccola prova generale.

STEGER (SVP): In persönlicher Angelegenheit. Diese besteht darin, dass man mir gesagt hat, ich würde dafür sein, den Flughafen an den Staat ...

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): *(interrompe)*

STEGER (SVP): Ich warne davor, weil der Schritt, der zu machen ist ... Das wäre der zweite Schritt. Der erste Schritt ist, dass die bestehende Struktur ohne öffentliche Beteiligung und ohne öffentliche Geldmittel überlebt und somit der Flughafen geführt werden könnte. Ich gehe davon aus. Dann bleibt nur noch der zweite Schritt, dass das an die ENAC übergeht. So sind die geltenden Gesetze. Dass wir uns einsetzen werden, ist klar. Sie brauchen keine Sorge haben, dass wir die Autonomie nicht ernst nehmen. Wir werden alles tun, nur ist das die derzeitige Gesetzeslage. Das wollte ich sagen und nicht der Wunsch oder der Wille vom Abgeordneten Steger, nur dass das klar ist.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 10 Ja-Stimmen und 20 Nein-Stimmen abgelehnt.

Der Änderungsantrag Nr. 2 ist hinfällig.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 58? Keine.

Ich eröffne die Abstimmung über den Absatz 2 des Artikels ohne Buchstabe k): mit 16 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 6 Stimmenthaltungen genehmigt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Absatz 2, nur Buchstabe k): mit 5 Ja-Stimmen, 20 Nein-Stimmen und 6 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Art. 59

Aufhebung von Rechtsvorschriften

1. Aufgehoben werden

a) die Artikel 1, 2, 3, 4, 5 und 10 des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37,

b) das Landesgesetz vom 9. Dezember 1976, Nr. 60, in geltender Fassung,

c) das Landesgesetz vom 30. Juli 1981, Nr. 24, in geltender Fassung,

d) das Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16, in geltender Fassung, unbeschadet des Artikels 3-ter desselben Gesetzes und der Übergangsregelung laut Artikel 60 Absatz 1, dieses Gesetzes,

e) das Landesgesetz vom 23. Oktober 1991, Nr. 28,

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

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

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

Art. 59

Abrogazioni

1. Sono abrogati:

a) gli articoli 1, 2, 3, 4, 5 e 10 della legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37;

b) la legge provinciale 9 dicembre 1976, n. 60, e successive modifiche;

c) la legge provinciale 30 luglio 1981, n. 24, e successive modifiche;

d) la legge provinciale 2 dicembre 1985, n. 16, e successive modifiche, salvo l'articolo 3-ter della stessa legge e quanto disposto in via transitoria dall'articolo 60, comma 1, della presente legge;

e) la legge provinciale 23 ottobre 1991, n. 28;

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

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

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

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss: "Absatz 1, Buchstabe a) Die Worte "die Artikel 1, 2, 3, 4, 5 und 10" werden durch die Worte "die Artikel 1, 2, 3, 4, 5, 10 und 11" ersetzt.

"Comma 1, lettera a) Le parole "gli articoli 1, 2, 3, 4, 5 e 10" sono sostituite dalle parole "gli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 10 e 11".

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von Landesrat Mussner: "Absatz 1, Buchstabe d) die Worte "des Artikels 3-ter" werden durch folgende Worte "den Artikel 3-ter und 4-bis" ersetzt."

"Comma 1, lettera d) le parole: "l'articolo 3-ter" sono sostituite dalle seguenti parole: "gli articoli 3-ter e 4-bis."

Abgeordneter Dello Sbarba, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): La lettera i) è rimasta, almeno cancelliamo la vecchia legge sull'aeroporto, cioè reintroduciamo nella lettera a) anche l'art. 11 della legge del 1974 che è la legge sull'aeroporto. Non mi dite che ci vuole assolutamente, perché non è vero. Quando questo testo è arrivato in commissione aveva anche l'art. 11 da cancellare, e poi è stato tolto con un emendamento.

Quindi avremo la legge Kompatscher, abbiamo la lettera i) dell'articolo precedente che dà una delega in bianco alla Giunta provinciale di regolare e gestire i servizi aeroportuali, almeno liberiamoci della vecchia legge, altrimenti questa sera usciamo di qui che invece che avere una bella norma compatta tra un mese, la legge 60

sull'aeroporto su cui concentrare la volontà, sì o no, degli elettori abbiamo in due mesi triplicato le leggi. Prima avevamo solo la vecchia legge, adesso ci sono pezzi di legge sull'aeroporto in questa, e poi la legge 60. La triplicazione mi pare segno di confusione di idee.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Eine Frage zur Klärung an den Herrn Landesrat. Im Buchstabe d) lassen Sie den Artikel 3-ter des alten Gesetzes bestehen. Es ist jener, der die Landesmobilitätsagentur eingeführt hat. Warum? Sie wollen sie ja abschaffen.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Vermögen und Mobilität - SVP): Was den Artikel 59 Buchstaben a) anbelangt, möchte ich darauf hinweisen, Kollege Dello Sbarba, dass es genau so ist, wie wir es damals in der Gesetzgebungskommission besprochen haben. Es ist notwendig, dass die ABD in dieser Zeit eine Berechtigung zu operieren hat und dass dies gesetzlich gedeckt ist. Deshalb ist es notwendig, dies so zu belassen.

Kollege Köllensperger, es stimmt, dass wir die Landesmobilitätsagentur in die Abteilung 38 Mobilität integrieren wollen, aber wissen noch nicht den Zeitplan, wie das geht, aber wir wollen es machen.

Der Änderungsantrag, der im Zusammenhang mit dem Artikel 5 Absatz 2 bzw. auch mit dem 29-bis steht, den wir vorhin schon gehabt haben und wo sich dann anlässlich der Diskussion Kollege Knoll gemeldet hat, sieht vor, dass die Worte "des Artikels 3-ter" durch die Worte "den Artikel 3-ter und 4-bis" ersetzt werden.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 1: mit 11 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 1 Stimmenthaltung abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den Änderungsantrag Nr. 2: mit 20 Ja-Stimmen und 12 Stimmenthaltungen genehmigt.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 59? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 60

Übergangsbestimmungen

1. *Bis die Dienstleistungsaufträge laut Artikel 12 dieses Gesetzes, spätestens innerhalb November 2018, wirksam werden, bleiben die Bestimmungen laut Artikel 1 Absätze 1, 2 und 5, Artikel 3 Absatz 6, Artikel 5, 6, 7, 11, 14, 16 und 17 des Landesgesetzes vom 2. Dezember 1985, Nr. 16, in geltender Fassung, aufrecht.*
2. *Die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehenden Konzessionen für die Führung der Eisenbahninfrastruktur von Landesinteresse bleiben bis zu ihrer natürlichen Fälligkeit wirksam.*
3. *Der Erlass der Verordnungen für die Ausstellung der Taxilizenz und der Ermächtigung für die Ausübung der Tätigkeit Mietwagen mit Fahrer durch die Gemeinden erfolgt innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten der Durchführungsverordnung zum Gesetz.*

Art. 60

Norme transitorie

1. *Fino al momento della produzione degli effetti dei contratti di servizio stipulati ai sensi dell'articolo 12 della presente legge, prevista al massimo entro novembre 2018, rimangono in vigore le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 5 dell'articolo 1, il comma 6 dell'articolo 3, gli articoli 5, 6, 7, 11, 14, 16 e 17 della legge provinciale 2 dicembre 1985, n. 16, e successive modifiche.*
2. *Le concessioni per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza provinciale, che sono in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, conservano efficacia sino alla loro naturale scadenza.*
3. *L'adozione dei regolamenti per il rilascio della licenza taxi e dell'autorizzazione all'attività di noleggio con conducente da parte dei comuni dovrà avvenire entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento di esecuzione alla legge.*

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 60? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 14 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 61

Finanzbestimmung

1. Dieses Gesetz bringt keine neuen Ausgaben oder Mehrausgaben für das Haushaltsjahr 2015 mit sich.
2. Die Ausgaben zu Lasten der nachfolgenden Haushaltsjahre werden mit dem jährlichen Finanzgesetz festgelegt.

Art. 61*Norma finanziaria*

1. La presente legge non comporta nuovi o maggiori oneri per l'esercizio finanziario 2015.
2. La spesa a carico dei successivi esercizi finanziari è stabilita con legge finanziaria annuale.

Gibt es Wortmeldungen zum Artikel 61? Keine. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 15 Stimmenthaltungen genehmigt.

Wir kommen zu den Stimmabgabeerklärungen. Der Abgeordnete Dello Sbarba hat das Wort, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Noi voteremo contro questo disegno di legge come abbiamo fatto anche in commissione per la presenza innanzitutto di troppe tracce di aeroporto, soprattutto queste ultime di cui abbiamo discusso prima, la lettera i) all'art. 58, tuttavia ci lasciano perplessi anche altri aspetti del disegno di legge: il fatto che sia una cornice senza contenuto, il fatto che l'art. 58 è l'articolo killer della legge, perché è sostanzialmente una delega in bianco alla Giunta provinciale che deciderà senza tornare mai neanche in commissione legislativa sui bacini, sulle gare, su tutte le questioni fondamentali che determineranno il futuro del sistema di trasporto pubblico in provincia di Bolzano.

Noi avremmo preferito che l'equilibrio fra pubblico e privato in questo disegno di legge pendesse molto di più da parte del pubblico. Ci sentiamo garantiti, i servizi di trasporto sono un bene comune, la mobilità è un diritto fondamentale dei cittadini e delle cittadine, per questo crediamo che la mobilità vada soprattutto garantita dal pubblico. Naturalmente il pubblico può anche incaricare società private di aspetti del servizio, ma sulla base della massima trasparenza e di una regia pubblica che a nostro parere, in questo disegno di legge purtroppo non c'è, o meglio, una regia pubblica che purtroppo, con l'elaborazione di questo disegno di legge è pian piano venuta meno rispetto ad un primo testo che avevamo apprezzato e considerato migliore di quello che poi è diventato con la trattativa con i portatori di interesse. Comunque è stato un confronto molto intenso sia in aula che in commissione e per quanto riguarda la gestione di questo confronto, riconosco all'assessore una lealtà fondamentale nel rapporto con noi, una trasparenza, anche la disponibilità a fornire tutti i dati e le informazioni che abbiamo chiesto, quindi vorrei ringraziare l'assessore e anche i funzionari/le funzionarie dell'assessorato, innanzitutto il dott. Burger che ci ha puntualmente fornito tutte le informazioni e tutte le spiegazioni che noi chiedevamo.

In questo senso è stata un'esperienza positiva e ci dispiace che per colpa di questi articoli che ho citato, il nostro voto sia negativo.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich werde mit Nein stimmen. Ich erkenne an, dass die Zusammenarbeit im Ausschuss mit dem Landesrat und den Mitarbeitern gut war. Allerdings würde ich doch begrüßen, wenn man sich manchmal doch etwas beweglicher zeigen würde. Es ist nicht so, dass Ihr immer recht habt und wir immer unrecht haben, denn das zeigt sich doch sehr häufig im Nachhinein auch, dass unsere Einwände gerechtfertigt sind.

Leider Gottes ist in diesem Gesetzentwurf von Innovation, von mutigen Entscheidungen für die Zukunft im Rahmen der Mobilität wenig zu spüren und zu sehen, das zum einen.

Zum anderen bedauere ich im Detail sehr, dass man letztlich all das, was man mit dem Flugplatz in Zusammenhang bringen kann, in diesem Mobilitätsgesetz als sozusagen Unfall mit eingetragen hat und jetzt doch noch, leider Gottes, zu viele Reste enthalten sind, speziell was die Durchführungsverordnung angeht. Ich glaube, dass man sich hier keinen großen Gefallen getan hat und tut, indem man alles noch drinnen lässt. Man hat einiges gestrichen, aber in der Durchführungsverordnung bzw. der Bestimmung hinsichtlich der Durchführungsverordnung hat man, leider Gottes, diese Ermächtigung zum Flughafen, die Ausführung zu den Flughafendiensten drinnen belassen. Das ist sicherlich keine vertrauensbildende Maßnahme im Hinblick auf die Volksbefragung. Ich glaube, da tut man sich wirklich nichts Gutes, denn natürlich wird man hier sehr wohl argumentieren können damit, dass sich die Landesregierung im Prinzip einen feuchten Kehrrecht darum schert, denn sie hat sich schon mit diesem

Mobilitätsgesetz die Ermächtigung gegeben, den Flugplatzdienst, die Führung usw. zu regeln. Man hätte das draußen lassen können und das alles in dieses Flughafengesetz, im Landesgesetzentwurf Nr. 60/15 hineinpacken, in dem alle Regelungen drinnen sind. Das hätte man hineinschreiben können und dann in einem Aufwasch regeln können.

Schade auch, dass die Bestimmung hinsichtlich der übergemeindlichen Strukturen im Mobilitätsbereich enthalten bleibt, auf die wir hier ausführlich eingegangen sind. Es ist sicher keine gute Vorgangsweise im Sinne der Gemeindeautonomie, wenn wir gegen den Willen der Gemeinde, auch gegen gegebenenfalls Ergebnisse der Volksbefragungen vorgehen können. Die Gemeindeautonomie ist mit dieser Bestimmung auf die Müllhalde gekippt worden.

Dann ist es schade, dass man letztlich nicht den Mut hatte, eine richtungsweisende Entscheidung in Sachen Kindergartenkindertransport vorzunehmen. Jetzt hat man das gestrichen. Man vertröstet auf später. All die schönen Worte vom ländlichen Raum wurden auch hier ausgemerzt sozusagen, indem man das gestrichen hat. Das ist, leider Gottes, schade. Man hätte mehr Mut haben können und die Bestimmung hinsichtlich des Kindergartenkindertransportes im Gesetz belassen können. Es war eine vernünftige Regelung, eine Regelung, die bei Bedarf greift, eine Regelung, die die finanzielle Unterstützung des Landes vorsieht. Ich glaube, dass der Kindergartenkindertransport dem Altar der politischen Eitelkeiten geopfert wurde und das ist, leider Gottes, schon eine Problematik, dass wir hier draufgekommen sind, dass jetzt plötzlich noch Diskussionsbedarf mit den Gemeinden besteht usw. Da hat man der Sache nichts Gutes getan. Man hätte hier als Mehrheit über den eigenen Schatten springen und diese Regelung im Gesetz belassen können.

Insgesamt gesehen ist es ein Rahmengesetz, das die Landesregierung zu vielen Handlungen ermächtigt und zum Schluss unterm Strich die mutigen Entscheidungen, leider Gottes, nicht trifft. Das ist schade. Man sollte in Zukunft bei einem solchen Gesetz doch andenken, dass man auch in einem Gesetzentwurf, in ein Gesetz klare Regelungen, mutige Entscheidungen mit einbaut.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Auch ich werde gegen diesen Gesetzentwurf stimmen, vor allem aus der grundsätzlichen Überlegung, dass dieser Sektor des öffentlichen Personennahverkehrs einfach in öffentlicher Hand sein sollte. Ich denke, dass das System, so wie es im Trentino gehandhabt wird, nämlich mit Trentino Trasporti unserem System bei weitem vorzuziehen ist, wo wir den Sektor an private Konzessionäre vergeben und zirka 80 Prozent der Kosten wieder die öffentliche Hand übernehmen müsste.

Ich stelle auch fest, dass diese vorliegende Version im Vergleich zur ersten stark verschlechtert wurde. Ich denke, dass, wenn ich mir anschau, wie es im Trentino mit Trentino Trasporti funktioniert, die öffentliche Hand nicht immer ideal ist. Ich gehöre zu jenen, die durchaus die Privaten verfehlet und die der Meinung sind, dass die öffentliche Hand sich aus einigen Sektoren zurückziehen sollte. In diesem Fall wäre es jedoch angebracht, auf ein System wie im Trentino umzusatteln. Deswegen kann ich dieses Gesetz vom Prinzip her nicht mittragen.

Die Kontrolle zu den Kosten, das hatten wir auch schon bei den Tagesordnungen, geht mir weiterhin ab. Auch im neuen Gesetz wird das nicht definiert. Wenn das weiterhin so lax gehandhabt wird wie in der Vergangenheit, dann kann man hier auch keine Verbesserung erwarten.

Des Weiteren bin ich der Meinung, dass die Infrastrukturen, auch die Busse integral in Landesbesitz sein sollten und den Konzessionären zur Verfügung gestellt und nicht anderweitig beschafft werden sollten.

Artikel 58, wie gesagt, höhlt das ganze Gesetz aus, sodass es auch schwierig wird, ein Urteil darüber sich zu bilden, weil nicht nur die Details, sondern ganz grundlegende Aspekte von der Regierung selbst bestimmt werden und im Gesetz nicht einmal ansatzweise definiert sind.

Positiv finde ich nur den Artikel 20, also die Möglichkeit der In-House-Vergabe, wenn dies auch relativ schwach definiert ist.

Den Übergang des Informationssystems an die öffentliche Hand unterstütze ich, aber insgesamt ist das Urteil negativ. Deshalb werde ich hier dagegen stimmen.

BLAAS (Die Freiheitlichen): So einem Gesetz kann man nicht zustimmen. Das geht einfach nicht. Es ist auch ein Gesetz, das heute eine viel schlechtere Version hat als die Version, die wir in der Gesetzgebungskommission verabschiedet haben. Ich kann mich über diese Pannen und Pleiten, die es hier gegeben hat, nur wundern.

Zum einen wurde in der Kommission ein regelrechter Druck ausgeübt dahingehend, dass man den Minderheitenbericht schnell verabschieden sollte, weil hier wirklich Handlungsbedarf wäre. Dann sagt man, dass man es

nicht so eilig hätte. Ich verstehe es durchaus, wenn nach einem Jahr dieser Text vorliegt und die Gemeinden zu gewissen Punkten noch nicht richtig befragt wurden oder man sich noch nicht durchgerungen hat. Wie soll so etwas funktionieren? Es bleiben einfach zu viele Fragen offen. Aus diesem Grund können wir hier die ganze Sache nicht mittragen.

Ich stelle auch fest, dass die Begriffe "ländlicher Raum", "Aufwertung der Peripherie", "Gemeindeautonomie" nichts anderes als Lippenbekenntnisse und Geschwafel der Mehrheit sind, denn wenn es ums Eingemachte geht ... Abgeordneter Steger, Sie können lachen so viel Sie wollen, denn Sie wissen, dass ich recht habe und das befriedigt mich in diesem Moment. Wie gesagt, das ist alles nur Geschwafel und Geschwätz. Wenn es aber um die Wurst geht, dann zieht man immer wieder den Kürzeren, um jetzt nicht in unflätige Sachen und Argumente zu fallen.

Kollege Renzler, Sie haben sich auch in der Kommission, wie so meistens, sehr kämpferisch gegeben. Dafür gebührt Ihnen Respekt. Sie haben zwar ein kleines Statement abgegeben, aber genau den Punkt betreffend die Zwei- und Dreisprachigkeit haben Sie dann in Ihrer Kritik leider nicht weitergebracht. Das ist schade und das nehme ich zur Kenntnis.

Ich wünsche mir in den Verhandlungen mit den Gemeinden, mit dem Rat der Gemeinden viel Glück. Das nächste Mal weiß ich, dass ein Gutachten des Rates der Gemeinden zu einem Gesetzentwurf wenig bis keinen Wert hat. Das muss ich hier einfach feststellen. Ich sehe auch, dass die Kommunikation zwischen dem Landesrat, der für die Gemeinden zuständig ist, dem Rat der Gemeinden und dem zuständigen Landesrat für den öffentlichen Dienst nicht so richtig funktioniert wie er eigentlich funktionieren sollte, denn hier ist heute unmissverständlich ein Kommunikationsproblem aufgetaucht, das Sie in der Mehrheit haben. Ich rate Ihnen zukünftig, die Arbeiten besser zu koordinieren, in den Gesetzgebungskommissionen die Dinge richtig einzubringen und auch ordentlich zu arbeiten und es der Kommission auch ermöglichen, ordentlich zu arbeiten. Aus diesem Grund ein überzeugtes Nein.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Wir werden uns bei diesem Gesetzentwurf der Stimme enthalten. Auch wir sind der Meinung, dass viele Bestimmungen, gerade im Bereich des Flugplatzes drinnen sind, die nicht dazu angetan sind, das Vertrauen der Bevölkerung in die Redlichkeit der Politik und die Versprechungen im Zusammenhang mit der Volksabstimmung zu fördern. Deswegen wollen wir diesem Gesetzentwurf nicht zustimmen.

In diesem Gesetzentwurf gibt es aber einige Bereiche, die unsere ausdrückliche Zustimmung finden. Ich möchte im Besonderen die Buchstaben b) und c) des Artikels 31 nennen, bei denen es um die Finanzierung von grenzüberschreitenden Infrastrukturen, um bauliche Maßnahmen und Planungen für öffentliche Verkehrslinien geht.

Im Speziellen sehen wir schon eine Handhabe auch für eine mögliche Finanzierung der Fortführung der Vinschger Bahn, die uns besonders am Herzen liegt. Ich glaube, das ist auch ein wichtiges Zeichen, nachdem der Landtag sich grundsätzlich dafür ausgesprochen hat, das auch damit gezeigt wird, dass man die rechtlichen Rahmenbedingungen schafft, um derartige Projekte auch zu finanzieren. Man kann sich natürlich viele Verkehrskonzepte wünschen, aber letztendlich müssen diese bezahlt werden und diese Projekte scheitern, leider, sehr oft, noch bevor sie in die Planung gehen, noch bevor auf politischer Ebene darüber diskutiert wird an den Kostenannahmen und an der Frage, wer so etwas finanzieren soll und wie so etwas finanziert werden kann. Deswegen ist es wichtig und notwendig, dass dies mit diesem Gesetzentwurf, in dem es um die öffentliche Mobilität geht, auch ganz klar strukturiert und geregelt wird.

Ich nehme zur Kenntnis, dass der Landesrat das Versprechen abgegeben hat, dass man den Beschluss des Dreier-Landtages umsetzen wird, dass man sich bemühen wird, ein einheitliches Tarifsystem anzustreben. Was noch im Argen liegt, ist die direkte Zugverbindung zwischen Lienz und Innsbruck. Auch diese wurde im Dreier-Landtag so beschlossen.

Sie haben selbst darauf verwiesen, dass die Versprechungen für einen barrierefreien Bahnhof in Franzensfeste bis heute nicht umgesetzt werden konnten. Das ist einmal mehr ein Argument dafür, dass man, wenn man schon ein einheitliches Tarifsystem in ganz Tirol haben möchte, es auch schafft, einheitliche Zugverbindungen herzustellen, weil ich der Überzeugung bin, dass es keinen Sinn macht, eine Zuglinie neben einer bestehenden Buslinie zu führen, ganz abgesehen von den doppelten Kosten, die daraus entstehen. Ich bin nach wie vor der Überzeugung, dass man das Geld, das bisher in die Buslinie zwischen Lienz und Innsbruck investiert wurde, viel besser in eine gemeinsam geführte Bahnlinie investieren könnte und es dort letzten Endes allen mehr gedient wäre, aber manche Dinge in der Politik brauchen ihre Zeit und ihre Überzeugungsarbeit. Wir werden sicherlich weiter darauf hinarbeiten. Auch wir werden weiterhin darauf hinarbeiten, dass dieses Projekt umgesetzt wird. In diesem Sinne unsere Enthaltung zu diesem Gesetzentwurf.

HOCHGRUBER KUENZER (SVP): Dieser Gesetzentwurf hat sicherlich ganz viele und sehr gute Ansätze und ist auch gerechtfertigt, ihn positiv zu beurteilen.

Artikel 5 hat mich sprichwörtlich schon einen Moment aus der Bahn geworfen, weil es anders vereinbart war. Einerseits erkennt jeder den Dienst an und sagt, dass der Dienst wichtig ist, auf der anderen Seite hat man die ganze Zeit nicht genutzt. Vielleicht war ich mit beteiligt, dass ich die Zeit zu wenig genutzt habe, um sichere Zugeständnisse zu haben.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass im Text der Kommission bezüglich des Gutachtens des Rates der Gemeinden steht, dass, falls die Landesverwaltung und der Gesetzgeber glauben, den Transport für die Kindergartenkinder trotzdem einführen zu müssen, sie auch die Finanzierung dafür übernehmen sollen. Ich höre einfach Ignoranz heraus, indem einfach gesagt wird: Macht was Ihr wollt und finanziert ihn. Ich denke, es muss ein gemeinsames Interesse sein. Es geht nicht, dass die Gemeinden dem Land die Schuld geben und auch das Land nicht den Gemeinden. Auch das sehe ich ein und sage, wir müssen zusammensitzen und an einem Tisch reden.

Ich glaube – ich bin grundsätzlich ein positiv denkender Mensch - und vertraue auf die Handschlagqualität, die ich heute von einigen Kollegen und auch vom Landesrat bekommen habe dahingehend, dass wir im Schuljahr 2016 soweit sein müssen, dass wir eine Möglichkeit finden, um den Kindergartenkindertransport durchführen zu können. Das muss möglich sein. Dass wir den Kindergartenkindertransport angehen, ist klar. Noch nicht klar ist, wer, wie viel und in welcher Form. Ich denke, das schaffen wir bis zu dieser Zeit.

Auch wenn ich aus der Bahn geworfen wurde, stehe ich hinter diesem Gesetzentwurf und werde ihm zustimmen.

SCHIEFER (SVP): Vorab möchte ich auf die Stellungnahme des Kollegen Blaas eingehen, weil er gesagt hat, dass der SVP der ländliche Raum zu wenig am Herzen liegt und sie für den ländlichen Raum zu wenig macht. Ich glaube, man kann die Sache mit dem Kindergartentransport nicht in diesem Sinne auslegen. Ich bin überzeugt, dass die SVP den ländlichen Raum nicht nur schützt, geschützt hat und schützen wird, sondern auch unterstützt und auch unterstützen wird.

Was das Gesetz selber betrifft, hat, glaube ich, das Assessorat ein brauchbares und gut gelungenes Gesetz auf den Weg gebracht. Ich möchte bei dieser Gelegenheit dem Landesrat und dem zuständigen Abteilungsdirektor Ing. Burger für die Unterstützung, Beratung nicht nur in der Kommission, sondern auch danach bedanken. Es waren immer wieder der Wille und die Bereitschaft vorhanden, auch eine gute Lösung zu finden.

Auch beim Artikel 5, der heute sehr viel kritisiert worden ist, gab es die Bereitschaft entgegenzukommen. Ich glaube, dass, auch wenn das Land in dieser ganzen Angelegenheit zu viel und mit den 30 Prozent vielleicht zu wenig vorgesehen hat, das nicht im Sinne der Gemeinden ist. Man muss auch sagen, dass der Gemeindeverband oder der Rat der Gemeinden hätte klar sagen sollen, dass er überhaupt keinen Kindergartenkinderdienst will oder ihn zu hundert Prozent finanziert haben will. Beides war nicht ganz klar. Der gute Wille war da, zumindest einen Teil davon zu finanzieren. Das war nicht ganz in dem Sinne. Deswegen hat man, glaube ich, das zweite Gutachten des Rates der Gemeinden vorerst zur Kenntnis genommen und gesagt, diesen Teil zu streichen, in der Hoffnung, dass man dann ein Einvernehmen mit dem Rat der Gemeinden und einen vernünftigen Vorschlag findet, mit dem hoffentlich alle, auch Kollegin Hochgruber Kuenzer leben können.

Was die Strafen betrifft, Folgendes. Darüber habe ich schon mit dem Landesrat gesprochen. Das ist ein Thema, das vom Rat der Gemeinden angeführt worden ist, wo man Änderungen vornehmen sollte, weil hier nur der staatliche Straßenkodex angewendet werden soll. Man sollte vielleicht ein Reglement finden und es in einem zweiten Moment ausführen.

Was den Flughafen betrifft, möchte ich darauf hinweisen, dass man versucht hat, das Wichtigste, und zwar die Finanzierung herauszunehmen. Ich glaube, das war gut so. Viel mehr konnte man nicht verlangen, denn man soll nicht alles unbedingt mit Gewalt und mit der Linse suchen, was beim Thema Flughafen nicht gut gehen könnte. Ich persönlich bin Skeptiker beim Thema Flughafen, aber trotzdem geht für mich das Gesetz in dieser Form in Ordnung. Somit würde ich im Namen der Volkspartei auf alle Fälle vorschlagen, das Gesetz, wie von uns genehmigt, gutzuheißen.

RENZLER (SVP): Ich möchte zur ganzen Thematik nur zwei Sätze sagen. Zum einen danke ich dem Landesrat Mussner für seine Zusagen im Zusammenhang mit der Zweisprachigkeitspflicht. Zum anderen, dass er dafür sorgen wird bzw. dass die Landesregierung alles Mögliche tun wird, um in absehbarer Zeit die ganze Problematik mit der Stellenaufteilung bzw. mit den Zuständigkeiten der SAD und STA zu lösen.

Ich möchte den Kollegen Blaas daran erinnern, dass er im Gesetzgebungsausschuss für die Annahme gestimmt hat und ich dagegen gestimmt habe. Das klingt irgendwie eigenartig, aber ich werde trotzdem für das Gesetz stimmen, mit der Überzeugung, dass der Landesrat seine angekündigten Versprechungen einhält und das Möglichste tun wird, dass die von mir aufgeworfene Problematik gelöst werden kann.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Kollege Renzler, das ist die Taktik der großen Revolutionäre und Arbeitnehmer in der SVP, dass man in der Gesetzgebungskommission ... Sie müssen das richtig sagen. Es war der Übergang von der General- zur Artikeldebatte und ich habe dafür und nicht für das Gesetz gestimmt. Lieber Kollege Renzler, wenn Dich das Gedächtnis hier vielleicht ein bisschen betrogen hat, dann habe ich Dich hier daran erinnert.

RENZLER (SVP): In persönlicher Angelegenheit. Als Arbeitnehmer sind wir gewohnt, Realpolitik zu machen und nicht Illusionen zu leben.

PRÄSIDENT: Wir stimmen somit über den Landesgesetzentwurf Nr. 52/15 ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 11 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

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 18.45 Uhr

Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:

Sono intervenuti i seguenti consiglieri/le seguenti consigliere:

ATZ TAMMERLE (11, 29)

BLAAS (8, 25, 27, 30, 67, 69, 73, 74, 78, 79, 101, 104)

DELLO SBARBA (2, 4, 5, 9, 11, 17, 20, 21, 25, 27, 35, 38, 44, 46, 49, 50, 51, 54, 60, 64, 68, 72, 73, 78, 79, 82, 95, 97, 98, 100)

HEISS (3, 15, 29, 59)

HOCHGRUBER KUENZER (31, 103)

KNOLL (15, 21, 25, 28, 30, 32, 49, 50, 62, 65, 69, 73, 74, 78, 96, 102)

KÖLLENSPERGER (7, 10, 13, 17, 23, 34, 37, 43, 49, 64, 79, 80, 90, 96, 99, 101)

LEITNER (27, 28, 51)

MUSSNER (3, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 18, 21, 23, 26, 31, 32, 35, 39, 40, 45, 47, 49, 51, 54, 59, 60, 61, 62, 65, 71, 74, 78, 82, 90, 92, 99)

PÖDER (7, 26, 28, 30, 31, 34, 37, 43, 45, 61, 68, 69, 91, 95, 100)

RENZLER (103, 104)

SCHIEFER (21, 70, 103)

SCHULER (29, 30, 70)

STEGER (5, 8, 14, 15, 21, 27, 28, 39, 44, 51, 64, 68, 78, 91, 96, 97)

ZIMMERHOFER (7, 14)