



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 97

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE
N. 97

vom 12.01.2016

Del 12/01/2016

Präsident
Vizepräsident

Dr. Thomas Widmann
Dr. Roberto Bizzo

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 97

vom 12.01.2016

Inhaltsverzeichnis

Aktuelle Fragestunde Seite 1

Ernennung eines/einer neuen der italienischen Sprachgruppe angehörenden Richters bzw. Richterin beim Regionalen Verwaltungsgericht – Autonome Sektion Bozen, in Besetzung der entsprechenden durch die Versetzung in den Ruhestand des Richters RA Luigi Mosna frei gewordenen Stelle Seite 23

Beschlussantrag Nr. 455/15 vom 6.8.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Atz Tammerle und Knoll, betreffend die Volksabstimmung zu generellem Bahnausbau in Süd-TirolSeite 24

Begehrensantrag Nr. 51/15 vom 28.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Heiss und Dello Sbarba, betreffend die Geschwindigkeitsbegrenzung – zum Schutz der Gesundheit die gesetzlichen Voraussetzungen auf staatlicher Ebene schaffenSeite 29

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 97

Del 12/01/2016

Indice

Interrogazioni su temi di attualità pag. 1

Nomina di un nuovo magistrato/una nuova magistrata, appartenente al gruppo linguistico italiano, presso il Tribunale regionale di giustizia amministrativa – sezione autonoma di Bolzano, a copertura del relativo posto resosi vacante causa collocamento a riposo del giudice avv. Luigi Mosnapag. 23

Mozione n. 455/15 del 6/8/2015, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Atz Tammerle e Knoll, riguardante un referendum sull'ampliamento della rete ferroviaria in Provincia di Bolzano pag. 24

Voto n. 51/15 del 28/10/2015, presentato dai consiglieri Foppa, Heiss e Dello Sbarba, riguardante i limiti di velocità – per tutelare la salute occorre creare i presupposti legislativi a livello statalepag. 29

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

Ore 14.31 Uhr

Namensaufruf - appello nominale

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist eröffnet. Laut Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung wird das Protokoll der jeweils letzten Landtagssitzung allen Abgeordneten in Papierform zur Verfügung gestellt. Zum Protokoll können bis Sitzungsende beim Präsidium schriftlich Einwände vorgebracht werden. Sofern keine Einwände nach der 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 die Abgeordneten Pöder und Heiss und Landesrat Schuler entschuldigt.

Gemäß Art. 110 Absatz 15 der Geschäftsordnung muss ich Ihnen mitteilen, welche schriftlichen Anfragen noch nicht beantwortet worden sind. Dazu liegt uns eine Anfrage auf, und zwar vom Abgeordneten Knoll an den Landeshauptmann Kompatscher. Allerdings haben diese beiden vereinbart - Kollege Knoll bitte bestätigen Sie das -, dass die Anfrage Nr. 1512/15 "Offizielle Bezeichnung für das Gebiet der autonomen Provinz Bozen" zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet wird.

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

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

Die Anfrage Nr. 1/01/16 kann aufgrund der Abwesenheit des Abgeordneten Pöder nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 12/01/16 vom 17.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Klimaplan Südtirol: Wer-Wo-Wann? Und Wie? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): In diesen Tagen findet in Paris die Klimakonferenz COP21 statt. Das Land Südtirol hat 2011 den ambitionierten Klimaplan „Klimaplan Energie Südtirol 2050“ erstellt. In ihm finden sich sehr interessante Ansätze, etwa das Ziel, innerhalb 2020 den CO₂-Ausstoß pro Person auf 4 t/Jahr bzw. innerhalb 2050 auf 1,5 t zu senken. Es finden sich im Internet wenige und widersprüchliche Zahlen zur derzeitigen Situation. Der letzte von uns gefundene Wert zur CO₂-Emission in Südtirol ist der ASTAT-Wert von 6,3 t (2009). Im Klimaplan der Gemeinde Bozen allerdings geht man von 9,7 t/Jahr aus!

Wir stellen in diesem Zusammenhang folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Wie hoch ist der derzeitige CO₂-Ausstoß per Person in Südtirol?
2. Wie will man in den nächsten 4 Jahren die angepeilte Zielzahl 4 t erreichen?
3. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung hierzu geplant?
4. Wurden die im Plan genannten Maßnahmenpakete 2014 erarbeitet?
5. Wie groß ist der ökologische Fußabdruck einer Südtirolerin, eines Südtirolers derzeit? Verwendet die Landesregierung den „footprint“ überhaupt als Richtschnur für Klimapolitik bzw. Sensibilisierung im Bereich Klimaschutz?
6. Welche Sensibilisierungsaktionen zum Verkleinern des Fußabdrucks sind geplant?

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Die Ziele der Klimakonferenz von Paris sind als Auftrag auch für unser Land zu sehen, das eingeschlagene Engagement in Sachen Klimaschutz konsequent fortzusetzen. Die von der Landesregierung 2011 genehmigte Klimastrategie "Energie Südtirol 2050" enthält langfristig ausgerichtete Ziele und gibt einen strukturierten Prozess in Etappen vor. Damit hatte Südtirol als eine der ersten Regionen in Europa ein langfristig ausgerichtetes Konzept erstellt, welches ein ähnliches Design wie die europäische Klimaschutzinitiative aufwies. Ebenfalls weist die Strategie die Vorgabe der fünfjährigen Aktualisierungen auf Ebene der strategischen Maßnahmen auf. Die Klimastrategie wird, wie vorgesehen, somit im heurigen Jahr erstmals evaluiert und die Maßnahmen angepasst.

Zur Frage Nr. 1. Derzeit sammelt die Landesagentur für Umwelt die Daten, um die erste Evaluation durchführen und innerhalb dieses Jahres die Ergebnisse präsentieren zu können. Daten, die in den Klimaplänen einzelner Städte enthalten sind, widerspiegeln die Situation der jeweiligen Stadt und können mit den Daten auf Landesebene nicht verglichen werden.

Dem Berechnungsmodus der CO²-Emissionen auf Landesebene in der Klimastrategie "Energie Südtirol 2050" liegt das sogenannte Inlandsmodell zugrunde. Dies bedeutet, dass ausschließlich die in Südtirol selbst produzierten Emissionen berechnet werden. Dagegen werden die von Südtirolern im Ausland – im Urlaub, auf Shoppingfahrten – oder die über im Ausland produzierten, aber importierten Emissionen – graue Energie, graue Emissionen – nicht berücksichtigt.

Zur Frage Nr. 2. Die Klimastrategie 2050 spricht von 4,9 Tonnen CO²-Emissionen pro Person bezogen auf das Jahr 2008. Südtirol will die CO²-Emissionen pro Person auf unter 4 Tonnen pro Jahr innerhalb 2020 reduzieren. Dieser Wert ist ein Ziel, das sich das Land Südtirol freiwillig gesetzt hat. Die Landesagentur für Umwelt hat mit der Datensammlung begonnen. Erste Prognosen anhand der verfügbaren Daten zeigen, dass die Reduzierung der CO²-Emissionen pro Person auf unter 4 Tonnen pro Jahr innerhalb 2020 wahrscheinlich erreicht werden kann, wenn die Entwicklung der letzten 5 Jahre bezüglich Verbrauch und Produktion aus erneuerbaren Energien beibehalten wird. Der Gestore Servizi Energetici (GSE) hat erst kürzlich in einer E-Mail mitgeteilt, dass der Anteil an erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch in Südtirol bereits auf 60 Prozent, gemäß Berechnungsmodus "Burden Sharing", angestiegen ist. Die für dieses Jahr vorgesehene genaue Berechnung wird letztlich detaillierten Aufschluss geben.

Zur Frage Nr. 3. Das Land Südtirol unterstützt weiterhin den Einsatz von erneuerbaren Energien und die Energieeinsparung durch Förderungen, die 2016 eine Neuorientierung erfahren werden. Für das laufende Jahr sind im Landeshaushalt hierfür eigens 22 Millionen Euro vorgesehen. Zudem gibt es auch sektorenspezifische Rechtsvorschriften und Sensibilisierungskampagnen.

Ferner ist der Einsatz von EU-Mitteln aus dem EFRE-Programm für die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude ebenfalls im Ausmaß von 22 Millionen Euro für die gesamte Programmperiode von 2014 bis 2020 vorgesehen. Das Einsetzen eines Energy Managers der autonomen Provinz Bozen in Bezug auf die landeseigenen Immobilien, die Unterstützung der Projekte in den Bereichen nachhaltige Mobilität, die Einführung von kontinuierlich effizienteren Baustandards und des Kubaturbonus sind weitere wichtige Maßnahmen.

Zur Frage Nr. 4. Die Umsetzung der Vision eines nachhaltigen Umgangs mit Energie in Südtirol wird in mehreren Etappen erfolgen. Am Ende jeder Etappe ist eine Erfolgskontrolle über das Geleistete und eine Reflexion über die weitere Gestaltung des Umsetzungsprozesses notwendig.

Nachdem die Klimastrategie "Energie Südtirol 2050" im Jahr 2011 genehmigt wurde und das Strategiepapier vorsieht, dass fünf Jahre nach Genehmigung die erreichten Ergebnisse überprüft werden sollen, werden in diesem Jahr, wie ich vorhin schon ausgeführt habe, die Umsetzungsphasen geprüft, Maßnahmen ergänzt und eventuell neu definiert. Das wird dann im Laufe dieses Jahres festgelegt.

Zur Frage Nr. 5. Die Klimastrategie "Energie Südtirol 2050" verfolgt im Wesentlichen drei Ziele, und zwar die Reduzierung des Energieverbrauchs pro Kopf, die Reduzierung der Kohlendioxidemissionen pro Kopf und gleichzeitig die Erhöhung des Prozentsatzes an erneuerbaren Energien. Der ökologische Fußabdruck ist kein Parameter, der in der Klimastrategie direkt Anwendung findet. Die Erreichung der Ziele der Klimastrategie wirkt sich jedoch auch auf die Größe des ökologischen Fußabdruckes aus.

Zur Frage Nr. 6. Die verschiedenen Sensibilisierungskampagnen in den Bereichen Energie- und Klimaschutz, die von der Landesagentur für Umwelt sowie von der Energieagentur Südtirol – KlimaHaus kontinuierlich durchgeführt werden, tragen zur Verkleinerung des ökologischen Fußabdruckes bei. Projekte zur Ermittlung des ökologischen Fußabdruckes wurden aus den in Punkt 5 genannten Gründen nicht spezifisch gefördert.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich bitte den Landesrat um die Aushändigung einer Kopie dieser Unterlage.

Dann wollte ich noch eine Frage stellen. Ein ganz wesentlicher Faktor vom Fußabdruck bzw. vom CO²-Ausstoß ist die Mobilität. Ich möchte wissen, ob in allen Daten, die Sie genannt haben, die Mobilität nicht eingerechnet ist. Wird in Zukunft bei allen Zielerreichungen usw. immer die Mobilität draußen gehalten? Habe ich es richtig verstanden, dass in der gesamten Klimastrategie an der Mobilität nicht angesetzt wird?

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Die Daten beziehen sich nicht auf die Mobilität, da liegen Sie richtig, aber in der Klimastrategie spielt die Mobilität eine sehr wesentliche Rolle.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 3/01/16 vom 7.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Atz Tammerle, Knoll und Zimmerhofer, betreffend Sprachenwirrwarr in deutscher Online-Ausgabe der Weißen und Gelben Seiten von Telecom Italia. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Die Qualität der deutschen Sprache in der Druckversion der deutschen Ausgabe der Weißen und Gelben Seiten von Telecom Italia ist nicht zu beanstanden. Anders ist es bei der Online-Ausgabe: In den Adressen der Telefonanschlussbezieher erscheint der Straßename mit ganz wenigen Ausnahmen ausschließlich in italienischer Sprache (z. B. via S. Osvaldo in Bozen)! Außerdem: Sucht man in den Gelben Seiten nach bestimmten Körperschaften in deutscher Sprache, werden diese nur in italienischer Sprache angezeigt (Consiglio della Provincia Autonoma di Bolzano) oder überhaupt nicht gefunden (Südtiroler Landesarchiv). Im letzteren Fall ist man gezwungen, nach der italienischen Bezeichnung zu suchen (Archivio provinciale di Bolzano).

Die Gefertigten stellen folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Aus welchem Grund wird in der Online-Ausgabe der Weißen und Gelben Seiten nicht durchgehend die deutsche Sprache verwendet wie in der Druckversion?
2. Gedenkt die Landesregierung zu intervenieren, damit das Sprachenwirrwarr und die Benutzerfeindlichkeit der deutschen Online-Ausgabe korrigiert werden?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Die Problematik wird von mir mittels schriftlicher Intervention der Postverwaltung zur Kenntnis gebracht werden.

Zur Frage Nr. 1. Die mangelnde sprachliche Korrektheit der Online-Version widerspricht der Gleichberechtigung der beiden Landessprachen und ist, wie von Ihnen zu Recht bemerkt, einem benutzerfreundlichen Service abträglich. Die Antwort wird Ihnen dann weitergeleitet werden, sobald diese bei uns einlangt.

Was die Frage Nr. 2 anbelangt, werden wir diesbezüglich selbstverständlich intervenieren.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke, Herr Landeshauptmann, für die Antwort und auch dafür, dass dieses Schreiben weitergeleitet wird.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 21/01/16 vom 30.12.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Bilanzen der Brennercom AG. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): La Brennercom Spa controlla ormai parecchie società in tutto o in parte, sia in Italia che all'estero. Il d.lgs. n. 127/1991 (art. 25 e 26) ed il successivo d.lgs. n.173/2008 stabiliscono i criteri in base ai quali le società controllanti sono soggette all'obbligo di redazione di un bilancio consolidato (oppure, al contrario esonerate dal consolidato).

Ciò premesso, si chiede:

- se per il Gruppo Brennercom e la società controllante Brennercom s.p.a. sussista obbligo di redazione di un bilancio consolidato
- in caso affermativo, da quale data in poi per Brennercom sussiste tale obbligo, e se sussiste per tutti gli anni a partire da tale data.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Die Gruppe Brennercom unterliegt nicht der Pflicht zur Abfassung einer konsolidierten Bilanz laut Artikel 25 des genannten gesetzesvertretenden Dekretes, da die im abgeänderten Artikel 27 vorgesehenen Grenzen von 35 Millionen Euro als Umsatzerlöse und von 250 Mitarbeitern nicht für zwei aufeinanderfolgende Jahre überschritten werden. Laut Bestätigung auch der Brennercom AG hat die Gruppe in den Jahren 2013 und 2014 nur einmal, und zwar im Jahr 2014 zwei der drei vorgeschriebenen Limits Aktiva und Umsatz überschritten, sodass für das Jahr 2014 keine Verpflichtung zur Erstellung der konsolidierten Bilanz gegeben war.

Diese Verpflichtung wird, sofern auch im Geschäftsjahr 2015 die vorgesehenen Limits überschritten werden, erstmals für die Bilanz 2015 entstehen, weil wir dann die zwei aufeinanderfolgenden Jahre hätten. Da das Dekret für die Erhöhung der vorgenannten Limits seit dem 1. Jänner 2016 in Kraft ist, wird die Brennercom wahrscheinlich auch für das Geschäftsjahr 2015 diese Limits nicht überschreiten, weil voraussichtlich keine Verpflichtung für das Jahr 2015 bestehen wird. Das werden wir dann sehen.

Wenn die Pflicht nicht besteht, dann erübrigt sich, glaube ich, die zweite Frage.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Dieses nicht Überschreiten der in Artikel 27 genannten Grenzen gilt natürlich für die Gruppe und nicht nur für die Brennercom. Das ist auf der Basis der Gruppe so berechnet worden. Wenn Sie mir die Daten schriftlich zur Verfügung stellen könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 4/01/16 vom 7.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tamm-erle und Zimmerhofer, betreffend Italienische Post: Warum kriegt sie es mit der deutschen Sprache nicht auf die Reihe? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Die Italienische Post wurde von der Süd-Tiroler Freiheit mehrmals zur Einhaltung der Verpflichtung zur Zweisprachigkeit und zur Pflege eines guten Deutsch gemahnt. Unzählige Anfragen zu diesem Thema hat die Süd-Tiroler Freiheit im Landtag eingereicht. Aus den Antworten der Landesregierung ging durchwegs hervor, dass man sich des Problems durchaus bewusst sei, doch positive Ergebnisse lassen weiterhin auf sich warten. So ist z. B. der Hinweis auf lagernde Korrespondenz, der den Adressaten im Briefkasten hinterlegt wird, zwar zweisprachig abgefasst, aber die Qualität der deutschen Sprache lässt nach wie vor zu wünschen übrig. Zudem ist Letztere mit italienischen Elementen durchsetzt (siehe beigefügtes Beispiel).

Die Gefertigten stellen folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Warum tut sich die Italienische Post mit der deutschen Sprache immer noch so schwer?
2. Wie oft hat die Landesregierung bei der Post diesbezüglich bereits interveniert?
3. Welche Alternativmaßnahme schlägt die Landesregierung vor, wenn sämtliche Interventionen ins Leere verlaufen?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Der mangelhafte Gebrauch der deutschen Sprache führte in der Vergangenheit bereits mehrfach zu Interventionen bei der Postverwaltung. In den Jahren 2014-2015 wurde zwölf Mal aufgrund von Hinweisen, zum Teil von Ihnen und zum Teil auch von anderer Seite, und Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern sowie aufgrund von Landtagsanfragen interveniert. Auch hat sich im Jahr 2014 das Verwaltungsgericht Bozen mit der Materie befasst und mit Urteil Nr. 236 festgestellt, dass die Postverwaltung bei der Erbringung des Postdienstes beide Sprachen zu verwenden hat und an die Kunden gerichtete Informationen und Unterlagen, Formulare, Erlagscheine usw. in beiden Sprachen zur Verfügung zu stellen hat. Damit ist die Verpflichtung der Postverwaltung zum Gebrauch beider Landessprachen eindeutig wiederum bestätigt worden, das ist ja klar. Das wäre eigentlich nicht notwendig gewesen, aber auch das Verwaltungsgericht hat sich hierzu geäußert.

Die Postverwaltung verweist darauf, dass, wie bei anderen zentralstaatlichen Ämtern, die Übersetzung italienischsprachiger Formulare in die deutsche Sprache in Rom bewerkstelligt wird und es deshalb immer wieder zu zeitlichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung kommt. Dies kann im Jahr 2016 allerdings keine gültige Argumentation sein, um einen Grundpfeiler der Autonomie mangelhaft umzusetzen.

Ich werde selbstverständlich erneut intervenieren. Sie haben richtigerweise die Zusatzfrage gestellt. Das ist sehr schön zu intervenieren. Das werden wir trotzdem machen und wieder darauf hinweisen. Wir haben uns auch in der Landesregierung mit der Thematik befasst und auch in Bezug auf andere Stellen, wie zum Beispiel beim NISF und anderen, erwogen, ein Angebot einer Dienstleistung gegen Bezahlung zu machen, denn die Pflicht besteht bei diesen Ämtern, dass wir als Landesverwaltung den Dienst zur Verfügung stellen und uns von diesen staatlichen Stellen bezahlen lassen, da es in Rom, wo es die zentralen Stellen gibt, wahrscheinlich an personellen Ressourcen mangelt. Dies werden wir im Zuge der Verhandlungen mit der Post und auch beim anstehenden Treffen mit der Zentralverwaltung des NISF vorschlagen. Dies gibt es noch zusätzlich als Alternative. Natürlich beeinträchtigt das in keiner Weise die Pflicht, die sowieso da ist, aber das wäre ein Angebot, damit man auch dieser Tatsache Herr wird. Selbstverständlich muss dieser Dienst an uns bezahlt werden, denn die Pflicht liegt bei den staatlichen Stellen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Replik. Zunächst bedanke ich mich für die Antwort. Die Idee ist sicherlich diskussionswürdig, dass man anregt, ob das Land nicht gewisse Dienste einfach übernehmen könnte, wenn sie nicht mehr in der Lage sind. Natürlich muss man sich bewusst sein, dass das auch eine große Aufgabe

ist. Es ist nicht nur die Post, denn damit hängt nicht nur die Übersetzung und Bereitstellung von Formularen zusammen, sondern sehr oft auch die direkte Dienstleistung, also Telefonservice und solche Sachen. Es ist ein sehr breit gefächertes Spektrum.

Was ich einfach immer wieder bemerke - das haben wir beispielsweise auch aus einer Anfrage beantwortet bekommen -, ist, dass es keine Sanktionierungen gibt und dass das Regierungskommissariat und die Quästur keine Notwendigkeit sehen. Wenn Sie sich erinnern, dann haben sie sogar geantwortet, dass es gar keine Verletzungen geben würde, weil ihnen überhaupt keine Verletzungen bekannt sind. Das spottet ja jeder Realität, die wir hier immer wieder durch diese ganzen Anfragen sehen. Deswegen als kleine Anmerkung an Sie. Ich habe es bereits beim Landtagspräsidenten hinterlegt. Wir möchten hier im Landtag eine Anhörung mit Vertretern des Regierungskommissariats und der Quästur machen. Sie haben in Ihren Ämtern auch eine Vertreterin, die sich um diese Angelegenheit kümmert, die vielleicht auch daran teilnehmen sollte, damit wir einmal gemeinsam mit den Behörden die Problematik der Missachtung des Rechtes auf Gebrauch der Muttersprache besprechen könnten und wie man dagegen vorgehen kann, weil ich glaube, dass es ohne entsprechende Sanktionierung keine Änderung geben wird. Ich glaube, dass diese Behörden ohnehin unter chronischem Geldmangel leiden, also wahrscheinlich kaum die finanziellen Mittel haben werden, die Landesregierung für irgendeinen Dienst zu bezahlen, die sie machen müssten. Da hängen mehrere Sachen zusammen, wie beispielsweise auch das Recht auf Gebrauch der Muttersprache bei den Beipackzetteln, die Problematik, die bei der Lebensmitteletikettierung immer noch vorherrscht usw. Es gibt eine ganze Reihe von Bereichen. Deswegen haben wir diesen Vorschlag eingebracht. Ich hoffe, dass dieser dann auch von der Mehrheit mitgetragen wird.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 30/01/16 vom 5.1.2016, eingebracht vom Abgeordneten Leitner, betreffend die Berechnung der Mieten beim WOBI. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Dem Unterfertigten gegenüber hat ein Mieter des WOBI sein Unverständnis darüber ausgedrückt, wie das Wohnbauinstitut die monatliche Miete begründet. Dazu heißt es in der entsprechenden Mitteilung u.a.:

„Obwohl sie aufgrund der finanziellen Leistungsfähigkeit Ihrer Familie einen höheren Mietzins zahlen könnten, bezahlen Sie den LANDESMIETZINS, der laut Art. 7 des obgenannten Landesgesetzes und der 1. Durchführungsverordnung zum L.G. Nr. 13 vom 17.12.1998 folgendermaßen berechnet wird...“

An die Landesregierung werden folgende Fragen gerichtet:

1. Erfolgt die Berechnung der Miete aufgrund klarer Kriterien (Einkommen, Familiensituation usw.) oder nach Gutdünken des Wohnbauinstituts?
2. Wie ist obgenannter Passus zu verstehen?
3. Soll der Eindruck eines Preisnachlasses (Skonto) vermittelt werden oder wird doch ganz einfach der Buchstabe des Gesetzes angewandt?

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere pubbliche - Partito Democratico - Demokratische Partei): Leggo la risposta che è arrivata direttamente dal Presidente dell'IPES in modo tale da dare una risposta più precisa possibile.

Zur Frage Nr. 1. Natürlich erfolgt die Berechnung der Miete für eine Wohnung des Wohnbauinstitutes nach klaren von den in der Anfrage bereits zitierten Gesetzen und Verordnungen und keinesfalls nach Gutdünken des Wohnbauinstitutes.

Zur Frage Nr. 2. Der Passus ist folgendermaßen zu verstehen: Mieter des Wohnbauinstitutes bezahlen eine soziale Miete, welche zwischen 10 und 25 Prozent der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Familie liegt. Die Höchstmiete ist außer in einigen vom Gesetz vorgesehenen Fällen die Landesmiete, welche von Größe, Alter, Lage und Erhaltungszustand der Wohnung abhängt. In dem von Ihnen zitierten Fall ist die soziale Miete aufgrund des Familieneinkommens so hoch berechnet, dass sie die Landesmiete übersteigt, deshalb letztere als Höchstmiete angewandt wird.

Zur Frage Nr. 3. Es wird keinesfalls beabsichtigt, den Eindruck eines Preisnachlasses zu vermitteln, sondern versucht, die Berechnung zu erklären.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Landesrat, ich finde nur die Formulierung nicht ganz glücklich. Ich habe schon verstanden, dass der Eindruck beim Bürger so angekommen ist: Eigentlich könntest Du mehr

zahlen, aber weil wir gütig sind, zahlst Du weniger. So hat es geklungen. Dass das Gesetz angewandt wird, ist klar.

PRÄSIDENT: Wir kommen zur Anfrage Nr. 31/01/16 vom Abgeordneten Leitner.

Entschuldigung, Kollege Leitner, es ist ein Missverständnis. In der Liste steht, dass Sie die Anfrage eingebracht haben. Diese hat aber der Abgeordnete Pöder eingebracht, der entschuldigt abwesend ist.

Die Anfragen Nr. 37/01, 39/01, 02/01, 14/01, 05/01 werden aufgrund der Abwesenheit von Landesrat Schuler und Abgeordneten Pöder innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet werden.

Anfrage Nr. 38/01/16 vom 7.1.2016, eingebracht vom Abgeordneten Urzi, betreffend Gender-Leitlinien für die Meraner Kindergärten. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Premesso che l'assessorato alle pari opportunità del Comune di Merano ha avviato, in collaborazione con la biblioteca civica, un progetto per l'introduzione nelle scuole dell'infanzia di libri che relativizzano l'identità di genere e intendono presentare ai bambini modelli diversi dalla famiglia naturale si interroga il presidente della Giunta provinciale e/o l'assessore competente per sapere

1. se essendo a conoscenza di questo progetto ne condividano il merito;
2. se non ritengano che l'obiettivo del progetto non sia tanto di insegnare il rispetto tra le persone ma d'istillare, in maniera subdola fin dalla più tenera età, l'ideologia "gender" dove l'identità sessuale della persona non é considerata un dato naturale e biologicamente determinato;
3. se non ritengano necessario intervenire per quanto di propria competenza, anche attraverso l'attivazione di una procedura ispettiva, per riconsiderare il progetto.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Das Projekt gehört zu einer Reihe von Maßnahmen, welche die Stadtgemeinde Meran im Aktionsplan für die Gleichstellung von Frauen und Männern 2013-2017 vorgesehen hat. Dieser Plan wurde vom Komitee für Chancengleichheit der Stadtgemeinde Meran und der Stadtreferentin für Frauenfragen erstellt. Beim Projekt geht es um den Abbau von Rollenstereotypen. Von Seiten der Landesverwaltung fließen dazu keine Beiträge. Es ist weder vorgesehen, dass die vom Komitee für Chancengleichheit der Stadtgemeinde Meran durchgeführten Projekte einer Genehmigung von Seiten des Landes bedürfen noch dass die Landesverwaltung eine Kontrolle über die Projektinhalte vornimmt.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Chiedo copia della risposta, perché non era chiaro ogni singolo passaggio. Comunque denoto il fatto che c'è difficoltà ad affrontare con coraggio la questione. Vorrei mostrare una delle immagini contenute in questi libretti che sono posti a disposizione degli insegnanti e destinati poi al pubblico minore, dove possiamo leggere della simpatica figura di Zaff che si era proprio scocciato: "E va bene, ho il pisello, ma che fastidio vi dà? Lo nascondereò ben bene sotto la gonna, i pizzi e i fiocchi". Questi sono i modelli culturali proposti dalla nostra comunità politica in Alto Adige, rispetto al quale la Giunta provinciale non intende assumere degli interventi diretti.

Questa è un'altra delle proposte di riflessione, perché ci tengo a precisare che si tratta di una iniziativa che ha lo scopo di creare le condizioni per rivendicare la giusta eguaglianza fra uomo e donna e di sensibilizzare genitori ed insegnanti delle scuole dell'infanzia e degli asili nido della città sulla trasmissione - così viene definito - anche inconsapevole di stereotipi di genere. Il progetto è stato curato dalla dott.ssa Baiamonte. Dopodiché questa natura del progetto si è evoluta in qualcosa di completamente diverso, che sostanzialmente mette in discussione non gli stereotipi di genere ma il concetto per cui si debba considerare l'identità sessuale della persona un dato naturale e biologicamente determinato. Questo non accade nella ricca bibliografia presente all'interno di quella struttura pubblica, quindi ritengo sia necessaria avviare una iniziativa più incisiva anche all'interno di questo Consiglio, perché credo che la sufficienza con cui vengono trattati certi argomenti impegni questo Consiglio ad un'azione più energica.

PRÄSIDENT: Die Anfrage Nr. 05/01 kann aufgrund der Abwesenheit von Landesrat Schuler nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 22/01/16 vom 30.12.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend Was ist mit dem Bahnhofsareal? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Il progetto urbanistico più importante del capoluogo pare essersi cacciato in un vicolo cieco. Non si hanno notizie certe su tempi, modalità e finanziabilità del progetto Podrecca, e sulle permuta che saranno da proporre a RFI in cambio dei terreni da cedere.

Ciò premesso, si chiede:

1. Con RFI, Trenitalia ed FS si è mai definito un prezzo per la cessione e/o permuta dei terreni a Comune/Provincia?
2. Ad oggi, la realizzazione del progetto Podrecca è stato formalmente deliberata da Comune/Provincia/RFI?
3. la società Arbo spa continuerà ad esistere in deroga alla normativa vigente? Se sì, fino a quando si prevede di mantenerla in vita?
4. Quando è prevista la pubblicazione del bando di gara da parte di Arbo Spa per l'individuazione del soggetto incaricato della stesura del futuro bando per la realizzazione del progetto Podrecca?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zunächst eine Prämisse. Am 21. Dezember letzten Jahres hat die Bietergemeinschaft bestehend aus KPMG Advisory S.p.A mit Sitz in Mailand, PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A. mit Sitz in Mailand, Proger S.p.A mit Sitz in Pescara, McDermott Will & Emery Studio Legale Associato mit Sitz in Rom sowie P&I - Studio Legale Guccioni e Associati, wiederum mit Sitz in Rom die europaweite Ausschreibung CIG 62903522AF zur Abwicklung des Advisory für das Bahnhofprojekt gewonnen und bereits substantiell ihre Tätigkeit aufgenommen.

Hier noch eine Anmerkung. Der Auftrag sieht vor, dass innerhalb von fünf Monaten die Ausschreibung vorgelegt werden muss, mit welcher auf den Markt gegangen wird. Jetzt sind es noch vier Monate, weil inzwischen schon wieder ein Monat vergangen ist.

Zu den Fragen Nr. 1 und Nr. 2. Auftragsgemäß wird diese Bietergemeinschaft binnen der nächsten fünf Monate, also ab Zuschlag, jetzt sind es noch vier, die Vertragsbasis zwischen Stadt, Land und den betroffenen Eisenbahngesellschaften vorbereiten und das Auslobungsmuster für die Ausfindigmachung des Investors Developers definieren, und zwar – jetzt kommt die preisliche Bewertung – auf der Basis eines Gleichwertes zwischen dem Eigentum der Eisenbahn verbleibenden aufgewerteten Infrastruktur, sprich der neue Bahnhof, und der durch die Aufwertung derselben frei werdenden urbanistisch verwertbaren Eisenbahnfläche. Es ist also eine Geschichte, die sich selber zahlt. Das ist auch die Vereinbarung mit den Eisenbahnen, und zwar mit RFI, Trenitalia, Aree Urbane FS. Hier sind mehrere Gesellschaften der italienischen Eisenbahnen mit involviert, weil es sowohl den Schienennetzbetreiber als auch jene Gesellschaft betrifft, die für die Bahnhofsverwaltungen zuständig ist bzw. für die urbanen Flächen und die Gebäude, genauso wie auch – diese haben wir auch mit einbeziehen müssen – Trenitalia, die besondere Interessen in Bezug auf die Zugwartung hat. Auch diese war bei den Verhandlungen beteiligt.

Als Grundlage hierfür gelten neben den Marktsondierungen auch die Schätzungen, die von der Agentur für Einnahmen vorgenommen wurden. Diese Gleichwertigkeit ist keine Hypothese oder irgendwie eine Annahme, die aus der Luft gegriffen ist, sondern basiert auf Schätzungen, die vorgenommen worden sind.

Zur Frage Nr. 3. Die Gesellschaft Areal Bozen - ABZ AG soll als Projektinhaberin an den Investor Developer des Bahnhofprojekts verkauft werden. Das ist die Strategie. Die entsprechende Auslobung wird, wie bereits erwähnt, von der eingangs angeführten Bietergemeinschaft vorbereitet.

Wie funktioniert das Ganze? Das funktioniert nicht, indem wir Verträge verkaufen, sondern die Gesellschaft, die Inhaberin von Rechten und Pflichten ist, nämlich die Gesellschaft Areal Bozen – ABZ hat Verträge mit den Eisenbahngesellschaften abgeschlossen und entsprechend ergeben sich daraus Rechte und Pflichten, nämlich dass man den Bahnhof neu bauen muss, und zwar so, wie es das Podrecca-Projekt vorsieht, dass man aber gleichzeitig die Flächen erhält, denn das ist das Recht von der Eisenbahn, um daraus einen Stadtteil zu entwickeln, immer gemäß Podrecca-Projekt. Diese Rechte und Pflichten sind das Kapital der Gesellschaft, nichts anderes. Die Gesellschaft hat sonst nichts. Deshalb versteigern wir mit diesem Wettbewerb im Prinzip diese Gesellschaft und somit auch die Rechte und Pflichten. Selbstverständlich wird, und das ist Aufgabe dieser Bietergemeinschaft, bei der Auslobung sichergestellt werden müssen, dass die öffentliche Hand die Kontrolle darüber hat, dass diese Pflichten auch alle eingehalten werden, dass der Bahnhof so gebaut wird und das Stadtviertel so entwickelt wird wie von Podrecca vorgesehen und entsprechend den urbanistischen Leitlinien, denen das Podrecca-Projekt entspricht, auch realisiert werden. Die Aufgabe dieser Bietergemeinschaft ist es, diese Auslobung mit allen Sicherheiten und Garantien für die öffentliche Verwaltung herzustellen. Deshalb hat man sich auch Profis hergeholt.

Eine solche Advisory Gruppe ist ja nicht kostenlos, um eine solche europaweite Auslobung für ein Vertragsvolumen von sicher mehr als 800 Millionen Euro sicherzustellen. Wir werden dann sehen, was die Größenordnung ist, die mit allen Garantien und allen rechtlichen Absicherungen danach auch auf den Markt gestellt wird.

Zur Frage Nr. 4. Der Gemeinderat von Bozen hat sich mit Beschluss Nr. 19 vom 18. März 2015 mit dem Projekt befasst. Die Landesverwaltung steht seit jeher mit voller Kraft dahinter. Es gibt eine Reihe von Beschlüssen und Protokollen dazu. Als Beispiel seien die jüngsten Verhandlungen mit RFI erwähnt, bei denen vereinbart worden ist, dass der Virglitunnel, der für die effiziente Projektumsetzung essentiell ist - es ginge auch ohne den Bahnhof zu bauen, aber für die Effizienz des Projektes ist es sicher maßgeblich, wenn gleichzeitig oder frühzeitig der neue Virglitunnel zur Verfügung steht -, umgesetzt wird. Wir haben diese Zusicherung erhalten. Dieses Projekt wird von RFI als prioritäres Projekt realisiert werden und auch dem Ministerrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Ich habe meinerseits noch die Zusicherung als zusätzliche Sicherheit vom Infrastrukturminister Delrio eingeholt, dass das auch so genehmigt wird. Diese Zusage besteht.

Als Beginn der Arbeiten für den Bau des neuen Virglitunnels ist das Jahr 2018 zugesichert worden. Mit einem Abschluss der Arbeiten für den Virglitunnel rechnen wir mit dem Jahr 2021. Das ist wichtig für den neuen Bahnhof, aber auch für den autonomen Betrieb der Linie Bozen-Meran, bei der es zur Zeit immer wieder zu Verspätungen kommt, weil wir die Situation haben, dass wir auf die Brennerlinie einfahren müssen, weil wir zu wenig Schienenkapazität und die Durchbindung der Züge im Halbstundentakt künftig von Bozen bis Mals haben und dazu parallel die Elektrifizierung der Vinschgerbahn. Das alles ist aufeinander abgestimmt. Ich werte es schon als großen Erfolg, dass unter den Hunderten von Bahnprojekten, die RFI der Regierung vorlegt und die nicht alle genehmigt werden können, ... Der Großteil wird nach hinten verschoben werden und als Priorität eins wird der Virglitunnel bei uns im Land Südtirol hineingenommen, der immerhin auch mit 52 Millionen Euro an Baukosten zu Buche schlägt. Diese Sicherheit haben wir. Wir sind sehr konkret an der Umsetzung. Wir werden es danach sehen, wenn die Auslobung gemacht wird. Jetzt sind es noch vier Monate bis das vorliegt, dann muss die Auslobung beschlossen und gemacht werden, wie viele Anbieter sich tatsächlich um dieses Projekt bewerben.

Ich habe meinerseits diese Advisory Gruppe - wir hatten ein Treffen mit all den Führungskräften dieser Gesellschaften - darauf hingewiesen, dass für mich eine Small-Business-Klausel grundlegend ist, also eine Klausel, die klarerweise kleine und mittlere Unternehmen in besonderer Weise schützt, was die Auftragsvergabe angeht. Das ist wiederum eine Wertschöpfung im Land seitens kleiner und mittlerer Unternehmen. So etwas ist zulässig und von den EU-Richtlinien auch vorgesehen. Deshalb werden wir klar darauf pochen. Es wird wahrscheinlich eine internationale Bietergruppe sein, das ist bei dieser Größenordnung zu erwarten, aber wir wollen sicherstellen, dass dann in der Ausführung lokale Unternehmen möglichst stark beteiligt werden, damit noch einmal zusätzliche Wertschöpfung generiert wird. Für die Haushalte ist es, wie gesagt, ein Nullsummenspiel, weil die Gleichwertigkeit die Prämisse für das Ganze ist.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Zusatzfrage. Nicht nur der Virglitunnel ist sicher eine Voraussetzung, dieses Prodecca-Projekt umsetzen zu können, sondern damit man den Bahnhof verschieben kann, wie es das Projekt vorsieht, muss man auch die Güterumfahrung von Bozen machen. Sonst kann man das, glaube ich, nicht realisieren. Mich würde Ihre Meinung dazu interessieren und diese steht ja noch in den Sternen. Das kostet dann wieder eine Milliarde Euro und soweit ich es weiß, ist noch nicht einmal das Projekt geschrieben.

Zum Zweiten. Wie viele werden an dieser definitiven 800-Millionen-Ausschreibung dann teilnehmen? Ich glaube, dass die Finanzierung des Projektes doch ein bisschen wackelig ist, weil wer auch immer das hier macht, der wird zirka 500 Millionen Euro vorstrecken müssen, die er danach mit dem Verkauf von Wohnungen wieder hereinholen kann, wo gerade der Wohnungsmarkt in Bozen nicht blüht und in einer Gegend ist, die die Italiener "siberia" nennen, in der nicht unbedingt die Bestpreise erzielt werden können. Wenn Sie mir dies noch beantworten könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Die Verlegung des Güterverkehrs in den Berg ist nicht conditio sine qua non. Der Bahnhof funktioniert trotzdem, aber dies ist für uns selbstverständlich ein vordringliches Ziel. Ich kann sagen, dass wir bei den Verhandlungen mit RFI und den italienischen Regierungsstellen diesbezüglich relativ konkrete Zusicherungen, also nicht so konkret, denn das eine ist inzwischen vereinbart und da sind die Bauzeiten festgelegt, dass auch dieses Projekt prioritär behandelt wird, da RFI selbst, und das ist wichtig, noch mehr als beim Virglitunnel das Interesse als Schienennetzbetreiber an der Umfahrung Bozen angemeldet hat. Es ist nicht 1 Milliarde, sondern 1,7 Milliarden, ganz nebenbei, nein, Entschuldigung, es sind 900 Millionen Euro, die

dieses Projekt kosten wird. Inzwischen ist von RFI an Italfair der Auftrag erteilt worden, ein entsprechendes Vorprojekt zu erarbeiten. Auch hier ist man konkret am Arbeiten. Ich bin zuversichtlich, dass wir bei den nächsten Verhandlungsterminen noch weitere konkrete Schritte setzen können, insbesondere – jetzt kommt der Punkt – da wir übermorgen die Vereinbarung zur Autobahnkonzession unterschreiben werden, wo eine Querfinanzierung wiederum der Zulaufstrecken von weiteren 1,034 Milliarden vorgesehen ist. Sie sehen, dass Waidbruck-Franzensfeste bereits finanziert ist. Das ist im Verfahren schon drinnen und die Zahlen machen es dann sehr realistisch, dass wir auch dieses Projekt entsprechend finanzieren können. Das ist wieder Teil einer Gesamtstrategie der ganzen Verhandlungen. Am 14. Jänner wird unterschrieben. Dieser Teil ist also bereits in trockenen Tüchern. Das dient genau dazu, dieses Projekt zu finanzieren. Hier steht nichts in den Sternen, wenn ich mir das erlauben darf, sondern wir sind auch hier sehr konkret.

Die Wohnungen werden nicht in Sibirien errichtet, sondern sie sind schon mehr auf dieser Seite. Der Bahnhofseingang bleibt dort, wo er ist, aber das nachfolgende Areal geht in diese Zone. Somit werden die Flächen durchaus einen Marktwert haben und die Gebäude durchaus auch Käufer finden.

Wir haben im Vorfeld bei den Sondierungen nicht nur Schätzämter beauftragt, sondern auch Kontakt mit potentiellen Investoren aufgenommen. Es gab auch die Präsentation bei der diesbezüglichen Messe in München. In Nachfolge gab es jede Menge Interessensbekundungen und auch potentielle Bieter, die bereits zusätzliche Informationen eingeholt haben. Mir ist auch von verschiedenen potentiellen Interessenten bescheinigt worden, dass dies marktwirtschaftlich durchaus interessant ist.

Was die Vorfinanzierung anbelangt, Folgendes. Wir sprechen von 260 Millionen Euro für den Bau des Bahnhofs. Selbstverständlich ist es damit nicht getan, denn auch das, was ich verkaufen muss, da gebe ich Ihnen schon recht, muss ich auch noch bauen. Wir sprechen aber wahrscheinlich nicht von 500 Millionen Euro, denn dort ist es so, dass man schrittweise, wie es diese Unternehmen machen, auch schon vom Plan weg verkauft und auch schon Finanzierungsmodelle hat. Deshalb habe ich vorhin gesagt, dass es sicher ein internationaler Bieter sein wird. Es geht genau darum, dass es jemand ist, der die Luft hat, die Vorfinanzierung zu stemmen. Solche Unternehmen gibt es. Es hat sich bereits eine Reihe von Interessenten international gemeldet.

PRÄSIDENT: Die Anfrage Nr. 17/01 kann aufgrund der Abwesenheit von Abgeordneten Pöder nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 18/01/16 vom 28.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Foppa, betreffend Ostflügel des Grandhotel "Toblach": Unter welchen Konditionen wird der Mietvertrag weiter verlängert? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Das Grandhotel Toblach, zum Zeitpunkt der Eröffnung 1878 das erste alpine Grandhotel der Habsburgermonarchie, wurde nach Restaurierung 1999 vom Land Südtirol übernommen. Ein Flügel der Anlage, der „Fürstenhof“ im Osten, wurde aber der *Opera di Assistenza Pontificia* (ODAR), Bologna überlassen, um Sozial- und Bildungstourismus zu ermöglichen. Faktisch hat der „Fürstenhof“ mit 57 Zimmern den Rang eines Hotels, lange zu allzu günstigen Konditionen. Der Jahreszins erreichte 2012 mit nur 11.804 € nicht einmal 1000 € monatlich. Zudem übertrug die ODAR die Nutzung des „Fürstentrakts“ der „Genossenschaft 13 maggio, die den Fürstentrakt wie ein normales Hotel führte, mit Halbpension zu Superprice-, Basic- und Classic-Preisen. Die Abt. Sozialwesen und das Vertragsamt verwiesen Ende 2012 auf den Missstand und den faktischen Vertragsbruch seitens der ODAR. Letztlich verlängerte die Landesregierung den Vertrag nur mehr bis 31. 1. 2016, nun zu einem Konzessionszins von immerhin 54.000 €/Jahr, wobei die GIS mit rund 5000 € vom Land erlegt wurde.

Daher richten wir folgende Anfrage an die Südtiroler Landesregierung:

- Wurde der ODAR per 31. 1. 2016 gekündigt?
- Im Falle der Verlängerung: Wie lange, zu welcher Jahresmiete erfolgt sie?
- Wenn nein, welche Nutzung ist für den „Fürstenhof“ vorgesehen?

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP): Es freut mich eine Antwort in dem Sinne geben zu können, was Ihr damals schon angeregt habt, denn das ist eine Tatsache.

Zur Frage Nr. 1. Was diese Anfrage anbelangt, muss ich sagen, dass der Vertrag nicht gekündigt, sondern bis zum 30. September 2016 verlängert wurde. Die Landesregierung hat in der Sitzung vom 2. Dezember 2014 die Angelegenheit besprochen und beschlossen, dass der betroffene Gebäudetrakt zu einem Musikzentrum ausge-

baut werden soll und dessen Verwaltung zukünftig von einer neuen Stiftung übernommen wird. Daher wurde beschlossen, dass die ODAR die Räumlichkeiten solange nutzen kann, bis alle Vorbereitungen auch getroffen sind, um das zu realisieren. Unter Umständen kann daher die Verlängerung auch weniger als ein Jahr betragen. Es hängt davon ab, wie es weitergeht, wie es uns Frau Dr. Vera Nikolussi auch bestätigt hat.

Zur Frage Nr. 2. Der Vertrag wird bis zum 30. September 2016 verlängert und der Konzessionszins beträgt 54.000 Euro pro Jahr.

Zur Frage Nr. 3. Diesbezüglich möchte ich auf die Beantwortung der Frage Nr. 1 verweisen dahingehend, dass in diesem Gebäudetrakt ein Musikzentrum eingerichtet werden soll.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Herr Landesrat. Können Sie vielleicht noch sagen, was mit dem Musikzentrum gemeint ist, um uns eine Vorstellung machen zu können? Dann bitte ich um die Aushändigung einer Kopie der Unterlagen, damit ich sie dem Kollegen Heiss weiterleiten kann.

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP): Was das Musikzentrum anbelangt, haben wir den Vorschlag vom Kollegen aufgenommen. Vielleicht könnte er mehr dazu sagen. Dort ist vorgesehen, weil bereits jährlich auch große Konzerte bzw. Tagungen stattfinden, diesen Trakt als Musikzentrum zu realisieren, damit dort dann auch diese Sparte untergebracht wird und pädagogische bzw. schulische Programme durchgeführt werden können. Es soll ein Musikzentrum werden.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 23/01/16 vom 30.12.2015, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend den Eisenbahntunnel durch den Virgöl: Zeitplan und Kosten. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): La realizzazione della galleria ferroviaria del Virgolo rappresenta un'opera infrastrutturale di importanza decisiva per il miglioramento della mobilità ferroviaria locale e interregionale. Nel dicembre del 2014, dopo un incontro tra il presidente Kompatscher e l'ad di Rfi Maurizio Gentile la situazione dopo anni di stallo si era finalmente sbloccata. A un anno di distanza si è tenuto un nuovo incontro tra i due, con risultati analoghi: l'impegno a realizzare l'opera. Un intero anno per arrivare almeno a porre qualche punto fisso, come l'inizio previsto dei lavori per il 2018 e il termine per il 2021. Ma si tratta di impegni solo sulla carta, non vincolanti per le parti.

Ciò premesso, si chiede:

1. si tratta di semplici dichiarazioni di intenti oppure esiste già un impegno formale da parte di Rfi per realizzare e finanziare l'opera?
2. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario sull'Isarco complementare al terzo binario?
3. La realizzazione dell'opera impone un esborso di 52 milioni di euro. È previsto che la Provincia cofinanzi l'opera di Rfi, con l'eventuale concorso di risorse europee?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Die Frage habe ich zum Teil schon beantwortet. Ich möchte nur noch einmal zur Konkretisierung dieser Zusagen und inwieweit diese verbindlich sind Stellung nehmen. Wir haben beim letzten Treffen am 23. Dezember vereinbart, dass uns RFI in den nächsten darauffolgenden Wochen – das Ziel war innerhalb Januar – schriftlich den genauen Zeitplan mitteilt, mit welchem dieses Vorhaben realisiert werden soll, weil gleichzeitig umgekehrt auch im Ministerrat inzwischen die Genehmigung des Investitionsprogramms von RFI erfolgen soll. Das steht auch in den nächsten Wochen an. Das steht als Priorität auf der Liste. Es ist auch schon, wie ich vorhin gesagt habe, mit dem Minister Delrio besprochen, dass es auch so bleibt. Somit wird die Regierung sagen, dass man das als Priorität machen darf - ich nehme an, dass der Brief bereits vorbereitet ist -, aber dass man abwartet, dass die Regierung das Programm auch genehmigt. Die schriftliche Mitteilung über die Fristen und Bauzeiten erfolgt. So ist es vereinbart worden, wo bereits vorausschauend gesagt worden ist, dass der Baubeginn 2018 und das Bauende innerhalb 2021 sein soll. Das wird im Brief auch drinnen stehen. Somit sind dies nicht irgendwelche politische Zusagen, sondern ganz konkret.

Die Frage der neuen Brücke bzw. der Verbreiterung der bestehenden. Beide Varianten sind von den zuständigen Ingenieuren von RFI im Zuge dieser Untersuchungen überprüft worden. Es ist noch nicht entschieden, welche gewählt wird. Für beide liegt eine Kostenutzenanalyse vor, auch in Bezug auf die bauliche Umsetzung und den entsprechenden Nutzen danach beim Betrieb des Schienennetzes. Diese Entscheidung wird noch gefällt

werden, aber es liegen beide Hypothesen vor. Es geht nicht um eine zusätzliche Schiene, sondern entweder um die Verbreiterung der bestehenden oder den Neubau einer Brücke. Das sind Varianten, die technisch geprüft werden.

Die andere Frage ist, glaube ich, auch schon beantwortet. Die 52 Millionen Euro werden ausschließlich von RFI finanziert. Es gibt keine Co-Finanzierung seitens des Landes.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Zusatzfrage. Dadurch, dass dieses Projekt jetzt praktisch nur mehr von RFI abhängt, weil sie es auch alleine finanziert, haben wir jetzt das Versprechen, dass sie uns dieses "cronoprogramma" in diesen Wochen liefern will. Kann man dieses dann als vinkulierend, als wirklich verpflichtend ansehen? Wird vertraglich festgehalten, dass sie bis 2021 effektiv den Tunnel abgeben müssen oder ist das wieder nur eine Versprechung, wo man einen Plan präsentiert, der dann aber nicht rechtlich haltend ist?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Nachdem dieses Schriftstück nicht grundlos erfolgt, sondern aufgrund der Genehmigung des Investitionsprogramms nach Priorität seitens der Regierung ist es selbstverständlich verpflichtend. RFI wird sich aber nicht uns gegenüber verpflichten, sondern es ist eine Verpflichtung, die RFI gegenüber der italienischen Regierung eingeht. Ich darf hinzufügen, dass aufgrund der Erfahrungen der letzten Monate zumindest in meiner Amtszeit mit dem Ansprechpartner bei RFI überhaupt kein Grund besteht, daran zu zweifeln, dass es nicht gemacht wird. In den letzten Monaten ist immer jede einzelne Zusage auch punktgenau eingehalten worden.

PRÄSIDENT: Die Anfrage Nr. 06/01 kann aufgrund der Abwesenheit von Landesrat Schuler nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 19/01/16 vom 28.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Foppa, betreffend Mietvertrag mit dem St. Josefs-Missionshaus in Brixen zur Anmietung von Räumen für die Freie Universität Bozen: Zu welchen Konditionen erfolgt die Verlängerung? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Das St.-Josefs-Missionshaus in Brixen stellt der Freien Universität Bozen Räumlichkeiten zur Verfügung: Das Land mietet dafür im Missionshaus in der Bahnhofstraße (Bp. 571) Räumlichkeiten im West- und im Osttrakt an, wofür die Landesverwaltung lt. Schätzugutachten vom 18. 10. 2011 für 1.410 qm einen jährlichen Mietzins von 104.593 € erlegt, hinzu kommen die landesseitig erlegten Betriebskosten. Da der ab 1. 1. 2012 laufende Vertrag auf 2 + 2 Jahre befristet ist und mit Ende 2015 ausläuft, steht nun voraussichtlich eine Verlängerung ins Haus.

Daher richten wir folgende Anfrage an die Südtiroler Landesregierung:

Wird der Vertrag zwischen Landesverwaltung und St.-Josef-Missionaren um das Gebäude in der Bahnhofstraße verlängert?

- Wenn ja: Für welche angemieteten Flächen, welche Laufzeit und zu welchem jährlichen Mietzins?

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP): Der mit dem St. Josefs Missionshaus abgeschlossene Mietvertrag vom 18. Jänner 2012 läuft für weitere vier Jahre gemäß gesetzlichen Bestimmungen stillschweigend zu den gleichen Bedingungen weiter, da keiner der Vertragspartner den Vertrag gekündigt hat.

Das St. Josefs Missionshaus vermietet dem Land Südtirol den Westtrakt mit Ausnahme des Heizraumes, das Erdgeschoss des Osttraktes mit Ausnahme eines Raumes von zirka 36 m² und den Pausenhof. Der jährliche Mietzins beträgt 104.592 Euro.

PRÄSIDENT: Die Abgeordnete Foppa verzichtet auf die Replik.

Die Anfrage Nr. 32/01 kann aufgrund der Abwesenheit von Abgeordneten Pöder nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 7/01/16 vom 7.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Atz Tammerle, Knoll und Zimmerhofer, betreffend Radon-Belastung an Schulen und Kindergärten – Maßnahmen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Vorausgeschickt, dass das Labor für physikalische Chemie des Landes und die Dienststelle für Arbeitsschutz in den letzten Jahren an allen Schul- und Kindergartengebäuden Südtirols Radon-Messungen durchgeführt hat und dabei feststellte, dass in ca. 120 Gebäuden die Werte zu hoch sind. Laut Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage der Südtiroler Freiheit sind 287 Räume betroffen, in denen die gesetzlich festgeschriebene Eingriffsschwelle von 500 Becquerel pro Kubikmeter Luft überschritten wird. Deshalb stellt die Südtiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Welche konkrete Maßnahmen werden in welchen Kindergärten und Schulen getroffen, wo die Radon-Werte über 500 Becquerel/m² liegen?
2. Wann werden voraussichtlich die ersten Maßnahmen umgesetzt?
3. Welche Gemeinden haben noch keine Sanierungsmaßnahmen geplant, in welchen Kindergärten und Schulen mit Radon-Werten über 500 Becquerel/m² liegen?

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Das gesetzesvertretende Dekret vom 8. April 2008, Nr. 81 verpflichtet den Arbeitgeber, alle Risiken am Arbeitsplatz zu bewerten. Darunter fallen auch Risiken, welche als ionisierende Strahlungen resultieren können. Die zulässigen Konzentrationen von Radongas in Arbeitsräumen ist in Italien mit gesetzesvertretendem Dekret vom 17. März 1995, Nr. 230 Titel III Artikel 10-bis bis Artikel 10-octies geregelt. Dort liegen eine Eingriffsschwelle und eine Dosisschwelle vor. Die Eingriffsschwelle wird in Form des Jahresmittelwertes für die Radonkonzentration ausgedrückt und liegt bei 500 Becquerel pro Kubikmeter Luft. Die Dosisschwelle berücksichtigt sowohl die Radonkonzentration als auch die Aufenthaltsdauer der Personen in den Räumen und beträgt 3 Millisievert pro Jahr. In den Pflichtschulen wird nur die Eingriffsschwelle angewandt. Bei Überschreitung der Eingriffsschwelle muss ein Strahlenschutzsachverständiger ernannt werden. Dieser hat den Arbeitgeber fachlich bei der Ausarbeitung von entsprechenden Maßnahmen zu unterstützen. Das Land beabsichtigt, dies sind speziell die Schulämter, einen einzigen Strahlenschutzsachverständigen mit der einheitlichen Betreuung und der Lösung der Probleme in den Kindergärten und Schulen zu beauftragen. Die entsprechende Ausschreibung ist in Vorbereitung und soll in den ersten Monaten dieses Jahres veröffentlicht werden.

Die Ausschreibung sieht eine Verdichtung der vorhandenen Erhebungen, die Erstellung der Messberichte sowie die Ableitung von möglichen Maßnahmen vor. Mit den Sanierungsarbeiten soll im Jahre 2017 begonnen werden.

Zur Frage Nr. 1. Der Landesagentur für Umwelt ist kein Fall bekannt, wo auf der Grundlage des gesetzesvertretenden Dekretes Maßnahmen getroffen wurden.

Zur Frage Nr. 2. Wie schon vorhin ausgeführt, wird 2017 mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen.

Zur Frage Nr. 3. Die Erhebung der aktuellen Belastungssituation erfolgt auf Landesebene. Auf der Grundlage dieser Erhebung müssen anschließend laut gesetzesvertretendem Dekret die Direktoren der betroffenen Schulen als Auftraggeber aktiv werden, um in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Körperschaften, welche für die entsprechende Finanzierung aufkommen müssen, die Sanierung der Gebäude voranzutreiben.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke für die Beantwortung. Ich bitte um Aushändigung einer Kopie dieses Schreibens.

Zusatzfrage. Ich möchte wissen, ob es vielleicht auch Fristen gibt, wonach auch die Gemeinden Maßnahmen ergreifen müssen.

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Wie ich bereits ausgeführt habe, müssen zuerst die Erhebungen gemacht werden. Dann wird die Maßnahme gemeinsam mit den Verantwortlichen in den Schulen, aber auch mit den jeweiligen involvierten Körperschaften besprochen.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 20/01/16 vom 30.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Bau(schirm)herren beim Technologiepark. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Seit April 2014 ist Arch. Josef March Mitarbeiter der BLS mit einem auf drei Jahre befristeten Teilzeitvertrag und leitet als Gesamtkoordinator die Bauabwicklung. Er erhält dafür, wie uns vertraulich mitgeteilt wurde, ein Jahresbruttogehalt von 52.500 Euro jährlich. In den Medien stand letzthin allerdings zu lesen, dass sich BLS-Direktor Ulrich Stofner mit dem Bau befassen wird.

Wir stellen in diesem Zusammenhang folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Wie kam es zur Beauftragung von Arch. March? Gab es eine Ausschreibung der Stelle? Hatten andere BewerberInnen die Möglichkeit, sich für den Auftrag zu bewerben?
2. Ist die Beauftragung auch 2015 noch gültig?
 - a) Wenn ja, wie ist das mit Artikel 13, Absatz 1, Buchstabe i) des Landesgesetzes vom 19. Mai 2015, Nr. 6 vereinbar?
 - b) Wenn ja, hat sich die Beauftragung nach der Zusammenlegung der vormaligen Gesellschaften zu IDM verändert und in diesem Fall: inwiefern?
 - c) Wenn nein, wann und zu welchen Bedingungen wurde das Arbeitsverhältnis aufgelöst?
3. Welche Rolle hat Ulrich Stofner in der Bauabwicklung des Technologieparks inne?
4. Welche Leistungen beinhalte(te)n die Vereinbarungen mit Herrn March bzw. mit Herrn Stofner, innerhalb welcher Zeit müssen diese erbracht werden und von wem wird die Zielerreichung überprüft?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zur Frage Nr. 1. Nach einem Auswahlverfahren, das die Veröffentlichung der Stelle vorsah, zu der sich Arch. Josef March mit Schreiben vom 18. Dezember 2013 beworben hat, wurde Arch. March am 15. April 2014 mit einem auf drei Jahre befristeten Teilzeitvertrag angestellt.

Zur Frage Nr. 2a). Zumal die Laufzeit des dreijährigen Vertrages am 15. April 2014 begonnen hat, war die Beauftragung auch 2015 gültig und im Laufen. Die Beauftragung 2014 erfolgte unter Berücksichtigung der damals geltenden einschlägigen Bestimmungen, die eine Anstellung nach dem Erreichen der Alterspension ermöglichten, aber Einschränkungen in Bezug auf die Erteilung von Berateraufträgen vorsah.

Die Vorgaben des Artikels 13 Absatz 1 Buchstabe i) des Landesgesetzes Nr. 6 vom 19. Mai 2015, sprich Personalgesetz, berühren das laufende Arbeitsverhältnis nicht, was von der Abteilung Personal auch nach nochmaliger Überprüfung bestätigt worden ist.

Zur Frage Nr. 2b). Die Zusammenlegung der vier Gesellschaften zu IDM hat keine Auswirkungen auf das Arbeitsverhältnis mit Arch. Josef March, da der Bau des Technologieparks und die Entwicklung dieses Areals Zuständigkeiten der BLS bleiben, weswegen Arch. Josef March Mitarbeiter der BLS bleibt.

Zur Erläuterung. Das ist auch bei den Präsentationen, bei der Vorstellung von IDM auch immer klar dargelegt worden. Es verbleibt eine Rumpf-BLS mit ganz wenigen Mitarbeitern, die den Auftrag hat, den Technologiepark noch zu realisieren und in diesen drei Jahren die Umsetzung zu betreiben. Man hätte das theoretisch auch in die Gesellschaft IDM hinein nehmen können, das hätte aber zu steuerlichen Nachteilen geführt, weil auch eine Eigentumsübertragung der ganzen Liegenschaften vorgesehen ist. Man hat sich dafür entschieden, nachdem das im Prinzip sowieso nur ein Auftrag auf Zeit ist, weil es dann, sobald der Technologiepark steht, fertig ist. Den Betrieb des Technologieparks wird IDM machen. Es wurde so entschieden, weil es letztlich für den Steuerzahler kostengünstiger ist, es in der Form zu machen, also gibt es diese Rumpf-BLS, die diese limitierte Lebensdauer und den Auftrag hat, das mit diesem Zeitfenster zu machen.

Das erklärt auch die Antwort auf die Frage Nr. 2c). Das ergibt sich von selbst.

Zur Frage Nr. 3. Ulrich Stofner ist Direktor dieser Rumpf-BLS und führt somit die Geschäfte der Gesellschaften, setzt das Arbeitsprogramm und die Vorgaben der Gesellschaften und des Verwaltungsrates um. Für die technischen Dienste greift er auf die technischen Kompetenzen, die darin vorhanden sind, unter anderem auf Arch. Josef March zurück. Dazu gehören jetzt zum Beispiel die Verträge mit den ganzen Unternehmen, die in den Technologiepark gehen, auszuhandeln, abzuschließen, diese auch anzuwerben und zu sagen, dass dies die BLS für diese drei Jahre macht.

Neben der Abwicklung der Bautätigkeit, die enorm ist, handelt es sich um eine Investition von 99 Millionen Euro, wie Sie sicherlich wissen. Somit rechtfertigt sich dies auch in dieser Form.

Zur Frage Nr. 4. Arch. Josef March hat einen auf drei Jahre befristeten Teilzeitvertrag, der die generelle Aufgabenbeschreibung festlegt, die bereits in der Anfrage Nr. 46/09/14 im Rahmen der "Aktuellen Fragestunde" dargelegt wurde. Diese sind auch schon bei den Akten. Für die Detailfestlegung und Überprüfung der Leistung ist die Geschäftsführung zuständig.

Bezogen auf Direktor Stofner werden neben der Führung des Betriebes die zu erbringenden Aufgaben und Leistungen im jährlichen Tätigkeitsprogramm festgelegt, das jährlich mit der Landesregierung vereinbart wird, das vom Verwaltungsrat und von der Landesregierung beschlossen wird. Die Überprüfung der Zielerreichung des Direktors obliegt dem Verwaltungsrat der Gesellschaft.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke für die Beantwortung.

Ich wollte noch eine Zusatzfrage zum Auswahlverfahren stellen. Da gab es offensichtlich für andere Bewerberinnen und Bewerber die Möglichkeit sich zu bewerben. Können Sie mir sagen, ob es da noch Bewerbungen gegeben hat? Wenn ja, wie viele?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Nachdem diese Frage nicht gestellt wurde, liegt mir jetzt die Beantwortung nicht vor, aber ich werde dies gerne schriftlich nachreichen.

PRÄSIDENT: Die Anfrage Nr. 33/01 kann aufgrund der Abwesenheit von Abgeordneten Pöder nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 8/01/16 vom 7.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend Tickets für die Herbstmesse nur in italienischer Sprache. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Vorausgeschickt, dass vom 19. bis 22. November die diesjährige Herbstmesse stattfand. Laut Angaben der Veranstalter besuchten in diesen vier Tagen über 45.000 Menschen die Messe. Es ist deshalb umso unverständlicher, warum die Eintrittskarten nur in italienischer Sprache erhältlich waren (siehe Anhang). Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Warum wurden die Eintrittskarten nicht in beiden Landessprachen ausgegeben?
2. Warum kommt es trotz Interventionen der Süd-Tiroler Freiheit immer wieder zur Diskriminierung der deutschen Sprache?
3. Was will die Landesregierung unternehmen, damit die Zweisprachigkeit bei künftigen Messen gegeben ist?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zur Frage Nr. 1. Der Grund hierfür liegt in einer technischen Beschränkung des Kassensystems. Dieses lässt insgesamt nur 18 Zeichen für die Beschriftung der Eintrittstickets zu. Da die Herbstmesse einen relativ starken Besucherstrom aus den angrenzenden italienischen Regionen hat, hatte man entschieden, nur die italienische Bezeichnung aufzudrucken. Dies betrifft jedoch nur die Tickets. Jede andere Form der Kommunikation ist ausnahmslos zweisprachig. Die Messe Bozen hat immer schon Wert darauf gelegt, alle Kommunikationsmittel in beiden Landessprachen aufzulegen und wird es auch in Zukunft so tun.

Zur Frage Nr. 2. Im Kontext der Messe Bozen kann man von einer Diskriminierung der deutschen Sprache nicht sprechen. Das Eintrittsticket ist eine technisch bedingte Ausnahme. Sonst gibt es in diesem Bereich Vorfälle dieser Art nicht.

Zur Frage Nr. 3. Nachdem das Problem mit der Zweisprachigkeit auf den Eintrittstickets nur bei zwei Messen, nämlich Herbst- und Freizeitmessen, auftritt, wird die Messe Bozen bei den Tickets dieser Messen - man hat die Lösung gefunden - den jeweiligen Messenamen abkürzen. Zukünftig werden die Tickets folgende Bezeichnung tragen: "Herbst-autunno libero-Freizeit", damit es zweisprachig ist, denn das geht mit den 18 Zeichen. Man wollte das Wort "Messe" dabei haben und darauf verzichtet man jetzt. Bei allen anderen Messen hat man das Problem nicht gehabt. Das ist auch überprüft worden.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich verzichte auf die Beantwortung, weil die Anfrage ausreichend beantwortet wurde.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 24/01/16 vom 4.1.2016, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Foppa, betreffend: Wie entwickelt sich der Zuwachs der Rollenden Landstraße nördlich und südlich des Brenners? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Die ÖBB haben jüngst die Jahresbilanz 2015 für die Rollende Landstraße (RoLa) über den Brenner bekannt gegeben, mit einem beachtlichen Plus von 7,4% gegenüber dem Vorjahr.

Dadurch wurde 2013 eine Zahl von 131.044 LKW, 2014 bereits 144.136 und 2015 154.860 LKW via RoLa auf Schiene gebracht. Da die ÖBB allerdings zwischen Wörgl und Brennersee 28 Züge täglich, zwischen Wörgl und Trient aber nur 4 Züge am Tag in Bewegung setzt, dürfte die Auslastung der RoLa nördlich und südlich des Brenners sehr unterschiedlich ausfallen. Dementsprechend liegt auch der LKW-Verkehr auf Straße südlich des Brenners ungleich höher, mit allen bekannten Belastungen. Obwohl die RoLa kein Allheilmittel ist und Lärm generiert, sind ihre Entlastungs-Wirkungen doch auch hilfreich.

Wir stellen in diesem Zusammenhang folgende Fragen an die Landesregierung:

- Ist bekannt, wie viele LKW die RoLa nördlich, wie viele sie südlich des Brenners in den Jahren 2014 und 2015 auf Schiene gebracht hat?
- Welche Anbieter treten auf dem Markt auf?
- Wie hoch liegt der Fahrpreis pro LKW-Garnitur, gibt es Preisunterschiede südlich und nördlich des Brenners, aus welchem Grunde?
- Wie kann das RoLa-Aufkommen südlich des Brenners gestärkt werden?

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP):

Zur Frage Nr. 1. Aus den Daten, die wir bekommen haben, kann man entnehmen, dass im Jahr 2015 insgesamt 154.931 Lkw gefahren sind, und zwar mit einem Zuwachs von 7,5 Prozent gegenüber dem vorhergehenden Jahr. Was die Strecke Brenner-Wörgl anbelangt, hat man 137.566 Lkw mit einem Zuwachs von 8 Prozent gegenüber 2014 gezählt. Über die Strecke südlich des Brenners Trient bzw. Ankunft in Trient wurden 17.365 LKW mit einem Zuwachs von 3,7 Prozent gegenüber dem vorhergehenden Jahr gezählt.

Zur Frage Nr. 2. Auf diesen Strecken gibt es folgende Marktanbieter: Rail Cargo Austria, Wörgl-Brennersee und Wörgl-Trient, jeweils hin- und retour. Hier fahren täglich 14 Zugpaare hin und zurück. Auf der Strecke zwischen Wörgl-Brennersee an sechs Tagen der Woche zwei Zugpaare hin und zurück und auf der Strecke Wörgl und Trient, Transposervizi Trient- Regensburg und retour an sechs Tagen der Woche ein Zugpaar hin und eines zurück. Die Auslastung der Züge ist bei beiden Marktanbietern in etwa gleich, wie man aus den Zahlen ersehen kann.

Zur Frage Nr. 3. Was die Detailangaben zu den Preisen auf den verschiedenen Strecken anbelangt, kann ich Ihnen eine Anlage geben. Es gibt prinzipiell keinen Preisunterschied südlich und nördlich des Brenners. Was die Strecke Regensburg-Trient anbelangt, gelten dieselben Preise.

Zur Frage Nr. 4. Das RoLa-Aufkommen südlich des Brenners kann insbesondere durch Bezuschussung der Nutzung der RoLa seitens der öffentlichen Hand gestärkt werden, wo auch Gelder durch die Region zur Verfügung gestellt worden sind, und zwar zur Verbesserung der angebotenen Dienste seitens der Umladebahnhöfe, Euro-klassenverbot auf der Autobahn mit der Einführung der Telemaut bzw. Begrenzung der Höchstzahl der LKW, die jährlich über die Autobahn verkehren dürfen. In Tirol hat man verschiedene andere Rahmenbedingungen, die Sie schon kennen.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Auf diese Antwort hin habe ich natürlich eine Zusatzfrage und diese betrifft die Begrenzung der Höchstanzahl der Lkw, die über die Autobahn verkehren dürfen. Da haben wir natürlich die Ohren gespitzt und wollten nachfragen, wie das genau gemeint ist bzw. ob das ein Schritt in Richtung Alpentransitbörse ist oder wie Sie sich das genau vorstellen, denn hier liegt ein ganz großes Potential. Das würden wir sehr befürworten.

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP):

Es ist eine Möglichkeit, die man eventuell besprechen muss, sollte sich die Situation diesbezüglich verschlechtern, was die Emissionen usw. anbelangt. Darüber wurde unsererseits nicht gesprochen, aber das wäre eine Möglichkeit, auf die man zurückgreifen müsste. So war es auch gemeint.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 9/01/16 vom 15.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammelerle und Zimmerhofer, betreffend Dreisprachige Identitätskarte für Ladiner. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Bereits vor über fünf Jahren hat die damalige Landesregierung die Einführung einer dreisprachigen Identitätskarte für die Ladiner in Gröden und im Gadertal beschlossen. Insgesamt wurden 20 ladinischen Begriffe, die auf der neuen Identitätskarte vorkommen sollten, ausgearbeitet. Auch die Anwaltschaft des Landes hatte grünes Licht gegeben. Bereits im Dezember 2009 wurde in Rom ein Dekret für die Einführung einer ladinischen Identitätskarte für die Ladiner im Fassatal verabschiedet. In Süd-Tirol ist hingegen nichts passiert. Zukünftig wird es immer mehr Identitätskarten in Kreditkartenform geben. Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Warum ist seit dem Beschluss der Landesregierung im Juli 2010 nichts weitergegangen?
2. Was unternimmt der zuständige Landesrat, um die Einführung einer dreisprachigen Identitätskarte für die Ladiner in Gröden und im Gadertal voranzutreiben?

3. Hat sich die Landesregierung schon über dreisprachige Identitätskarten in Kreditkartenform Gedanken gemacht?

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP):

Das Ladinische Kulturinstitut hat für die dreisprachige Identitätskarte die Ausarbeitung übernommen und die entsprechenden ladinischen Begriffe auch bestimmt. Der Entwurf wurde der Anwaltschaft des Landes zur Überprüfung übergeben. Die Anwaltschaft hat dann den Entwurf genehmigt. Daraufhin wurde ein entsprechender Beschluss auch gefasst. Der Beschluss zur Einführung der ladinischen Identitätskarte wurde dann vom Landeshauptmann an den Regierungskommissär und dann an den zuständigen Minister in Rom weitergeleitet. Das Innenministerium muss ein entsprechendes Dekret erlassen und die dreisprachige Identitätskarte dann auch genehmigen. Nach Rücksprache mit dem Büro des Landeshauptmannes und dem Außenamt in Rom wurde mitgeteilt, dass das Ministerium noch keine Antwort zu dieser Angelegenheit verfasst hat. Ich habe weiters E-Mails an das Innenministerium geschickt, um entsprechende Informationen einzuholen, aber bis jetzt haben wir noch keine Antwort bekommen. Wir versuchen durch unsere Vertreter in Rom zu intervenieren, damit es weitergeht.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich hoffe, dass Sie diese Anfrage ans Ministerium nicht mit der Post geschickt haben, denn sonst wird der Brief wahrscheinlich nie angekommen sein. Das wird der Grund sein, aber Scherz beiseite.

Nachdem das Ministerium bereits für die Ladiner im Fassatal die Möglichkeit geschaffen hat, dreisprachige Identitätskarten zur Verfügung zu stellen, glaube ich nicht, dass schwerwiegende Gründe dagegen sprechen, die das Ministerium veranlassen, das Ganze erst einmal prüfen zu müssen. Es ist bereits Realität, dass hier auch Identitätskarten in ladinischer Sprache ausgestellt werden. Deswegen müsste es, glaube ich, doch zügig zu machen sein. Ich bitte Sie, noch einmal beim Ministerium nachzufragen. Andernfalls würde ich vorschlagen, dass wir vielleicht einen Antrag gemeinsam ans Parlament richten, dass man sich dieser Angelegenheit annimmt, weil es einfach eine Sache ist, die längst überfällig ist, vor allem aber und das werden wir – das ist nicht richtig beantwortet worden – sicherlich bei anderer Gelegenheit vertiefen können, ist die Frage, wie zukünftig mit den mehrsprachigen Identitätskarten umgegangen wird, wenn diese auf Kreditkartenform abgedruckt werden müssen, weil dann der Platz, wie wir vorher schon bei den Messtickets gehört haben, kaum eine Zweisprachigkeit garantieren kann, geschweige eine Dreisprachigkeit bei einer Identitätskarte. Das ist, glaube ich, etwas, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen. Deswegen ersuche ich Sie, zunächst einmal beim Ministerium zu intervenieren und uns darüber gegebenenfalls in Kenntnis zu setzen.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 25/01/16 vom 4.1.2016, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend die goldene Pyramide: 2 Mio. für 23 Personen in den Ressortdirektionen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): An der Spitze der Landesverwaltung stehen oberhalb der etwa 40 Abteilungen die derzeit 13 Ressorts. Ihre Aufgabe ist es laut Bürgernetz „die politischen Entscheidungen und die von der Landesregierung beschlossenen politischen Programme umzusetzen“. Es stellen sich hierzu doch immer wieder einige Fragen und Zweifel. So gibt es etwa immer wieder Überschneidungen mit den Ämtern und Abteilungen, zweitens sind die Ressortdirektionen politisch besetzt und bieten somit Gelegenheit für die „Unterbringung“ von Personen aus dem politischen Umfeld der Mehrheitsparteien, drittens stellt sich angesichts der hohen Gehälter auch die Kostenfrage. Die RessortleiterInnen verdienten 2014 zwischen 60.435 Euro und 141.147,75 Euro brutto, insgesamt machen die Gehälter und Zulagen der Ressortchefs über 1,5 Millionen pro Jahr aus. Dazu kommen die persönlichen ReferentInnen (insg. 559.000 Euro) – das bedeutet, dass 23 Personen über 2 Millionen kosten, das ist 1/10 dessen, was die gesamten Landesangestellten mit dem letzten Haushaltsgesetz an Gehaltsaufstockung erhalten werden. Wenn wir an Arbeitsüberlastung und Personalnotstand etwa im Kindergarten denken, so ist dieser „Wasserkopf“ im Land doch sehr bedenklich.

Wir stellen in diesem Zusammenhang daher folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Wieviel Personal haben die 13 Ressortdirektionen der Landesregierung insgesamt (neben den DirektorInnen und ReferentInnen) in welchen Funktionsebenen und mit jeweils welcher Vergütung?
2. Wie viele Personen konnten seit 2008 aus den Ressortdirektionen in die Landesverwaltung wechseln? Wie viele davon taten das über einen Wettbewerb, wie viele über eine Berufung (bitte auch die Funktionen angeben)?

3. Welche ist die Absicht der Landesregierung im Hinblick auf die Verwaltungsreform? Was wird mit den Ressortdirektionen passieren und was mit den dort angestellten Personen?

DEEG (Landesrätin für Familie und Verwaltungsorganisation - SVP): Zur Frage Nr. 1. Seit 2014 gibt es acht Ressorts und zusätzlich drei Führungskräfte im Rang eines Ressortdirektors. Das sind die Schulamtsleiter in den einzelnen Schulämtern, und zwar im deutschen, ladinischen und italienischen Schulamt, sowie ein Generalsekretariat und eine Generaldirektion, welche aber nicht die Funktion eines Ressorts einnehmen. In den Ressorts arbeiten auch Landesbedienstete, die aus den ordentlichen Rangordnungen und mittels Wettbewerb in den Landesdienst aufgenommen wurden. Diese Menschen arbeiten in den Ressorts als laut Artikel 27 Absatz 5 des Dekretes des Landeshauptmannes Nr. 22 von 2013 von außen berufenes Personal ohne Wettbewerb und außerhalb der Rangordnungen. Dieses letztere Personal wird nur für die Dauer des politischen Mandats des jeweiligen Landesrates/der jeweiligen Landesrätin aufgenommen. Auch dieses von außen berufene Personal wird gemäß Kollektivvertrag und folglich den allgemein gültigen Regelungen eingestuft und vergütet. Die in den Ressorts tätigen Landesbediensteten werden hier nicht angeführt, da diese mittels Wettbewerb zum ordentlichen Personalstand der Landesverwaltung gehören. Ebenso werden die von außen berufenen Direktorinnen/Direktoren und persönliche Referentinnen/Referenten nicht angeführt.

Die Anzahl in den einzelnen Ressorts, die Anzahl der Mitarbeiter im Ressort Wirtschaft, Innovation und Europa des Landeshauptmannes beläuft sich auf 11 Stellen. Es wurde niemand namentlich von außen berufen.

Ressort für italienische Schule, Berufsbildung und Kultur, Wohnbau und öffentliche Bauten 7 Stellen. Davon wurde namentlich ein Verwaltungssacharbeiter 6. Funktionsebene von außen berufen. Das Gesamtgehalt im Jahr 2015 betrug 22.811 Euro.

Ressort Raumentwicklung, Umwelt und Energie 7 Stellen. Davon wurde niemand namentlich von außen berufen.

Ressort Bildungsförderung deutsche Kultur und Integration 7 Stellen. Davon wurden namentlich von außen eine Verwaltungsinspektorin 8. Funktionsebene, eine Verwaltungssacharbeiterin 6. Funktionsebene und 1 Verwaltungsinspektorin 8. Funktionsebene berufen. Ich händige Ihnen danach auch gerne eine Kopie der schriftlichen Antwort aus, und zwar jeweils mit dem Datum der Berufung und des Gesamtgehaltes. Ich weiß nicht, ob es sinnvoll ist, dass ich jeweils alles mit Gesamtgehalt aufführe.

Ressort Familie und Verwaltungsorganisation 7 Stellen. Davon wurden namentlich von außen 1 Verwaltungsinspektorin 8. Funktionsebene, 1 Verwaltungsinspektorin 8. Funktionsebene berufen.

Ressort für ladinische Bildung und Kultur, Denkmalpflege, Museen, Vermögen, Straßendienst und Mobilität 7 Stellen. Davon wurde namentlich von außen 1 Verwaltungssachbearbeiterin 6. Funktionsebene berufen.

Ressort für Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden 7 Stellen. Davon wurde namentlich von außen 1 technische Inspektorin/technischer Inspektor 8. Funktionsebene berufen und das Berufsbild einer Verwaltungssachbearbeiterin in der 6. Funktionsebene.

Ressort für Gesundheit, Sport, Soziales und Arbeit 7 Stellen. Davon wurden namentlich von außen eine Person in Funktion Verwaltungsinspektorin 8. Funktionsebene, ein Verwaltungsgehilfe 3. Funktionsebene und ein Verwaltungsinspektorin 8. Funktionsebene berufen.

Zur Frage Nr. 2. Alle Mitarbeiter, die vorerst von außen berufen in den Ressorts gearbeitet haben, sind ausschließlich über einen Wettbewerb in den Landesdienst aufgenommen worden. Nachdem bei der Erstellung der Rangordnung nach bestandem Wettbewerb die Herkunft aus den Ressorts nicht angeführt wird, ist die Anzahl und Funktion der betroffenen Personen nicht aktenkundig. Eine Berufung von außen in die Verwaltung ohne Wettbewerb ist nicht vorgesehen. Die Berufung von außen ist nur auf Ebene der Abteilungsdirektoren möglich.

Zur Frage Nr. 3. Sie wissen, dass wir gerade – ich habe es auch schon mehrmals gesagt – bei der Ausarbeitung der Neuregelung der Führungsstruktur sind und im Moment schon einige der wesentlichen Grundsätze auch im Lenkungsausschuss Verwaltungsinnovation diskutiert wurden, aber diese Diskussionen laufen inhaltlich noch und sind noch nicht abgeschlossen. Eines steht aber mittlerweile fest. Deshalb möchte ich dazu noch nicht viel sagen, weil es eine nicht ganz einfache Diskussion ist. Das haben wir in einem anderen Zusammenhang gesehen. Ich denke, es ist schon wichtig, dass wir einmal intern diskutieren und dann erst die Diskussion nach außen tragen. Die Ressortdirektoren stellen – das möchte ich an dieser Stelle auch gesagt haben – ein wichtiges Bindeglied zwischen Verwaltung und Politik dar. Auch in der zukünftigen Struktur muss, wie auch immer sie dann aussehen wird, sicher sein, dass dieses reibungslose Funktionieren zwischen Verwaltung und Politik in irgendeiner Form – wir werden dann sehen, wie es dann ausschauen wird – gewährleistet sein muss. In diesem Sinne

werden wir die Diskussion noch im Detail zu führen haben. Ich möchte zu diesem Zeitpunkt nicht mehr darüber sagen.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich erlaube mir einen Kommentar und auch eine kleine Bitte. Der Kommentar dahingehend, dass nicht immer durch die Ressortdirektionen Reibung vermindert wird, sondern manchmal gerade auch deshalb entsteht. Ich glaube, wer die Landesregierung kennt, weiß das. Es war einfach wichtig darauf hinzuweisen, welche Kosten mit diesen 60 Personen plus, vermute ich, die Direktorinnen und Direktoren entstehen oder nicht? Das werden wir schon nachrechnen. Das macht doch einiges aus.

Eine Bitte. Ich wollte für diese Anfrage gut recherchieren. Es war nicht ganz einfach. Die transparente Verwaltung hat zum Teil Tabellen, die man sehr schwer öffnen kann, zum Teil sind sie nicht lesbar, weil sie weiß geschrieben sind und man sie nicht einschwärzen kann, weil sie schreibgeschützt sind. Vor allem aber gibt es ein Organigramm. Ich war nicht imstande herauszufinden, wie viele Abteilungen es momentan gibt, weil das Organigramm nicht leserlich ist. Es ist dermaßen klein und winzig, dass man nicht einmal die Kästchen lesen kann, die drinnen sind. Wenn man da noch ein wenig nachbessern könnte, dann könnte man die transparente Verwaltung auch lesbar machen.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 10/01/16 vom 15.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Atz Tammerle und Knoll, betreffend die Abbau von Leistungen am Krankenhaus Innichen? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Die Notaufnahme im Krankenhaus Innichen soll in Zukunft nur noch Teilzeitarbeit leisten. Außerdem sind Notärzte im Dienst, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind.

Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Stimmt es, dass die Notaufnahme im Krankenhaus Innichen in der Nacht zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr geschlossen bleiben soll?
2. Warum wird das Recht auf Gebrauch der Muttersprache im Krankenhaus von Innichen nicht durchgehend gewährleistet?
3. Was will die Landesregierung unternehmen, damit das genannte Recht durchgesetzt wird?
4. Warum kommt es, trotz zahlreicher Beschwerden der Süd-Tiroler Freiheit und darauf folgender Besserungsgelöbnisse der Landesregierung, immer wieder zu solchen Vorfällen?

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Zur Frage Nr. 1. Die Notaufnahme funktioniert, sodass das ärztliche und nicht ärztliche Personal, welches für einen so wichtigen Dienst erforderlich ist, zur Verfügung steht. Derzeit ist dies in Innichen rund um die Uhr der Fall.

Zur Frage Nr. 2. Was den Gebrauch der Muttersprache bzw. das Recht darauf betrifft, ist zu sagen, dass es ganz selbstverständlich so ist, dass jeder und jede das Recht hat, in der eigenen Muttersprache behandelt zu werden. Sie wissen aber auf der anderen Seite auch, dass wir schon seit Jahrzehnten das Problem bei den Auswahldiensten haben, Menschen bzw. Fachleute zu finden, die beide Sprachen sprechen. Das gilt sowohl für die deutsche als auch italienische Sprache. Es war jetzt einvernehmlich auch immer die Meinung, dass wir auf jeden Fall und unter allen Umständen gewährleisten sollten, dass die Dienste aufrechterhalten werden. Das haben wir getan. Das, was wir nicht imstande sind zu machen, ist, diesen Menschen die jeweilige zweite Sprache beizubringen. Wir sind nach wie vor bemüht, entsprechend Personal zu finden und es auch ordnungsgemäß mit Wettbewerb und mit allen Voraussetzungen anzustellen, aber Sie wissen selber, wie schwierig es ist, geeignetes Fachpersonal zu finden. Jetzt geht es um die Frage, ob wir auf Fachpersonal oder auf die Sprache verzichten sollen. Wir haben leider diese Situation, die wir nicht ändern können und wo wir das eine oder das andere zur Auswahl haben.

Zur Frage Nr. 3. Wie ich bereits gesagt habe, bemühen wir uns zusammen mit allen lokalen Verantwortungsträgern entsprechendes Personal zu finden, das beider Sprachen mächtig ist. Ich habe in letzter Zeit Meldungen bekommen, allerdings immer von einsprachigem Personal, das man eventuell finden würde, aber leider nicht von Zweisprachigen. Die Bemühungen werden aber selbstverständlich weitergehen, das dann auch gewährleisten zu können.

Zur Frage Nr. 4. Was soll ich Ihnen sagen? Was das Fachpersonal anbelangt, das nur eine Sprache spricht, bin ich nicht imstande, es dazu zu bringen, auch die zweite innerhalb kürzester Zeit zu beherrschen, abgesehen davon, dass es auch manchmal Personal ist, das nur für kurze Zeit anwesend ist, weil wir ganz einfach

auf diese Art und Weise die Dienste abdecken können müssen und es sehr wenig Interesse gibt, diese Dienste von Personal abdecken zu können, das beide Sprache spricht und alle Voraussetzungen hat. Wir bemühen uns zwar, aber wir können niemanden zwingen, in Innichen Dienst zu leisten, der alle Voraussetzungen hat, wie wir sie auch gerne hätten genauso wie Sie.

PRÄSIDENT: Der Abgeordnete Zimmerhofer verzichtet auf die Replik.

Anfrage Nr. 35/01/16 vom 7.1.2016, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend einfach breitere Schipisten. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Mit dem Schipistenplan 2015 wurde ein vereinfachtes Verfahren zur Schipistenerweiterung eingeführt. Innerhalb der im Plan eingetragenen „Wolken“ dürfen seitdem Pistenerweiterungen und –verbreiterungen vorgenommen werden, ohne dass die zuständigen Gemeinderäte damit befasst werden. Dies hat zur Folge, dass Pisten oft mit dem Argument der Sicherheit verbreitert werden. Die oft bereits zurückgedrängten Lebensräume für Klein- und Kleinstlebewesen verringern sich weiter und bestehende Nischen zwischen den Pisten verschwinden.

Wir stellen in diesem Zusammenhang daher folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Wie viele und welche Pistenerweiterungsprojekte wurden seit dem Bestehen der neuen Regelung eingereicht?
2. Welche Flächen waren insgesamt betroffen (bitte quantitative UND qualitative Angaben: Um wie viele qm und um welche Landschaftsarten handelte es sich jeweils?)
3. Mit welcher Beschneiungsinfrastruktur ist für die neu hinzukommenden Pistenteile zu rechnen? Braucht es zusätzliche Schneekanonen? Wie viele?

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Zur Frage Nr. 1. Landschaftsschutzermächtigung. Von 31 eingereichten Projekten betreffen 9 Projekte Pistenerweiterungen und 1 Projekt sieht den Rückbau einer Piste von 0,44 Hektar vor. Ich händige Ihnen danach eine Kopie der schriftlichen Antwort aus, weil wenn man jedes einzelne Schigebiet aufführen möchte, dann würde es zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Ich führe nur an, welche Gemeinden davon betroffen sind. Für die Landschaftsschutzermächtigung sind Sand in Taufers, Kastelruth, Enneberg, zweimal Sarntal, Schnals, Sexten, Olang, Ahrntal davon betroffen. Insgesamt sind das 76 Hektar Fläche, davon 4,3 Wald, 0,7 landwirtschaftliches Grün, 1,2 Weide und 0,1 alpines Grün.

Zur Frage Nr. 2. Sammelgenehmigungsverfahren: von 11 eingereichten Projekten betreffen 7 Projekte Pistenerweiterungen, und zwar in den Gemeinden Welschnofen, Olang, Welschnofen, Ahrntal, Kastelruth, Sterzing und Welschnofen. Insgesamt sind das 6,65 Hektar, und zwar 4,6 Hektar Wald und 2 Hektar alpines Grün. Für alle neuen Pistenflächen ist eine Beschneiungsanlage vorgesehen. Von den 6,76 Hektar brauchen 5,76 eine neue Beschneiungsanlage.

Zur Frage Nr. 3. UVP-Verfahren. Ein eingereichtes Projekt betrifft Pistenerweiterung, und zwar in der Gemeinde Ahrntal, 2,3 Hektar Wald. Auch hier ist für die gesamte Fläche eine Beschneiungsanlage vorgesehen, wenn wir es flächenmäßig zusammenfassen und die Anzahl der Projekte. Landschaftsschutzermächtigung: 9 Projekte, wo eine Pistenerweiterung vorgesehen ist, neue Pistenfläche 6,76 Hektar. Sammelgenehmigungsverfahren: 7 Projekte, neue Pistenfläche 6,65 Hektar. UVP-Verfahren: 1 Projekt, neue Pisten 2,8 Hektar, insgesamt neue Pistenflächen 16,21 Hektar.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke für die Antwort und für die Aushändigung einer Kopie der Unterlagen.

Ich habe eine Zusatzfrage, Herr Landesrat. Wie bewerten Sie als Umweltlandesrat diese Entwicklung und wie gedenken Sie damit in Zukunft umzugehen?

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Die Landesregierung hat bereits vor vielen Jahren festgelegt, dass in Südtirol keine neuen Schigebiete mehr errichtet werden, aber sehr wohl, dass bestehende Schigebiete ausgebaut werden können bzw. dass auch Zusammenschlüsse ermöglicht werden sollen. Es ist nicht möglich, dass wir uns eine Käseglocke darüber stülpen und sagen, jetzt passiert hier nichts mehr. Wir wissen, Schitourismus ist auch ökologisch mit vielen Facetten behaftet und hat auch einen erheblichen Energiebedarf, Wasserbedarf. All dem müssen wir einerseits Rechnung tragen, andererseits müssen wir genauso in Rechnung stellen, dass ohne Schipisten der Wintertourismus in der heutigen Form nicht möglich wäre, wobei der Wintertou-

asmus für unsere Wirtschaft unerlässlich ist. In diesem Zusammenhang stehe ich voll zur dieser Strategie, wenn Sie mich persönlich fragen: Keine neuen Schigebiete, aber dass wir Erweiterungsmöglichkeiten für bestehende Gebiete vorsehen.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 11/01/16 vom 17.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend: Sind Busfahrer zur Zweisprachigkeit verpflichtet? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Der Süd-Tiroler Freiheit werden immer mehr Beschwerden über mangelnde Deutschkenntnisse von Anbietern von Dienstleistungen gemeldet. Jüngstes Beispiel: Ein Fahrgast stellte fest, dass Chauffeure des Busunternehmens Gatterer kein einziges Wort Deutsch verstehen. Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Besteht für Busfahrer, wie im konkreten Fall des Unternehmens Gatterer, das ja eine Dienstleistung anbietet, die gesetzliche Verpflichtung zur Zweisprachigkeit?
2. Falls nein, warum nicht?
3. Falls ja, gedenkt die Landesregierung zu intervenieren, damit der gesetzlichen Verpflichtung zur Zweisprachigkeit nachgekommen wird?

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP): Die Konzessionäre und Transportunternehmen, die öffentliche Personenverkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes durchführen, sind verpflichtet, die Bestimmungen zur Zweisprachigkeit im Sinne des D.P.R. vom 15. Juli 1988, Nr. 574 und Legislativdekret vom 24. Juli 1996, Nr. 446 zu befolgen. Wenn die Dienste an Mietwagenunternehmer weitergegeben werden, müssen sich diese mit dem Übernahmevertrag schriftlich verpflichten, Fahrer zu beschäftigen, die über den vorgesehenen Zweisprachigkeitsnachweis verfügen. In Anwendung des Landesgesetzes "Öffentliche Mobilität", das wir hier im November 2015 genehmigt haben, werden ab dem Jahr 2018 die öffentlichen Verkehrsdienste ausgeschrieben und mit Dienstleistungsauftrag vergeben. Im Artikel 15 Buchstabe g) ist ausdrücklich vorgesehen, dass der Auftragnehmer die Bestimmungen zur Zwei- und Dreisprachigkeit gemäß Autonomiestatut in geltender Fassung auch befolgen muss. Weiters ist im Artikel 16 Absatz 1 vorgesehen, dass im Falle eines Unterauftrages eines öffentlichen Verkehrsdienstes oder Zusammendienst an ein anderes Unternehmen dieses den Dienst zu denselben Bedingungen des Dienstleistungsvertrages gewährleisten muss. Bei Nichtbefolgung werden dann auch die Vertragsstrafen, die im Dienstleistungsvertrag vorgesehen werden müssen, auch angewandt werden.

Sie haben den Linienkonzessionär Gatterer genannt. Ich möchte darauf hinweisen, dass dies das zuständige Amt für Personen- und Nahverkehr bereits mitgeteilt hat. Im Artikel 2 des D.P.R. vom 15. Juli 1988, Nr. 574 über den Gebrauch der deutschen und ladinischen Sprache im Verkehr steht, dass Konzessionsunternehmen, die in der Provinz Bozen öffentliche Dienste versehen, die Tätigkeit derart organisiert werden muss, dass der Gebrauch der italienischen und der deutschen Sprache nach den Bestimmungen dieses Dekretes gewährleistet ist und im Falle von Subaufträgen jene Unternehmen zu bevorzugen sind, die Busfahrer haben, die die Zweisprachigkeit nachweislich vorweisen können, nur im Falle einer Ausnahmesituation für eine begrenzte Übergangszeit das betroffene Unternehmen die Dienste trotzdem durchführen kann, um den Dienst zu garantieren, unter der Voraussetzung, dass die Busfahrer sich unmittelbar für die Zweisprachigkeitsprüfung im Dringlichkeitsfalle anmelden und diese innerhalb einer Frist von maximal 12 Monaten auch abhalten und bestehen müssen. Auf alle Fälle muss garantiert werden, dass das betroffene Busunternehmen in der Zentrale eine zweisprachige Ansprechperson hat, die vom Busfahrer telefonisch kontaktiert werden kann, wenn dieser der Sprache eines auskunftsfragenden Bürgers nicht mächtig ist. Sie sehen, dass man versucht, wirklich alles zu machen, was Sie vorgebracht haben, weil es sehr wichtig und auch richtig ist.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke, Herr Landesrat, für die Antwort. Ich bitte um Aushändigung einer Kopie dieser Antwort.

Ich schließe mich dem Kollegen Knoll an, der den Vorschlag gemacht hat, dass man eine Anhörung macht, um diesem Problem Herr zu werden.

PRÄSIDENT: Die Anfrage Nr. 36/01 kann aufgrund der Abwesenheit von Landesrat Schuler nicht behandelt werden und wird somit innerhalb der nächsten 10 Tage schriftlich beantwortet.

Anfrage Nr. 13/01/16 vom 17.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend Beitrag "Mobil" der Rai Südtirol – Finanzierung durch STA. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Am 15. Dezember strahlte die „Rai Südtirol“ in ihrem Fernsehprogramm das Magazin „Mobil“ aus mit dem Schwerpunkt Flughafen. Dieses war Flughafenwerbung erster Klasse und hatte mit differenziertem Journalismus nichts zu tun. Es kamen sechs Befürworter und nur ein Gegner des Flughafens zu Wort. Im Abspann wurde als Auftraggeber die „Südtiroler Transportstrukturen AG“ (STA) genannt, welche eine Inhouse-Gesellschaft des Landes ist und mit dem Flughafen nicht direkt etwas zu tun hat. Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Hat die STA den Beitrag mitfinanziert?
2. Wenn Ja, wie hoch war der Betrag, den die STA bezahlt hat?
3. Wenn Ja, mit welcher Rechtfertigung setzt die STA öffentliche Gelder für solche Beiträge ein, welche mit dem eigentlichen Tätigkeitsfeld der Gesellschaft kaum etwas zu tun haben?
4. In wessen politischem Auftrag wurde der Beitrag erstellt?

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP): Zu den Fragen Nr. 1 bis Nr. 3. Die STA hat den Betrag mit finanziert. Die STA hat für diese Sendung 5.600 Euro bezahlt. 2.500 Euro hat die RAI Südtirol bezahlt. Das Gesellschaftsstatut der STA sieht im Artikel 2 ausdrücklich folgende Möglichkeit vor: *"Die Gesellschaft kann im Rahmen des öffentlichen und privaten Transportwesens auf Rechnung der autonomen Provinz Bozen Südtirol Studien-, Forschungs- und Versuchsprojekte sowie Marketing- und Kommunikationskampagnen durchführen."*

Zur Frage Nr. 4. Es ist uns wichtig und auch ein institutioneller Auftrag, die Bürger und Bürgerinnen zu wichtigen Themenbereichen der Mobilität in Südtirol sachlich und ausführlich auch zu informieren.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke für die Antwort. Ich bitte um Aushändigung einer Kopie der schriftlichen Antwort.

In der Haushaltsrede hat der Landeshauptmann in Sachen Flughafen angekündigt, dass es hier eine faire Auseinandersetzung geben soll. Das wäre schon im Sinne aller und sollte auch respektiert werden.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 40/01/16 vom 7.1.2016, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Finanzierungen für CF Südtirol. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Letztes Jahr haben wir eine ausführliche Anfrage zur Finanzierung des Damenfußballs in Südtirol an die Landesregierung gestellt. Wir möchten jährlich über die Situation informiert werden.

Daher richten wir folgende Fragen an die Südtiroler Landesregierung:

1. Wie wurde 2015 der Damenfußball insgesamt vom Land unterstützt?
2. Wie viel Geld wurde dem Damenfußball 2015 zur Verfügung gestellt (bitte getrennt nach Finanzierungsquelle)?
3. Hat sich die Landesregierung zwischenzeitlich Gedanken gemacht, wie und wann es möglich sein wird, auch eine Heimstätte für den CF Südtirol zu finden?
4. Wie wurde der männliche Profifußball 2015 gefördert?
5. Wie weit sind die Arbeiten zur Errichtung des Trainingszentrums für den FC Südtirol bis heute vorangeschritten?

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Ich möchte vorausschicken, dass ich ruhend gestellte Ehrenpräsidentin des CF-Südtirol bin und insofern über die Finanzierungen relativ genau Bescheid weiß, weil ich auch Sportlandesrätin bin.

Zu den Fragen Nr. 1 bis Nr. 4. Der Damenfußball wurde über die Ressorts Sport, Handel, Tourismus gefördert. 2015 sind 20.000 Euro zur Verfügung gestellt worden, und zwar 13.000 Euro aus dem Bereich Sport, 5.000 Euro aus dem Bereich Handel und 2.000 Euro aus dem Bereich Tourismus. Die Heimstätte ist - es ist in erster Linie Aufgabe des Vereins, sich Gedanken zu machen - in der Sportzone Galzien in Leifers gefunden worden.

Der männliche Profifußball, das muss man dazu sagen, ist 2015 mit 300.000 Euro gefördert worden in Form von Sportsponsoring 216.000 Euro Abteilung Wirtschaft und 84.000 Euro Sport- und Gesundheitsförderung, 5.680 über die Tätigkeitsbeihilfe vom Amt für Sport und Gesundheitsförderung.

Zur Frage Nr. 5. Es wurde ein Kunstrasenplatz und ein Naturrasenplatz renoviert und ein neuer Kunstrasenplatz errichtet. Es fehlt noch das Dienstleistungsgebäude. Für dieses wird derzeit von der Gemeinde Eppan die Ausführungsplanung ausgeführt.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Frau Landesrätin und Ehrenpräsidentin, wohl wissend, dass man das nicht wirklich genau eins zu eins umrechnen und vergleichen kann. Das eine ist der professionelle Fußball, das andere ist ein sehr engagierter Amateurfußball. Trotzdem halten wir fest, dass es mehr als zehnmals so viel Geld ist, das an die männlichen Fußballspieler geht, wie wohl die Frauen sehr erfolgreich sind und das wünschen wir ihnen natürlich auch weiterhin. Vielleicht können Sie mir eine Kopie der schriftlichen Antwort aushändigen.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 15/01/16 vom 21.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Atz Tammerle und Knoll, betreffend Antwortschreiben vom NISF erneut nur auf Italienisch. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Genau vor einem Jahr hat die Süd-Tiroler Freiheit in einer Landtagsanfrage beanstandet, dass ein Süd-Tiroler vom NISF Bruneck das Antwortschreiben zu seinem Ansuchen um Familiengeld nicht in seiner deutschen Muttersprache, sondern auf Italienisch erhalten hat (s. Anfrage und Antwort im Anhang). Der Landeshauptmann antwortete u. a., dass es sich „angeblich um einen isolierten Fall handelt“ und dass die Landesregierung für Hinweise dankbar ist, sollte dem nicht so sein. In der Tat hat nun derselbe Bürger ein Jahr später die Mitteilung des NISF erneut auf Italienisch erhalten (s. Anhang).

Fragen an die Landesregierung:

1. Wie kann es sein, dass das NISF – in Person derselben Sachbearbeiterin – ein Jahr später wieder denselben Rechtsbruch begeht?
2. Was für einen Alternativvorschlag hat die Landesregierung, wenn nicht einmal ihre eigene Intervention offenbar vom NISF ernst genommen wird?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Sie können sich vorstellen, dass ich selbst aufgrund dieser Situation ziemlich genervt bin, aber nicht wegen Ihrer regelmäßigen Anfragen, sondern aufgrund der Tatsache, dass diese notwendig sind und ich durchaus gerne etwas anderes zu tun hätte als ständig hinterherlaufen zu müssen, dass die Sprachbestimmungen eingehalten werden. Ich kann Ihnen sagen, dass auch ich ziemlich empört darüber bin, dass das laufend notwendig ist. Dieser Fall ist eklatant, weil es ein Wiederholungsfall im gleichen Bereich ist. Wenn es irgendwo anders ist, dann ist es das eine. Dann werden wir irgendwann einmal alle Ämter durchhaben und vielleicht funktioniert es auch. Dann könnte man das noch annehmen.

Selbstverständlich ist die erste Maßnahme in diesem wiederholten Fall mit besonderem Nachdruck darauf verweisend, dass es dieselbe Geschichte ist. Ich habe es schon vorher gesagt. Ich bin auch der Auffassung, dass wir auch die grundsätzliche Frage stellen, inwieweit diese Ämter überhaupt in der Lage sind, verpflichtet sind sie sowieso, das einzuhalten, dass wir parallel dazu sagen, wenn es nur darum geht, dann können auch wir entsprechende Dienstleistungen erbringen, ich meine es konkret. Gerade beim NISF haben wir konkret schon Vorschläge erarbeitet in diesem Sinne. Dasselbe gilt übrigens zum Beispiel auch für die Agentur für Einnahmen. Dort sind wir ganz konkret in Verhandlung, dass wir es auf Kosten der Agentur für Einnahmen übernehmen, dass wir die ganzen Datenformulare mit unseren Fachleuten, die die Rechtsterminologie und auch die Sprache einwandfrei beherrschen, überarbeiten und ihnen die Texte liefern, denn diese sind extrem fehlerhaft. Es ist nicht von irgendwoher. Dort ist es schon vereinbart. Bei der Agentur für Einnahmen haben wir grundsätzlich das Einvernehmen gefunden. Das wollen wir hier ähnlich machen.

Unabhängig davon gibt es die Möglichkeit der Nichtigkeitsbeschwerde, auch das ist mir schon klar. Nur die Tatsache zu sagen, alles, was dieses staatliche Amt unter Verletzung der Sprachbestimmungen macht, hat keine Gültigkeit. Das ist ein Schutzinstrument, aber nur ein defensives. Das bringt aber keinen Fortschritt dahingehend, dass es beim nächsten Mal nicht passiert. Auch das muss verstärkt gemacht werden.

Das Einzige, was wir tun können, ist die einzelnen Ämter darauf aufmerksam zu machen, selbst aktiv Vorschläge zu machen, wie wir das Thema beheben und auf der nächst höheren Ebene auf den Tisch zu bringen, wo

man sagt, dass es ein grundsätzliches und dauerhaftes Problem ist, sprich auf der Ebene der zuständigen Ministerien bzw. des Ministerpräsidenten. Ich werde auch das hier nicht zum ersten Mal übrigens, sondern zum zweiten Mal explizit zur Sprache bringen. Das ist das, was ich plane, abgesehen von der üblichen Vorgangsweise, dass es dieses Schreiben gibt. Ich werde dann die Stellungnahme übermitteln.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke für die Antwort.

Wir reden vom Autonomiekonvent, vom Ausbau der Autonomie und bekommen solche grundlegende Sachen nicht in den Griff. Es wäre schon unbedingt wichtig, dass man eine endgültige Lösung für dieses Problem findet.

PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 16/01/16 vom 22.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Atz Tammerle, Knöll und Zimmerhofer, betreffend Unregelmäßigkeiten bei der Auflösung der Wohnbaugenossenschaft "Perathoner". Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Der Süd-Tiroler Freiheit wurde berichtet, dass es bei der Auflösung der Wohnbaugenossenschaft „Perathoner“ im Jahr 2006 zu Unregelmäßigkeiten gekommen sein soll. Aus diesem Grund stellen die Gefertigten folgende Fragen an die Landesregierung:

1. War nach der Auflösung der obgenannten Wohnbaugenossenschaft noch ein Restvermögen vorhanden (bitte um eine Kopie des letzten Revisionsberichts 2003 bis 2006)?
2. Falls ja, wofür wurde es verwendet?

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere pubbliche - Partito Democratico - Demokratische Partei): Trattandosi di una questione molto tecnica, posso dare alla consigliera tutti i documenti che si riferiscono sia alla risposta del direttore dell'Ufficio cooperazione, sia la relazione finale della commissaria straordinaria che spiega tutta la situazione e per quale motivo è stato preso il provvedimento in oggetto. Quindi se la consigliera è d'accordo, le consegnerei tutta la documentazione, trattandosi di una questione specifica che riguarda una cooperativa, e tutto l'iter che è spiegato nella relazione finale fatto dalla commissaria straordinaria.

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke.

PRÄSIDENT: An diesem Punkt ist der von der Geschäftsordnung für die "Aktuelle Fragestunde" vorgesehene Zeitrahmen von 120 Minuten abgelaufen. Die aus Zeitmangel nicht beantworteten Anfragen werden von den jeweils zuständigen Mitgliedern der Landesregierung innerhalb der nächsten zehn Tage schriftlich beantwortet werden.

Punkt 2 der Tagesordnung: **"Ernennung eines/einer neuen der italienischen Sprachgruppe angehörenden Richters bzw. Richterin beim Regionalen Verwaltungsgericht – Autonome Sektion Bozen, in Besetzung der entsprechenden durch die Versetzung in den Ruhestand des Richters RA Luigi Mosna frei gewordenen Stelle."**

Punto 2 all'ordine del giorno: **"Nomina di un nuovo magistrato/una nuova magistrata, appartenente al gruppo linguistico italiano, presso il Tribunale regionale di giustizia amministrativa – sezione autonoma di Bolzano, a copertura del relativo posto resosi vacante causa collocamento a riposo del giudice avv. Luigi Mosna."**

Wie Sie wissen, sehen die entsprechenden Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino Südtirol über die Errichtung des regionalen Verwaltungsgerichtes Trient und der Autonomen Sektion Bozen vor, dass von den 4 vom Südtiroler Landtag zu bestimmenden Richtern 2 der deutschen und 2 der italienischen Sprachgruppe angehören müssen. Das Vorschlagsrecht steht dabei den Abgeordneten der jeweiligen Sprachgruppe zu. In der Sitzung vom 3. Dezember haben sich die Abgeordneten der italienischen Sprachgruppe einstimmig darauf geeinigt Dr. Sarre Pirrone vorzuschlagen. Sie haben die Unterlagen zur Sprachgruppenzugehörigkeit ausgeteilt bekommen. Gemäß Artikel 85 Absatz 3 der Geschäftsordnung kann jeder Abgeordnete zu diesem

Vorschlag für 5 Minuten das Wort ergreifen und in Folge wird die geheime Abstimmung gemäß Artikel 80 Absatz 7 vorgenommen.

Wer möchte das Wort ergreifen? Niemand somit bitte ich den Kollegen Tinkhauser um den Namensaufruf.
Wir kommen zur Abstimmung.

(Geheime Abstimmung - votazione a scrutinio segreto)

Ich gebe das Abstimmungsergebnis bekannt: abgegebene Stimmzettel 31, weiße Stimmzettel 5, ungültige Stimmzettel 1, Stimmen für Sarre Pirrone 18, Stimmen für Stefano Giuliani 6, Stimmen für Frau Hochgruber Kuenzer 1.

Somit ist Dr. Sarre Pirrone gewählt worden.

Punkt 3 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 455/15 vom 6.8.2015, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Atz Tammerle und Knoll, betreffend die Volksabstimmung zu generellem Bahnausbau in Süd-Tirol."**

Punto 3 all'ordine del giorno: **"Mozione n. 455/15 del 6/8/2015, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Atz Tammerle e Knoll, riguardante un referendum sull'ampliamento della rete ferroviaria in Provincia di Bolzano"**.

Volksabstimmung zu generellem Bahnausbau in Süd-Tirol

Die Schweizer Bevölkerung sprach sich am 9. Februar 2014 mit großer Mehrheit für eine Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (abgekürzt: FABI) aus. Das genaue Ergebnis der Volksabstimmung lautete:

Dafür: 1.776.688 62 %

Dagegen: 1.088.21 38 %

Wahlbeteiligung: 55 %.

Sowohl die Finanzierung als auch der Ausbau der Bahninfrastruktur werden damit in der Schweiz neu geregelt. Dies bedeutet im Einzelnen: 1. Aus einem eigens eingerichteten Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden sowohl Betrieb und Unterhalt als auch der künftige Ausbau finanziert. 2. Ausbaumaßnahmen werden künftig alle vier bis acht Jahre vom Parlament in Ausbausritten beschlossen.

Das schweizerische Bundesamt für Verkehr arbeitet derzeit an der Umsetzung der FABI.

Die Einbindung der Bevölkerung in Bahnprojekte ist auch in Süd-Tirol erstrebenswert. Besonders bei Großprojekten ist es unerlässlich, dass der Politik Rückhalt durch die Bürger garantiert wird und dass ein möglichst breiter Konsens, nicht zuletzt in der Frage der Finanzierung, geschaffen wird.

Dies vorausgesetzt,

*beschließt
der Südtiroler Landtag,
die Landesregierung
damit zu beauftragen,*

- 1. sich für die Übernahme sämtlicher im Besitz des Staates befindlichen Bahninfrastrukturen an das Land einzusetzen;*
- 2. innerhalb von 24 Monaten eine einmalige landesweite Volksabstimmung über einen generellen Ausbau der Bahninfrastruktur, inklusive über die Riggertalschleife, den Bau des Virgl-Tunnels, die zweigleisige Linie Bozen-Meran, die Überetscher Bahn, die Tauferer Bahn, die Elektrifizierung der Vinschger Bahn, den Anschluss an die Rhätische Bahn sowie den Anschluss an Nauders/Landeck durchzuführen;*
- 3. im Fall eines positiven Abstimmungsergebnisses einen Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild einzurichten;*
- 4. eine Prioritätenliste für die verschiedenen Projekte zu erstellen.*

Referendum sull'ampliamento della rete ferroviaria in Provincia di Bolzano

Il 9 febbraio 2014 la popolazione elvetica ha votato a grande maggioranza a favore del finanziamento e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). L'esito del voto referendario è stato il seguente:

si: 1.776.688 62%

no: 1.088.210 38%

partecipazione al voto: 55%.

Con questo referendum in Svizzera verranno riformati sia il finanziamento sia l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Ciò significa concretamente che: 1. mediante un apposito fondo per le infrastrutture ferroviarie (FIF) verranno finanziati la gestione, la manutenzione e il futuro ampliamento della rete ferroviaria 2. in futuro ogni 4-8 anni il Parlamento deciderà in merito alle misure corrispondenti alle varie fasi di attuazione delle opere di ampliamento.

Attualmente l'ufficio federale dei trasporti sta lavorando all'attuazione del FAIF.

Anche in Provincia di Bolzano bisognerebbe coinvolgere la popolazione nella realizzazione di eventuali progetti ferroviari. Soprattutto in presenza di progetti importanti è indispensabile che la popolazione si possa esprimere in merito alle proposte dei politici e che vi sia il consenso più ampio possibile in modo particolare riguardo al loro finanziamento.

Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

incarica

la Giunta provinciale

- 1. di attivarsi per il passaggio alla Provincia di tutte le infrastrutture ferroviarie di proprietà dello Stato esistenti sul territorio provinciale;*
- 2. di indire entro 24 mesi un referendum a livello provinciale sull'ampliamento in generale dell'infrastruttura ferroviaria, compresi la variante della Val di Riga, la galleria del Virgolo, il raddoppio della linea ferroviaria Bolzano-Merano, la linea ferroviaria dell'Oltradige/Bassa Atesina, quella della Valle Aurina nonché l'elettrificazione della linea ferroviaria della Val Venosta, il raccordo alla linea ferroviaria retica e a quella di Nauders/Landeck;*
- 3. in caso di esito referendario positivo, di istituire un fondo per le infrastrutture ferroviarie sul modello svizzero;*
- 4. di predisporre una lista dei progetti da realizzare in via prioritaria.*

Änderungsantrag, eingebracht vom Abgeordneten Zimmerhofer: "Punkt 2 des beschließenden Teils erhält folgende Fassung:

„2. alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, damit zeitgleich mit der Volksabstimmung zum Flughafen in Bozen im Juni 2016 auch eine landesweite Volksabstimmung über einen generellen Ausbau der Bahninfrastruktur in Südtirol durchgeführt werden kann.“

"Il punto 2 della parte dispositiva è così sostituito:

“2. ad adottare tutte le misure necessarie affinché contemporaneamente al referendum sull'aeroporto di Bolzano a giugno 2016 possa svolgersi anche un referendum a livello provinciale sull'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria in Provincia di Bolzano.”

Abgeordneter Zimmerhofer, bitte.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Vom Timing her wäre eine gleichzeitige Abstimmung natürlich mit dem Flughafen sehr günstig und man könnte der Bevölkerung wirklich eine echte Alternative anbieten. Das wäre ein Zusatzangebot, das man der Bevölkerung geben könnte. Zum zweiten wäre es sehr sinnvoll, ein Gesamtkonzept zu haben, wie es auch die Schweiz hat. Was wir zur Zeit haben ist ein Flickwerk, was die Umsetzung, die Planung und die Durchführung dieser Projekte anbelangt. Zum dritten werden erheblich viele Steuermittel aufgebracht und da braucht es auch einen breiten Konsens in der Bevölkerung, damit man diese Projekte leichter finanzieren und umsetzen kann. Gleichzeitig bindet man auch die Bevölkerung in den politischen Ablauf des Landes. Bei solchen Großprojekten wäre es sehr wichtig. Wie gesagt man muss die finanziellen Belastungen auf mehreren Schultern verteilen und ein solcher Fonds wäre hier die Lösung, damit man alle einbindet was die Industrie, die Bevölkerung, die Betriebe und das Land Südtirol anbelangt. Dann ist das viel leichter zu schultern. Ich bin der Meinung, die Schweiz hat das als klassisches Durchzugsland sehr gut gemeistert. Sie haben sich früh genug Gedanken gemacht, wie sie die Lebensqualität in den engen Tälern erhalten, damit die Bevölkerung nicht

abwandert. Das haben sie wirklich vorbildlich gemeistert, man braucht nur das Projekt Gotthardtunnel anzuschauen. Südtirol, Tirol hat ja irgendwie die gleichen Voraussetzungen und hätte gute Gelegenheit, diese Vorgehensweise von der Schweiz zu übernehmen. Die Bahn als solche erfährt ja eine große Renaissance. Es ist ein sicheres, ein sauberes Verkehrsmittel. Es ist schade, dass bei uns etliche Strecken aufgelassen wurden, ich denke da an die Tauferer Bahn, wo schon gewisse Bereiche verbaut sind. Nichts desto trotz sollte man hier alle Anstrengungen anstreben, um diesen Ausbau voranzubringen. Der größte Handelsbedarf ist natürlich dort wo die größten Verkehrsaufkommen sind. Ich denke an die Überetscher Bahn oder an die Verbindung Bozen-Meran, die unbedingt angegangen werden sollten. Insgesamt ist der Bahnausbau für Südtirol sehr wichtig. Es schafft Arbeitsplätze. Die Betriebe und die Industrie können als Zulieferant für die Bahn fungieren. Das sind sehr innovative Arbeitsplätze. Was Forschung und Entwicklung anbelangt haben wir noch Aufholbedarf. Arbeitsplätze auch vor allem für unsere Jugendlichen. Wir haben erst kürzlich über die Tageszeitung erfahren, dass sich viele Südtiroler Jugendliche ins Ausland begeben und auch dort bleiben. Das ist sehr schade! Wir müssen schauen, dass wir diese hier behalten und dass wir Arbeitsplätze schaffen. Ein Bahnausbau wäre ein Schritt dafür. Deshalb bitte ich um Zustimmung für diesen Beschlussantrag. Danke!

LEITNER (Die Freiheitlichen): Auf den ersten Blick erscheint das alles sehr schön. Ich hätte hier aber schon ein paar Fragen zu stellen. Wenn man eine Volksabstimmung macht, dann muss man den Menschen auch die Kosten erklären, denn eines ist was man sich wünscht und was wünschenswert ist, ... ich bin selbstverständlich damit einverstanden, dass man versuchen soll, alle Strukturen vom Land zu übernehmen. Was gehört derzeit noch dem Staat? Was gehört anderen Gesellschaften? Bei der Bahn ist nicht mehr nur der Staat, der das Sagen hat. Das ist im Vorfeld alles zu klären. Ich muss sagen, ich bin dagegen, dass man das Flughafen Referendum mit diesem verbindet. Da wäre ich absolut dagegen. Da würde man die Menschen sicherlich in Aufruhr bringen, denn wie will man in kurzer Zeit die ganzen Projekte erklären? Das wäre aus meiner Sicht eine Überforderung. Das zum ersten. Ich bin dafür eine Prioritätenliste zu erstellen, denn die Wünsche sind derzeit viele. Der eine möchte die Überetscher Bahn, der andere möchte das dritte Eisenbahngleis, der dritte möchte ein zusätzliche Linie nach Meran, ein weiterer möchte die Riggertal-Schleife, usw. Es sind hier viele aufgelistet und es kommen noch einige dazu. Die Tauferer Bahn soll gemacht werden, in Gröden soll die Bahn wieder gebaut werden. Was man sich wünscht ist das eine, was machbar ist, ist das andere. Und es kostet sehr sehr viel Geld. In welchem Zeitrahmen soll das gemacht werden? Wenn man eine Abstimmung macht, dann muss man auch über die Kosten reden. Ich kann mir hier gar nichts vorstellen, was es kosten würde, weil ich kein Techniker bin, um das hier irgendwo zu quantifizieren. Aber weil diese Diskussion hier geführt wird, möchte ich die Gelegenheit nützen, die Riggertal-Schleife noch einmal ins Gespräch zu bringen. Ich kann den Wunsch der Gemeinde Franzensfeste, wo sich der Bürgermeister sehr sehr stark macht, durchaus etwas abgewinnen. Ich habe das auch schon in der Vergangenheit gemacht. Wenn man die Riggertal-Schleife baut, das muss einem bewusst sein, dann ist Franzensfeste gestorben. Es ist jetzt schon dabei, abzusterben. Es wäre die Möglichkeit mit der Aufwertung des Bahnhofes in Franzensfeste, - und wir haben alle in der Schule gelernt, dass Franzensfeste ein Eisenbahnknotenpunkt ist, das war es immer schon, und diese strategische Bedeutung möchte ich nicht außer Acht lassen -, dies zu stoppen. Deshalb möchte ich die Landesregierung wirklich einladen, die Argumente der Gemeinde Franzensfeste noch einmal genau anzuschauen und zu überprüfen. Ich weiß schon, wir haben im Landtag einen Beschluss gefasst, die Riggertal-Schleife zu bauen. Es gibt schon diese Abmachung, diese Machbarkeitsstudie zu erstellen. Nichts desto trotz sollen wir uns diese Nachdenkpause gönnen. Denn ich muss sagen, die Verkürzung der Fahrzeit vom Pustertal nach Bozen um 10 bis 15 Minuten und gleichzeitig zwei neue Bahnhöfe zu verlangen, da muss man mir erklären, wo die ganze Zeitersparnis schlussendlich dann bleibt. Ich wohne in der Gemeinde Vahrn und es würde mich natürlich freuen, wenn Vahrn wieder einen Bahnhof bekäme. Hatten wir schon. Schabs möchte ihn dann auch. Also dieses Allheilmittel oder diese Wunderlinie Riggertal-Schleife möchte ich persönlich ganz klar in Frage stellen und hier die Position der Gemeinde Franzensfeste ausdrücklich unterstützen im Sinne einer Nachdenkpause – und sie haben ein Konzept ausgearbeitet, sie haben sich Gedanken gemacht -, dass man sich das noch einmal anschaut. Aber hier so im Sammelsurium eine Volksabstimmung zu machen, Kollege Zimmerhofer, das finde ich nicht sinnvoll, wie gesagt, sehr wohl eine Prioritätenliste zu erstellen und auch die Kosten dazu zu nennen, dann können wir im Detail sicherlich mehr dazu sagen.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir teilen dieses Anliegen ganz sicher vom Inhalt her. Man sollte tatsächlich einen zweiten Vorschlag neben dem Flughafenkonzept der Landesregierung vorlegen. Logischerweise wird das auch immer wieder gefordert, wenn man mit Menschen redet, die uns auf diese

Volksbefragung ansprechen. Es wird immer gesagt, man müssen dann aber auswählen können zwischen diesem und einem anderen Konzept, wie man Südtirol an die Welt anbinden möge, wenn es denn nicht schon angebunden ist. Ehrlich gesagt, wenn ich auf die Autobahn schaue, denke ich immer, dass wir bereits sehr gut angebunden sind. Aber gestern beim Unternehmerempfang wurde ja wieder die Öffnung geschworen. Wenn es Handlungsbedarf gibt, dann sollen verschiedene Konzepte vorgelegt werden. Das wäre von der Logik her sehr sinnvoll und wir werden schon rein aus ideeller Sicht diesen Antrag unterstützen. Mir stellt sich hingegen eine Frage der Vorgangsweise und ganz eindeutig nicht jene der Kosten. Wenn Demokratie zu teuer wird, dann sind wir ganz sicher auf dem falschen Weg. Wenn wir daran denken würden, eine Volksbefragung bzw. zwei zum gleichen Thema zu machen, da würden die Kosten nicht wesentlich ansteigen. Als die Landesregierung bzw. die Mehrheit des Landtages diese Volksbefragung angesetzt hat, da hat eigentlich auch niemand aufgeschrien wegen der Kosten, sondern alle haben gesagt, es ist richtig über so ein Thema, das so viele Menschen berührt, auch die Menschen in diesem Land entscheiden zu lassen. Die Frage, die sich mir stellt ist eine andere. Sollen wir tatsächlich der Landesregierung den Auftrag erteilen, ein Gesetz zu machen, das eigentlich ureigenste Aufgabe von uns Landtagsabgeordneten ist? Wir wissen, dass die einzige Möglichkeit, eine Volksbefragung durchzuführen, momentan in Südtirol jene der Volksbefragung über ein Gesetz im Landtag ist, bevor es zur Abstimmung kommt, außer man geht Unterschriften sammeln. Ich glaube aber nicht, dass wir der Landesregierung diesen Auftrag erteilen können. Folglich müssten wir jetzt verlangen, dass die Landesregierung ein Gesetz macht und dann dieses Gesetz vor der Endabstimmung der Bevölkerung vorlegt zugleich mit dem Flughafen. Das kann ein gangbarer Weg sein, aber es klingt in meinen Ohren komisch, wenn wir als Landtagsabgeordnete mit unserem Kerngeschäft, das ist Gesetze vorlegen, diesen Auftrag an die Landesregierung weitergeben. Es ist mir bewusst, auch wenn wir es wollten, es wäre nicht möglich, dass es von der Mehrheit dieses Landtages zur Behandlung genommen werden würde aufgrund unserer Geschäftsordnung, wo unserer Gesetzentwürfe alle hinten auf der Tagesordnung rumdümpeln. Dann ist es auch noch immer fragwürdig, ob wir imstande wären, eine Mehrheit zu erlangen. Mit diesem kleinen Zweifel geben wir unsere inhaltliche Zustimmung.

LEITNER (Die Freiheitlichen): (Zum Fortgang der Arbeiten) Damit hier kein Missverständnis aufkommt, ich habe nicht über die Kosten der Volksabstimmung gesprochen sondern über die Kosten der Projekte!

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zunächst einmal zwei Präzisierungen. Vielleicht ist es auch ein Missverständnis, Kollege Leitner. Es geht in dieser Volksabstimmung nicht darum, ein Sammelsurium an Projekten vorzulegen über das abgestimmt werden soll sondern die Bevölkerung über einen generellen Bahnausbau in Südtirol befinden zu lassen, und zwar genau aus den Gründen, die genannt wurden. Wie wird diese ganze Diskussion über das Flughafenreferendum ablaufen? Es wird nach dem Motto ablaufen, die Erreichbarkeit Südtirols in den Mittelpunkt zu stellen. Diejenigen, die die Befürworter des Flugplatzes sind, werden Südtirols Erreichbarkeit in Frage stellen, werden Szenarien an die Wand malen, dass keine Unternehmer, keine Geschäftsleute mehr nach Südtirol kommen werden, es werden keine Gäste mehr nach Südtirol kommen, die Südtiroler werden nicht mehr ins Ausland fahren können ohne einen Flughafen. Die zentrale Frage wird die Erreichbarkeit sein. Aus diesen Gründen ist bei uns die Überlegung gereift, dass - wenn wir eine Diskussion über die Erreichbarkeit in Südtirol führen, wenn wir eine Diskussion über öffentliche Verkehrsmittel in Südtirol führen und dann die Bevölkerung fragen, ob wir wollen, dass ein Flughafen ausgebaut wird - ist es nur richtig, wenn man der Bevölkerung eine Alternative anbietet oder nützen wir unsere finanziellen Investitionsmöglichkeiten für einen Ausbau der Bahn. Das ist es ja, worum es geht! Es heißt ganz klar für einen generellen Bahnausbau und nicht über einzelne Projekte abzustimmen. Deswegen glauben wir und Kollegin Foppa hat sich die Frage schon selbst beantwortet, warum wir nicht selbst einen eigenen Antrag eingereicht haben, weil es zeitlich einfach nicht möglich ist, den fristgerecht bis zur Volksabstimmung einzureichen und weil wir glauben, dass es schon Sinn machen würde, der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, über ein Entweder-Oder-Projekt abzustimmen. Wir glauben, dass die vielen Bahnprojekte, die in den letzten Monaten und Jahren in Südtirol wieder ausgebrochen sind, dieses Bahnfieber, wie es in einer Zeitung benannt wurde, ist eine positive Entwicklung. Nur die Wünsche sind viele und die Frage der Realisierbarkeit bleibt irgendwo auf der Strecke. Dann schauen wir uns an, wie viel letzten Endes überhaupt realisiert wird. Zur Riggertalschleife, wir sollten sie nicht außer Acht lassen, habe ich bereits eine Anfrage an die Landesregierung gestellt, die leider noch nicht beantwortet wurde. Was passiert mit der bestehenden Strecke Franzensfeste, wenn die Riggertalschleife gebaut wird. Die Gefahr ist groß, dass diese aufgelöst wird. Was heißt das dann effektiv für das Pustertal, wenn der Einlaufstollen zum Brennerbasistunnel nicht in Brixen ist, sondern laut Plänen der Landesregierung in Franzensfeste ist. Das heißt, dass die direkte Anbindung an den Brennerbasistunnel für die Pusterta-

ler über einen Umweg nach Brixen führt. Das muss man sich schon bewusst sein! Deswegen glauben wir, es macht einfach Sinn, einen generellen Bahnausbau der Bevölkerung als Abstimmung vorzulegen. Wir glauben, dass diese Projekte viel Geld kosten und wir brauchen uns hier nichts vorzumachen. Sowohl die Übernahme von bestehenden Infrastrukturen des Staates, deren Instandhaltung, aber auch der Neubau von neuen Bahnlinien, sei es die Reschenbahn, sei es die Taufererbahn, sei es die Bahnverbindung ins Veltlin und in anderen Gebiete, die derzeit im Raum herumschwirren, all das kostet jede Menge Steuergeld. Deswegen glauben wir, dass es richtig ist, die Bevölkerung zu fragen. Ja, wenn der Wunsch da ist. Will die Bevölkerung, dass wir dieses Geld investieren? Soll das eine Möglichkeit der internationalen Anbindung Südtirols an die Welt darstellen? Auch als Alternative zum Flugplatz, ja oder nein, das ist ganz einfach die Frage. Deswegen ersuchen wir um Zustimmung. Falls Kollegen mit einzelnen Punkten nicht einverstanden sein sollten, dann beantragen wir eine getrennte Abstimmung über die einzelnen Punkte, somit kann man dafür oder dagegen sein für einen generellen Ausbau oder ob das bei dieser Volksabstimmung sein soll oder nicht. Wir sind jedenfalls der Meinung, dass es eine gute und richtige Entscheidung wäre, der Bevölkerung eine Alternative zum Flughafenausbau anzubieten.

MUSSNER (Landesrat für Bauten, ladinische Schule und Kultur und Vermögensverwaltung – SVP):

Schon seit längerer Zeit sind Gespräche im Gange zwischen Land Südtirol, RFI und Transportministerium für die Übernahme der Verwaltung der Zuglinie Bozen-Meran-Mals, was zu einer deutlichen Verbesserung des Angebots führen würde. Sämtliche Abläufe zwischen Mals-Meran-Bozen dann direkt von der Leitzentrale Meran aus koordiniert und damit viel präzisiert gestaltet werden könnten. Hierfür muss diese eingleisige Strecke auch dementsprechend ausgebaut werden und zwar zweigleisig und Begradigung in gewissen Abschnitten. Die Übernahme der Verwaltung dieser Linie wird uns von RFI erst dann genehmigt, wenn eine unabhängige Einfahrt in Bozen realisiert wird und das wollen wir auch, um die Interferenzen mit der Brennerlinie zu minimieren. Wichtig in diesem Fall ist nicht so sehr die Übernahme des Eigentums der Bahnlinie, sondern dessen autonome Verwaltung um die Ziele der Qualitätsverbesserungen, Pünktlichkeit und mehr Angebot auch erreichen zu können. Hingegen eine Übernahme der Brennerlinie sowie der Bahnlinie ins Pustertal ist politisch abzuwägen, weil es sich hier um eine internationale Strecken handelt, deren Kompetenzen weit über denen des Landes hinausgehen und es auch keine gesetzliche Grundlage für eine Übernahme gibt. Die gesetzliche Normen, die Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz sind so verankert wie im Artikel 1/bis Absatz 2, den ich jetzt vorlesen möchte. Die Eisenbahndienste auf nationaler und internationaler Ebene, welche mittlere oder längere Strecken betreffen, und deren Qualitätsstandard sind sehr hoch und gelten als Dienste nationaler Interessen. Die Dienste, durch welche Verkehrsverbindungen Italiens mit anderen europäischen Ländern ermöglicht werden, gelten als internationale Eisenbahndienste, ausgeschlossen die Dienste, durch welche die nationalen Grenzen für kurze Strecken überschritten werden. Die von den Staatsbahnen verwalteten Nebenbahnen, die vom Minister für Transportwesen für nicht mehr der Ergänzung des Haupteisenbahnnetzes dienlich erklärt werden, werden der Provinz abgetreten in deren Gebiet sie verlaufen.

Zu Frage 2: Volksabstimmungen. In der Schweiz gibt es viele, in allen politischen Ebenen. Sie werden entweder als kommunale, als kantonale oder altgenössische Volksabstimmung auf Bundesebene bezeichnet. In der Schweizer zweistufigen Volksgesetzgebung ist sie der zweite und abschließende Schritt des Verfahrens. Aufgrund des auf Konkordanz ausgelegten politischen Systems der Schweiz und der Unabhängigkeit der Exekutiven auf allen Ebenen von parlamentarischen Mehrheiten dient die Volksabstimmung als Einsatz zu einer parlamentarisch organisierten Opposition und ermöglicht den Stimmbewölkungen laufend direkten Einfluss auf die Punkte zu nehmen. Bevor man aber zu einer Volksabstimmung bei großen Bauprojekten übergeht, möchte ich schon fragen - es ist bereits gesagt worden - welche Zielsetzung man erreichen will, welche Vor- und Nachteile ergeben sich? Beeinträchtigt die Umsetzung dieses Bauprojekt oder Projekte und Vorhaben, die in Planung sind bzw. es gibt es mehrer Punkte, die genau angegeben werden müssen auch im Sinne der Finanzierungsseite, die man auch immer ganz genau kennen muss bzw. der man entgegenwirken kann.

Was Punkt 3 angeht, um die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig zu sichern, haben Bundesrat und Parlament der Schweiz den sogenannten Bahninfrastrukturfonds geschaffen. Dieser wird auf Verfassungsstufe verankert. Er löst den Fonds für die Eisenbahngroßprojekte ab und sorgt dafür, dass Betrieb, Unterhalt und Ausbau in Zukunft aus einem gemeinsamen Topf finanziert werden. Das haben wir in Graubünden im März gehört, wenn wir über die Verbindungen mit der Schweiz gesprochen haben. Diese Finanzierung erfolgt größtenteils durch neue Steuern wofür das Land Südtirol keine Zuständigkeit hätte. Außerdem mussten die lokalen Institutionen, Gemeinden, Bezirksgemeinschaften, usw., auch einen Beitrag leis-

ten. Deswegen möchte ich sagen, dass man hier schon gut überlegen muss, wenn man diese Liste machen will, was man sich alles wünschen würde und was alles zu machen wäre.

Zum letzten Punkt: Die Landesregierung hat mit Beschluss vom 10.12.2015 die strategische Bedeutung für die Verwirklichung des Eisenbahnnetzes in Südtirol das Projekt Riggertaler Schleife sowie die Begradigung und Anpassung der Eisenbahnstrecke Meran-Bozen mit der Realisierung des Virgeltunnels für eine unabhängige Einfahrt der Meraner Linie in den Bahnhof Bozen schon untermauert und entsprechend auch begründet und mit dem Beschluss vom 16.12.2014 und vom 26.5.2015 die Genehmigung und Finanzierung des Projektes der Elektrifizierung der Vinschger Bahn in die Wege geleitet.

Liebe Kolleginnen und Kollegen ich möchte mit etwas abschließen was auch vom Kollegen Leitner gesagt worden ist. Ich zitiere: wir wollen in kurzer Zeit all diese Projekte durchziehen. Und das stimmt so. Gerade heute hat die Landesregierung die Projekte, was die Mobilität anbelangt, beschlossen. Wir haben eigentlich viel vor. Jetzt wollen wir weitergehen und diese abhaken. Auf dieser Liste sind auch Prioritäten. Ich habe bereits mehrmals die Gelegenheit gehabt, diese Prioritäten zu nennen. Erste Priorität ist die Vinschger Bahn, zweite Priorität ist die Einfahrt Bozen bzw. Meran und daran arbeiten wir, wie auch an der Riggertaler Schleife. Deswegen möchte ich ersuchen, diesen Beschlussantrag und auch den Änderungsantrag zum Beschlussantrag nicht anzunehmen, weil diesbezüglich ein Plan vorliegt wo wir mit Priorität intervenieren wollen und auch alles tun, um diese Projekte abzuhaken bzw. umzusetzen. Wir sind auf einem guten Weg. Für das Jahr 2016 stimmen auch die Finanzierungen, die notwendig sind, um dies zu machen was wir uns vorgenommen haben. Wir werden auch was Priorität Nr. 1 anbelangt ganz konkret anfangen etwas zu machen, damit in der vorgesehenen Zeit das Projekt abgeschlossen sein wird. Deswegen möchte ich noch einmal aus den Gründen, die ich versucht habe hier vorzubringen, ersuchen, diesen Beschlussantrag abzulehnen.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Vielen Dank für die Stellungnahmen. Ich bin schon der Meinung, das wäre eine echte Alternative um die Diskussion anzustoßen. Ich glaube, dass man der Bevölkerung schon zumuten kann, in einem halben Jahr sich eine Meinung zu bilden, weil die meisten Projekte schon vorgeplant und finanziert und durchgedacht sind. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass wir uns von der Schweiz was die Bahninfrastruktur angeht sehr viel Positives abschauen könnten. Sie haben diese vier wichtigen Schritte durchgeführt, die auf diese Situation hinreichen: Kostenermittlung, Finanzierung, Volksabstimmung um die Basis zu haben, den Bahninfrastrukturfonds wo sich alle beteiligen können und die Prioritätenliste, das sind einfach die wichtigsten Schritte. Zur Finanzierung ist zu sagen, es ist wirklich sehr sehr schwierig. Ich war bei den Studienvorstellungen der Tauferer Bahn dabei. Da gibt es zwei Studien innerhalb einem halben Jahr, einmal waren 80 Millionen Gesamtkosten und das andere Mal 120 Millionen. Also da sieht man schon, wie die Schwankungen sind und dass man hier nicht gut planen kann.

PRÄSIDENT: Wir kommen zur Abstimmung. Ich eröffne die Abstimmung über die Prämissen: abgelehnt mit 10 Ja-Stimmen, 18 Gegenstimmen und 1 Enthaltung.

Ich eröffne die Abstimmung über den Punkt 1 des verpflichtenden Teils: abgelehnt mit 7 Ja-Stimmen, 18 Gegenstimmen und 2 Enthaltungen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Punkt 2 des verpflichtenden Teils: abgelehnt mit 5 Ja-Stimmen, 25 Gegenstimmen und 1 Enthaltung.

Ich eröffne die Abstimmung über den Punkt 3 des verpflichtenden Teils: abgelehnt mit 7 Ja-Stimmen und 24 Gegenstimmen.

Ich eröffne die Abstimmung über den Punkt 4 des verpflichtenden Teils: abgelehnt mit 12 Ja-Stimmen und 19 Gegenstimmen.

Somit ist der Beschlussantrag abgelehnt.

Punkt 4 der Tagesordnung: "Begehrensantrag Nr. 51/15 vom 28.10.2015, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Heiss und Dello Sbarba, betreffend die Geschwindigkeitsbegrenzung – zum Schutz der Gesundheit die gesetzlichen Voraussetzungen auf staatlicher Ebene schaffen."

Punto 4 all'ordine del giorno: "Voto n. 51/15 del 28/10/2015, presentato dai consiglieri Foppa, Heiss e Dello Sbarba, riguardante i limiti di velocità – per tutelare la salute occorre creare i presupposti legislativi a livello statale."

*Geschwindigkeitsbegrenzung – zum Schutz der Gesundheit
die gesetzlichen Voraussetzungen auf staatlicher Ebene schaffen*

Tempolimits auf Autobahnen bringen Vorteile mit sich: Etwa weniger Treibstoffverbrauch, weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit, weniger Schadstoffe. Eines der wichtigsten Themen gerät bei dieser Diskussion meistens in Vergessenheit: Die Gesundheit von Mensch und Natur. Dabei müsste sie im Mittelpunkt stehen. Die Wirksamkeit von Tempolimits wird andererseits immer wieder in Frage gestellt. Tempo 100 ist denn auch kein Allheilmittel. Allemaal entstehen aber weniger Stickoxide, weniger Feinstaub und weniger CO₂-Klimabelastung.

Vor allem in den Wintermonaten kommt es speziell in urbanen Gebieten und entlang von hochrangigen Straßen oft zu Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid. Solche Luftschadstoffe können verschiedene Gesundheitsschäden auslösen, zum Beispiel Beeinträchtigungen der Lungenfunktion sowie Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Stickoxide sind Reizgase. Diese können unser gesamtes Immunsystem schwächen. Zusätzlich können sie zu Asthma und Allergien führen.

Feinstaub ist der Luftschadstoff mit den gravierendsten gesundheitlichen Auswirkungen. Aufgrund der geringen Größe der Partikel können diese tief in die Lunge eindringen. Schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit von Feinstaub reichen von einer Schwächung der Lungenfunktion über die Einschränkung der Leistungsfähigkeit bis hin zu einer Zunahme an Todesfällen. Immer mehr Studien zeigen, dass durch Luftverunreinigungen nicht nur die Atemwege, sondern auch das Herz-Kreislauf-System in Mitleidenschaft gezogen werden können.

Das Tempolimit ist umso nötiger, da Dieselfahrzeuge der Euro-5-Klasse offenbar größere Verschmutzer sind, als dies Autokonzerne wie VW vormachen wollten. Tirol führt mit dem im November 2014 eingeführten „Lufthunderter“ vor, dass Tempo 100 gute Erfolge bringt. In Südtirol wertet die Landesagentur für Umwelt die Auswirkung der Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf 100 km/h folgendermaßen: Der Schadstoffausstoß an Pkws reduziert sich um 30 % bei NO_x und 28 % bei Feinstaub. Für die anderen Schadstoffe werden geringere Reduktionen erwartet. (Maßnahmenkatalog – Landesagentur für Umwelt). Energische Schritte sind umso notwendiger, als die Stickoxid-Grenzwerte bereits jetzt regelmäßig überschritten werden.

Der europaweit geltende Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) ist ein Jahresmittelwert und beträgt 40 µg/m³. Im Jahr 2014 zum Beispiel wurden in folgenden Luftmessstationen NO₂-Überschreitungen gemessen:

2014:

<i>BZ4 (Claudia-Augusta-Str. – Bozen):</i>	<i>40,6 µg/m³</i>
<i>AB1 (ca. 6 m von der A22 in Schrambach – Felthurns):</i>	<i>58,5 µg/m³</i>
<i>AB2 (ca. 25 m von der A22 in Auer):</i>	<i>41,5 µg/m³</i>

Der nahende Winter hüllt die Täler an der Autobahn wieder in eine Abgasglocke – mit sprunghaftem Anstieg von Asthma, Erkältungs- und Kreislaufkrankheiten; Tempo 100 wäre ein weiterer Schritt dagegen.

Auch Minister Graziano Delrio hat sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A22 von 90 km/h ausgesprochen. Für Landesrat Richard Theiner gilt: „Die größte Priorität gilt der Gesundheit der Bevölkerung, welche entlang der Brennerautobahn wohnt.“

(<http://www.salto.bz/it/article/06102015/delrio-si-al-limite-di-90-kmh-sulla22>)

Auch wenn hierzulande die Einsicht herrscht, dass ein Geschwindigkeitslimit auf lange Sicht nicht vermeidbar ist, so scheitern entsprechende Vorstöße immer wieder an der staatlichen Gesetzgebung. Sie sieht vor, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nur zum Schutze der Sicherheit eingeführt werden können. Daher muss in der Straßenverkehrsordnung eine Änderung vorgenommen werden, damit die Möglichkeit dieser Maßnahme auf weitere Gründe (Schutz der öffentlichen Gesundheit; Natur- und Umweltschutz) ausgedehnt wird.

Dies vorausgeschickt,

*fordert
der Südtiroler Landtag
das italienische Parlament auf,*

Im "Nuovo codice della strada", das Kriterium der Sicherheit mit jenen der Gesundheit der Menschen und des Naturschutzes zu ergänzen und folgende Änderungen vorzunehmen:

Im Artikel 1 Absatz 1 des "Nuovo Codice della Strada" wird der Satzteil "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" durch "La sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché quella dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" ersetzt.

Der Beginn des Artikels 142, "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima ..." wird durch folgenden Wortlaut "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della salute, dell'ambiente e della vita umana la velocità massima ..." ersetzt.

*Limiti di velocità – per tutelare la salute occorre
creare i presupposti legislativi a livello statale*

I limiti di velocità sulle autostrade comportano dei vantaggi: riducono, ad esempio, il consumo di carburante, il rumore e l'emissione di sostanze inquinanti, e aumentano la sicurezza. Ma ci si dimentica spesso di uno degli aspetti più importanti: la salute delle persone e dell'ambiente, che invece dovrebbe essere posta al centro della nostra attenzione. D'altro canto si continua a mettere in dubbio l'efficacia dei limiti di velocità. E se è vero che non basta l'introduzione del limite di 100 km orari per risolvere il problema, in ogni caso con questa misura si contribuirebbe a ridurre gli ossidi di azoto, le polveri sottili e le emissioni di CO₂

Soprattutto durante i mesi invernali nelle aree urbane e lungo le principali arterie si superano spesso i valori soglia per quanto riguarda le polveri sottili e i biossidi di azoto. Queste sostanze inquinanti possono provocare gravi danni alla salute, ad esempio possono compromettere il funzionamento dei polmoni nonché causare patologie a carico dell'apparato respiratorio e del sistema cardiovascolare. Gli ossidi di azoto sono infatti gas irritanti in grado di debilitare il sistema immunitario nel suo complesso. Essi possono inoltre scatenare asma e allergie.

Le polveri sottili sono fra le sostanze inquinanti che compromettono in misura maggiore la salute delle persone. Essendo costituite da particolati di dimensioni estremamente piccole, esse possono penetrare in profondità nei polmoni. Le polveri sottili contribuiscono sia a ridurre la funzionalità polmonare, sia a indebolire le persone, e sono responsabili di un crescente numero di decessi. Sempre più studi dimostrano che l'inquinamento atmosferico ha seri effetti non solo sulle vie respiratorie, ma anche sul sistema cardiovascolare.

La riduzione della velocità è necessaria anche per il fatto che, a quanto pare, i veicoli diesel della classe euro 5 inquinano più di quanto aziende come la Volkswagen abbiano voluto far credere. Il Tirolo sta dimostrando che il limite dei 100 km orari, introdotto nel novembre 2014 per una migliore qualità dell'aria, sta sortendo i risultati desiderati. L'Agenzia per l'ambiente stima che in Alto Adige una riduzione della velocità da 130 a 100 km/h contribuirebbe a ridurre le emissioni di sostanze inquinanti delle autovetture, del 30% nel caso delle emissioni di NO_x e del 28% nel caso delle polveri sottili, mentre per le restanti sostanze inquinanti la riduzione sarebbe più contenuta (misure dell'Agenzia per l'ambiente). Urgono pertanto provvedimenti drastici, poiché i valori limite per gli ossidi di azoto vengono superati già adesso regolarmente.

Il valore soglia per il biossido di azoto (NO₂) vigente a livello europeo corrisponde a un valore annuo medio pari a 40 µg/m³. Nel 2014, ad esempio, le centraline riportate qui di seguito hanno misurato un superamento del valore soglia di NO₂:

2014:

<i>BZ4 (Via Claudia-Augusta / Bolzano):</i>	<i>40,6 µg/m³</i>
<i>AB1 (ca. 6 m dalla A22 presso San Pietro Mezzomonte / Velturmo):</i>	<i>58,5 µg/m³</i>
<i>AB2 (ca. 25 m dalla A22 presso Ora):</i>	<i>41,5 µg/m³</i>

E nel prossimo inverno, ormai alle porte, sulle valli lungo l'autostrada scenderà nuovamente una cappa di gas di scarico con la conseguente impennata dei casi di asma nonché delle patologie delle vie respiratorie e del sistema circolatorio, il che andrebbe contrastato, ad esempio, introducendo il limite di 100 km/h.

Anche il ministro Graziano Delrio si è detto favorevole a una limitazione della velocità a 90 km/h sulla A22. L'assessore Richard Theiner aveva a sua volta affermato che la priorità assoluta va data alla salute della popolazione che vive lungo l'autostrada del Brennero.

(<http://www.salto.bz/it/article/06102015/delrio-si-al-limite-di-90-kmh-sulla22>)

Anche se in provincia si è concordi nel ritenere che nel lungo periodo una limitazione della velocità sia inevitabile, i tentativi in tal senso sono finora falliti a causa della normativa statale, la quale prevede l'introduzione dei limiti di velocità esclusivamente al fine di garantire la sicurezza sulle strade. Pertanto è necessario apportare una modifica al Nuovo codice della Strada in modo da poter introdurre una simile misura anche per altri motivi (tutela della salute pubblica, tutela della natura e dell'ambiente).

Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano sollecita il Parlamento

a introdurre nel "Nuovo codice della strada" accanto al criterio della sicurezza anche quello della salute delle persone e della tutela della natura, apportando le seguenti modifiche:

All'articolo 1, comma 1 del "Nuovo codice della Strada" il periodo "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dello Stato" è sostituito dalle parole "La sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché quella dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato"

All'inizio dell'articolo 142 le parole "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima ..." sono sostituite dalle parole "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della salute, dell'ambiente e della vita umana la velocità massima ..."

Frau Abgeordnete Foppa, bitte.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Herr Präsident! Wir reagieren mit diesem Begehrensantrag auf ein immer wieder vorgebrachtes Argument, nämlich, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen in Südtirol nicht möglich wären, auch wenn man immer wieder die Vorteile anspricht, weil Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen nur aus Gründen der Sicherheit möglich sind. Wir haben versucht, einen Weg vorzugeben, und ich verlese jetzt kurz den Begehrensantrag: *Tempolimits auf Autobahnen bringen Vorteile mit sich: Etwa weniger Treibstoffverbrauch, weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit, weniger Schadstoffe. Eines der wichtigsten Themen gerät bei dieser Diskussion meistens in Vergessenheit: Die Gesundheit von Mensch und Natur. Dabei müsste sie im Mittelpunkt stehen. Die Wirksamkeit von Tempolimits wird andererseits immer wieder in Frage gestellt. Tempo 100 ist denn auch kein Allheilmittel. Allemaal entstehen aber weniger Stickoxide, weniger Feinstaub und weniger CO₂-Klimabelastung.*

Vor allem in den Wintermonaten kommt es speziell in urbanen Gebieten und entlang von hochrangigen Straßen oft zu Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid. Solche Luftschadstoffe können verschiedene Gesundheitsschäden auslösen, zum Beispiel Beeinträchtigungen der Lungenfunktion sowie Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Stickoxide sind Reizgase. Diese können unser gesamtes Immunsystem schwächen. Zusätzlich können sie zu Asthma und Allergien führen. Das muss immer wieder betont werden, denn Menschen denken oft an Smog, der spürbar und sichtbar ist, während Stickoxide nicht sichtbar und riechbar sind. Die Gesundheitsschäden sind aber zweifelsfrei vorhanden. Gerade vor Weihnachten war in den Medien zu lesen, dass dies nichts mit den Atemwegserkrankungen, die eventuell auftreten können, zu tun habe. Ich möchte also noch einmal in aller Deutlichkeit auf diesen Zusammenhang hinweisen.

Feinstaub ist der Luftschadstoff mit den gravierendsten gesundheitlichen Auswirkungen. Aufgrund der geringen Größe der Partikel können diese tief in die Lunge eindringen. Schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit von Feinstaub reichen von einer Schwächung der Lungenfunktion über die Einschränkung der Leistungsfähigkeit bis hin zu einer Zunahme an Todesfällen. Immer mehr Studien zeigen, dass durch Luftverunreinigungen nicht nur die Atemwege, sondern auch das Herz-Kreislauf-System in Mitleidenschaft gezogen werden können.

Das Tempolimit ist umso nötiger, da Dieselfahrzeuge der Euro-5-Klasse offenbar größere Verschmutzer sind, als dies Autokonzerne wie VW vormachen wollten. Tirol führt mit dem im November 2014 eingeführten „Luft-hunderter“ vor, dass Tempo 100 gute Erfolge bringt. In Südtirol wertet die Landesagentur für Umwelt die Auswirkung der Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf 100 km/h folgendermaßen: Der Schadstoffaus-

stoß an Pkws reduziert sich um 30 % bei NO_x und um 28 % bei Feinstaub. Für die anderen Schadstoffe werden geringere Reduktionen erwartet. (Maßnahmenkatalog – Landesagentur für Umwelt). Energische Schritte sind umso notwendiger, als die Stickoxid-Grenzwerte bereits jetzt regelmäßig überschritten werden.

Der europaweit geltende Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) ist ein Jahresmittelwert und beträgt 40 µg/m³. Im Jahr 2014 zum Beispiel wurden in folgenden Luftmessstationen NO₂-Überschreitungen gemessen:

2014:

BZ4 (Claudia-Augusta-Str. – Bozen): 40,6 µg/m³

AB1 (ca. 6 m von der A22 in Schrambach – Felthurns): 58,5 µg/m³

AB2 (ca. 25 m von der A22 in Auer): 41,5 µg/m³

Der nahende Winter hüllt die Täler an der Autobahn wieder in eine Abgaslocke – mit sprunghaftem Anstieg von Asthma, Erkältungs- und Kreislaufkrankheiten; Tempo 100 wäre ein weiterer Schritt dagegen.

Auch Minister Graziano Delrio hat sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A22 von 90 km/h ausgesprochen. Für Landesrat Richard Theiner gilt: "Die größte Priorität gilt der Gesundheit der Bevölkerung, welche entlang der Brennerautobahn wohnt."

(<http://www.salto.bz/it/article/06102015/delrio-si-al-limite-di-90-kmh-sulla22>)

Auch wenn hierzulande die Einsicht herrscht, dass ein Geschwindigkeitslimit auf lange Sicht nicht vermeidbar ist, so scheitern entsprechende Vorstöße immer wieder an der staatlichen Gesetzgebung. Sie sieht vor, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nur zum Schutze der Sicherheit eingeführt werden können. Daher muss in der Straßenverkehrsordnung eine Änderung vorgenommen werden, damit die Möglichkeit dieser Maßnahme auf weitere Gründe (Schutz der öffentlichen Gesundheit; Natur- und Umweltschutz) ausgedehnt wird.

Dies vorausgeschickt,

fordert

der Südtiroler Landtag

das italienische Parlament auf, im "Nuovo codice della strada", das Kriterium der Sicherheit mit jenen der Gesundheit der Menschen und des Naturschutzes zu ergänzen und folgende Änderungen vorzunehmen:

Im Artikel 1 Absatz 1 des "Nuovo Codice della Strada" wird der Satzteil "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" durch "La sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché quella dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" ersetzt.

Der Beginn des Artikels 142, "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima ..." wird durch folgenden Wortlaut "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della salute, dell'ambiente e della vita umana la velocità massima ..." ersetzt.

Dies ist die Voraussetzung dafür, um in unserem Land offen und ehrlich über Geschwindigkeitsbegrenzungen reden zu können. Dies ist natürlich keine Geschwindigkeitsbegrenzung, aber dass der Staat nicht einmal eine Diskussion über Geschwindigkeitsbegrenzungen zulässt, wurde uns in der Umweltagentur bestätigt. Diesem Problem möchten wir mit dem vorliegenden Begehrensantrag Vorschub leisten. Ich weiß nicht, ob damit alles, was uns der Staat vorschreibt, aufgehoben wird, aber diese Klausel würde aufgehoben und folglich könnten wir die Debatte endlich so führen, wie sie geführt gehört, nämlich mit dem Fokus auf die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen, die in diesem Land leben. Wenn Ihr Euch noch einmal die Grenzwertüberschreitungen anschaut, so sieht man eindeutig, dass in Bozen der gesamte Strang an der A22 weitaus das luftverschmutzteste Gebiet der Landeshauptstadt ist. Dort leben Zehntausende von Menschen, auf die man schauen muss. Dort befindet sich ja auch das Landeseinkaufszentrum, das von sehr vielen Menschen besucht wird. Man spricht auch von einem Kinderhort und von Jugendwohnungen, die aber nicht realisiert werden können, wenn weiterhin diese große Belastung vorhanden ist. Wenn wir über Geschwindigkeitsbegrenzungen reden möchten, dann sollten wir die Gesundheit voranstellen. Das restliche Staatsgebiet würde im Übrigen auch profitieren. Vielen Dank!

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zunächst möchte ich um eine getrennte Abstimmung zwischen den Prämissen und dem beschließenden Teil ersuchen. Im letzten Absatz steht: "Auch wenn hierzulande die Einsicht herrscht, dass ein Geschwindigkeitslimit auf lange Sicht nicht vermeidbar ist ..." Das ist eine Verallgemeinerung, denn das kann man nicht so sagen. Es ist ja nicht so, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung die einzige Maßnahme wäre. Ich nehme als Beispiel den Lufthunderter her, der sicher positive Aspekte mit sich gebracht hat. Vor kurzem hat es den skurrilen Fall eines Autofahrers gegeben, der mit 120 km/h auf der Unterinntalautobahn geblitzt wurde und in einem Elektroauto unterwegs war. Es stellt sich also die Frage, warum dieser Autofahrer auf der Basis des IG-L – Immissionsgesetz für Luftgüte – gestraft worden ist, das dafür da ist, die Luftverschmutzung zu

verringern, nachdem er ein Auto fährt, das überhaupt keine Luftverschmutzung verursacht. Die Politik und die Behörden haben sich darauf hinausgeredet, dass das für alle Autofahrer gelten würde, also auch für jene, die Autos besitzen, die die Luft nicht verschmutzen, weil es zu umständlich wäre zu unterscheiden, ob es sich um ein Auto handelt, das mit Gas, mit Elektrizität oder mit was auch immer fährt.

Ich stimme den Einbringern aber zu, dass die Gesetzgebung in Italien keine Anpassung der Regulierung der Geschwindigkeiten zulässt. Nehmen wir an, dass es über mehrere Monate hinweg eine extreme Inversionswetterlage gibt, die es notwendig machen würde, drastischere Maßnahmen einzuführen. Das würde nicht gehen, weil es die Gesetzgebung nur für die Fahrsicherheit, nicht aber für die Gesundheit vorsieht. Deshalb unterstützen wir den zweiten Teil des beschließenden Teiles des Beschlussantrages. Ich glaube, dass es notwendig ist, nicht immer nur Regulierungen auf regionaler Ebene zu treffen, sondern auf überregionaler Ebene. Ich habe das auch schon beim letzten Dreier-Landtag gesagt. Schauen wir uns einmal die Brennerautobahn von Schönberg bis nach Modena an, wie viele unterschiedliche Tarifsysteme und Geschwindigkeitsvorgaben es gibt. Die sogenannte Bergstrecke geht von Affi bis zum Brenner, die Talstrecke von Affi bis Modena mit unterschiedlichen Mauttarifen. Auf der Brennerautobahn gibt es ein Überholverbot für Lkw's, das südlich von Bozen aber nicht mehr gilt, auf Nordtiroler Seite schon überhaupt nicht. Auf dieser Autobahn gibt es eine Fülle derart unterschiedlicher Handhabungen, die eine Vereinheitlichung nötig machen würden. Bei einer Verkehrstagung in Innsbruck, an der auch Landesrat Mussner teilgenommen hat, waren auch Frächter, die uns klar gesagt haben, dass sich die ROLA für sie nicht auszahlen würde, weder finanziell, noch in Bezug auf den zeitlichen Aufwand. Das einzige, was sie sich dadurch ersparen, sei eine gewisse Zeit, die die Lkw-Fahrer zum Fahren hernehmen könnten. Zudem würde es teilweise mit EU-Mitteln gefördert werden.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Considerato che siamo ancora in realtà statuali diverse, ciascuno si disciplina come ritiene. A parte questa breve premessa, mi sono trovato a leggere la parte impegnativa e l'ho trovata interessante, poi ho letto le ragioni della parte impegnativa e mi sono convinto di votare contrario in maniera decisa. L'ho già detto ad un incontro che abbiamo avuto a Innsbruck con i capigruppo del Land Tirol. Se si deve parlare di uniformare i limiti di velocità in Tirolo, in Alto Adige o nelle altre province a sud dell'Alto Adige, lo si faccia per pensare di introdurre il limite dei 140 km/h, forse possiamo scendere ai 130 km/h, ma esistono ragioni di varia natura che attengono non solo il piano emotivo ma anche di ordine più generale, non solo economico ma anche di inserimento di queste regioni che sono nel cuore delle Alpi e che fanno da collegamento fra nord e sud dell'Europa in un contesto più ampio.

I limiti di velocità anche solo ipotizzati dei 90 km/h costituiscono un atto di terrorismo assoluto nei confronti del sistema dell'autonomia ma anche del sistema dell'economia e dell'automobilista più in generale. Credo che il Tirolo sia il territorio più ospitale per gli automobilisti di tutta Europa con il limite dei 100 km/h che è una forzatura e una violenza incredibile per chi ritenga che oggi si debba far fronte ai problemi che sono legati all'inquinamento, che sicuramente esistono, con un perfezionamento delle tecnologie che riguardano le emissioni e non con la limitazione delle libertà personali, perché di questo sostanzialmente si tratta.

Il mio sarà un voto convintamente negativo. Dico subito che mi dichiaro "prigioniero politico" nel caso in cui un giorno dovessero essere introdotti i limiti dei 90 o dei 100 km/h e li violerò tutti. Andrò sempre oltre, mi accollerò le contravvenzioni che saranno elevate ma di fronte ad una prospettiva di questo tipo, credo che sarà necessaria una forte reazione civica e civile. Immaginare che per un tragitto da Monaco fino a Modena ci si impieghi sei ore, significherebbe non avere coscienza di quello che significa libera circolazione delle merci e delle persone in Europa. Poi magari alimenteremo gli aerei e i Verdi saranno contenti.

Prima di concludere questa discussione, mi aspetto che mi venga consegnata la prova della drammatica impennata di casi di asma nonché delle patologie delle vie respiratorie e del sistema circolatorio, perché il voto è stato presentato prima dell'inverno e diceva: *"E nel prossimo inverno, ormai alle porte, sulle valli lungo l'autostrada scenderà nuovamente una cappa di gas di scarico con la conseguente impennata dei casi di asma..."* Aspetto i dati prima di votare, credo che i colleghi possano sospendere la trattazione del documento, perché io voglio avere coscienza di questa drammatica impennata di casi di asma, di patologie delle vie respiratorie e del sistema cardio-circolatorio che sta effettivamente producendo dei gravissimi danni anche al sistema della sanità altoatesina, considerato l'enorme afflusso di pazienti da tutte le valli che costeggiano l'autostrada del Brennero in questi mesi invernali. Per cortesia, se tornassimo con i piedi per terra, sarebbe un'ottima cosa!

LEITNER (Die Freiheitlichen): Wenn ich diesen Antrag richtig verstanden habe, dann geht es darum, dass in der Straßenverkehrsordnung neben dem Thema Sicherheit auch die Gesundheit und der Umweltschutz Einzug finden sollen. Es wird ja keine Höchstgrenze festgeschrieben, und deshalb kann mit dem einverstanden sein.

Zur Diskussion grundsätzlich. Wir waren vor nicht allzu langer Zeit als Fraktionsvorsitzende bei einem Treffen mit den Fraktionsvorsitzenden des Bundeslandes Tirol, wo das Ergebnis einer Studie angekündigt worden ist, das inzwischen ja vorliegt. Meines Wissens sind die Verbesserungen durch den Lufthunderter nicht der Gestalt, dass man dafür einen Kampf führen müsste. Die Verbesserungen sind sehr bescheiden. Die Problematik ist natürlich viel weiter zu fassen. Wenn wir daran denken, dass die Frächter, auf die in den vergangenen Jahren ziemlich eingehauen worden ist, ihren Fuhrpark wirklich auf den neuesten Stand gebracht haben und alle Anstrengungen unternommen haben, die möglich waren, gleichzeitig in die Schiene aber nicht so investiert worden ist, dass eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene möglich wäre, ... Ende der 70-er, zu Beginn der 80-er Jahre hat man bereits gesagt, dass man den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene verlegen müsste. "Dalla gomma alla rotaia" höre ich, seit ich denken kann. Was ist passiert? Herzlich wenig! Ich habe im November 2014 eine Anfrage gestellt, also zu dem Zeitpunkt, als man im Bundesland Tirol den Lufthunderter eingeführt, um in Erfahrung zu bringen, wie man der Sache in Südtirol begegnet. Ich habe mir die Antwort noch einmal ausgedruckt, wobei Landesrat Theiner Folgendes geantwortet hat: *"Mit Dekret vom 22. November 2013 wurde ein Komitee bei der Presidenza del Consiglio Ministri eingesetzt, um konkrete Maßnahmen auszuarbeiten. Neben verschiedenen Ministerien ist im Komitee auch das Land Südtirol vertreten."* Was hat das Land Südtirol in diesem Komitee gemacht bzw. nicht gemacht? Welches sind die Ergebnisse? Wie antworten die zuständigen Minister auf entsprechende Anfragen des Landes? Die Landesregierung hat ja konkret angeregt, in bestimmten Abschnitten Tempo 90 einzuführen. Was ist die aktuelle Situation? Da hat man eigentlich nicht mehr viel gehört. Ich möchte dazu sagen, dass ich gegen ein generelles Tempo 100 bin. Ich finde es teilweise sogar gefährlicher. Wenn ich heute vom Brenner nach Kufstein fahre, dann muss ich aufpasse, dass ich nicht einschlafe. Das hat nichts mehr mit einer Autobahn zu tun. Ich sehe es so: Freie Fahrt für freie Bürger, natürlich in bestimmten Grenzen.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Mit den Begehrensanträgen ist es immer so eine Sache. Die Anliegen sind alle von viel gutem Willen und optimistischen Einschätzungen getragen, aber ich frage mich so langsam, ob die in Rom je jemand zu Gesicht bekommt oder ob sie überhaupt weitergeleitet werden. Bis jetzt habe ich diesbezüglich sehr wenig Feedback erhalten.

Es geht um ein Thema, das durchaus wichtig ist, meiner Meinung nach aber häufig missbraucht wird. Wir hatten vor einigen Jahren doch große Probleme hinsichtlich der Luftqualität, vor allem in Bezug auf die sogenannten PM-10-Werte. Man hat dann Fernwärmezentralen gebaut und auch Aufklärung betrieben. Es hat sich einiges bewegt. Wenn wir daran denken, welche Probleme es damals in den urbanen Zentren gegeben hat, so gibt es diese heute nicht mehr. Ich finde es schade, dass die Brennerautobahngesellschaft zwar eine Querfinanzierung für den Brennerbasistunnel betreibt, allerdings viel zu wenig tut, um die Emissionswerte zu reduzieren. Hier könnte sie durchaus mehr machen, denn die Kosten der A22 übernehmen hauptsächlich jene, die sie tagtäglich benutzen. Die Querfinanzierung für den BBT ist durchaus in Ordnung, aber als Verursacherin dieser Emissionen und der erhöhten Schadstoffkonzentration müsste die Autobahn durchaus mehr zur Kasse gebeten werden.

Vor nicht allzu langer Zeit haben wir hier ja auch über den sogenannten VW-Skandal gesprochen, der meiner Meinung nach nicht mehr nur ein reiner VW-Skandal ist und die Diesel-Fahrzeuge betrifft, sondern die gesamte Autoindustrie auf die Anklagebank bringt. Der Konsument hat mit gutem Glauben diese Fahrzeuge, die ihm als schadstoffarm untergejubelt wurden, gekauft, muss heute aber feststellen, dass der Schadstoffausstoß günstigstenfalls nur das Doppelte der angegebenen Grenzwerte überschreitet, im schlechtesten Fall das Siebzehnfache. Die Industrie hat unter der Vorgaukelung falscher Tatsachen Situationen geschaffen, die so einfach nicht tragbar sind und eingeklagt werden müssen. Wenn jemand mit betrügerischer Absicht etwas vorgaukelt und ein Produkt verkauft, das den gesetzlichen Normen nicht entspricht, dann muss Schadenersatz gefordert werden.

Wie gesagt, es handelt sich um einen Begehrensantrag, den ich unterstützen kann. Ich habe aber wenig Hoffnung, dass er den Effekt erzielen wird, den wir alle erreichen möchten.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Credo che prima di tutto sia importante se questo Consiglio provinciale dà un segnale in questa direzione. La collega Foppa ha scritto una previsione per questo inverno il 28 ottobre, le cose sono andate anche peggio, Alessandro Urzì, perché con certe caratteristiche, poi discuteremo di questi limiti perché abbiamo un'altra mozione su questo argomento, questi limiti di legge

dell'Ue sono molto teorici, poi succede che in certe condizioni atmosferiche cambiano di natura, si concentrano più agenti inquinanti e la salute si rovina davvero. Ovviamente questa considerazione sull'asma è una considerazione del trend generale degli ultimi 20 anni. Le malattie cardiorespiratorie, le malattie respiratorie, l'asma ecc., io ne sono un esempio purtroppo, sono aumentate moltissimo, le allergie sono aumentate e la combinazione fra queste e l'inquinamento soprattutto da traffico è provata da diverse ricerche sanitarie. La previsione purtroppo è stata confermata.

Credo anche, Alessandro Urzì, che in questo periodo storico certe parole bisogna usarle con una certa prudenza, per esempio la parola "terrorismo", credo che dal momento che il terrorismo davvero c'è nel mondo, non vada inflazionato. Poteri usarla anch'io per quanto riguarda la salute delle persone che vivono lungo le principali arterie. Io parlo di gravi danni alla salute. In Tirolo ci sono stati studi accurati su questo, non a caso il corridoio lungo l'autostrada del Brennero del Tirolo è stato dichiarato ufficialmente come corridoio di emergenza sanitaria per la concentrazione di inquinanti e da qui il Tirolo ha fatto una serie di tentativi per ridurre la velocità, perché la riduzione della velocità è una riduzione del consumo di carburante e quindi una riduzione degli inquinanti. Certamente alcune condizioni devono essere omogenee lungo tutto l'asse dell'autostrada del Brennero. Io le vorrei omogenee su tutto l'arco alpino, sugli assi di penetrazione, perché allora davvero ci sarebbe una distribuzione più equa. Oggi abbiamo circa il 30% del traffico che è un traffico perché si paga poco. La benzina in Austria si paga poco, come pure l'autostrada in Italia.

Vorrei fare un'ultima domanda al presidente della Giunta provinciale riguardo questo argomento. Ho visto che oggi Lei con i media ha trattato il tema dell'accordo con Roma sulla questione dell'autostrada del Brennero e le misure possibili di riduzione dell'inquinamento e su questo c'è questa possibilità che suona ovviamente benissimo, poi se si capisce che è la possibilità di aumentare, Le chiedo di spiegarci un po' meglio in cosa consiste, se c'è un limite di aumento, se si può aumentare ab libitum, che cosa è questa "Umweltmaut" esattamente, come dovrebbe funzionare. Seconda domanda, la Provincia, e ricordo che anche noi Verdi avevamo dato un contributo in questo senso, ha mandato a Roma un memorandum molto complesso e condivisibile di misure, compreso il rallentamento della velocità a certe condizioni, vorremmo sapere se su queste misure c'è qualche novità o bisogna considerare solo questa "Umweltmaut" come l'unica cosa che Roma ha accettato.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich bedanke mich zunächst für die interessante Debatte zu diesem Thema. In vielen europäischen Staaten gibt es die Möglichkeit, Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gesundheits- oder Umweltschutzgründen einzuführen. Mit Jahresende 2015 hat Umweltminister Gian Luca Galletti gemeinsam mit der Staat-Regionen-Konferenz durch eine Reihe von Vorschlägen aufhorchen lassen, darunter eine Herabsetzung der Heizungen um zwei Grad in Wohnungen oder eine Beitragsgewährung für den Fuhrpark der öffentlichen Verkehrsmittel usw. Er hat aber auch angekündigt, dass die Bürgermeister eine Geschwindigkeitsreduzierung von 20 km/h bei Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte einführen können, um den Smog einzudämmen. Die Landesregierung hat bereits im Jahr 2011 ein Ansuchen zur Durchführung eines Maßnahmenkataloges, der unter anderem auch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf einigen Autobahnabschnitten vorsah, an das zuständige Umweltministerium geschickt. Aufgrund dieses Ansuchens und gemäß gesetzesvertretendem Dekret Nr. 155/2010 wurde im November 2013 ein technisches Komitee beim Ministerratspräsidium eingesetzt, das sich bereits mit der Abänderung der Straßenverkehrsordnung befasst hat. Im Frühjahr 2014 hat sich die Landesregierung auf ein entsprechendes Maßnahmenpaket geeinigt, das zur Aktualisierung an das technische Komitee in Rom weitergeleitet wurde. Darin enthalten ist auch das sogenannte dynamische Tempolimit, das bereits auf der Inntalautobahn in Tirol angewandt wird. Im Oktober 2015 wurde dann als Reaktion das Lifeprojekt durch die A22 in Zusammenarbeit mit den beiden Landesagenturen für Umwelt sowie der Universität Trient bei der EU-Kommission eingereicht, das eine dynamische Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von Pkw's auf einem Autobahnabschnitt der Brennerautobahn im Unterland als Pilotprojekt bei erhöhter Luftbelastung vorsieht. Das ist eine Ausnahme im italienischen Kontext und das einzige Pilotprojekt in diesem Sinne, das aufgrund der vielen Interventionen, die wir gemacht haben, genehmigt worden ist. Man wird dann auch die Ergebnisse messen, inwieweit die Reduzierung Einfluss auf die Schadstoffwerte hat.

Grundsätzlich ist es durchaus sinnvoll, dass die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landes-, Staatsstraßen, Autobahnabschnitten neben Sicherheitsgründen auch aus Gründen des Gesundheits- bzw. Umweltschutzes eingeführt werden können, und zwar indem die italienische Straßenverkehrsordnung entsprechend abgeändert wird. Wir können dem beschließenden Teil des Begehrensantrages zustimmen. Ich ersuche deshalb um eine getrennte Abstimmung.

Zur Frage, die der Kollege Dello Sbarba gestellt hat. Es ist gelungen, diesen Passus einzuführen. Die Vereinbarung hat nur wenige Artikel, wobei ein Artikel besagt, dass keine Tarifierhöhungen, die über die Inflationsrate hinausgehen, erlaubt werden, mit Ausnahme jener, die der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene dienen. Als Beispiel ist dabei die Euro-Vignette zitiert, also die stärkere tarifpolitische Belastung des Schwerverkehrs auf der Straße. Für uns wäre es natürlich problematisch gewesen, die Autobahnkonzession zu dem Preis zu erhalten, dass man in diesem Bereich nichts tun kann. Deshalb war das ein Knackpunkt bei den Verhandlungen. Für die italienische Regierung stand das Sicherstellen des Schutzes der Konsumenten im Sinne einer günstigen Nutzung der Autobahn im Vordergrund. Dann haben wir diesen Kompromiss gefunden - meiner Meinung nach ein sehr schöner Erfolg -, auch im Licht einer Harmonisierung der Maßnahmen mit jenen, die nördlich des Brenners gesetzt worden sind. Jetzt haben wir die rechtliche Voraussetzung, die Tarifgestaltung endlich anders zu machen. Das Ganze muss natürlich in Absprache mit dem Ministerium erfolgen. Allein die Tatsache, dass es ausdrücklich erwähnt ist, ist Beweis dafür, dass es auch im Interesse des Ministeriums ist. Sonst müsste man ja nicht diese vielen Milliarden an Euro in das Projekt BBT und Zulaufstrecken investieren, wenn man nicht auch tatsächlich möchte, dass sich der Verkehr entsprechend verlagert.

Eine letzte Anmerkung noch. Wie gesagt, die Möglichkeit ist vorgesehen. Man muss dann schauen, wie man es vernünftig umsetzt. Zumindest geht es aber nicht nur um die Unfallvermeidung, sondern auch um den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt. Ich darf noch einmal darauf verweisen, dass die A22 im Abschnitt Bozen-Neumarkt eine um ein Hundertfaches höhere Belastung erzeugt als der Flughafen Bozen im geplanten Maximalausmaß. Alles, was wir hier erreichen, wirkt sich wesentlich stärker auf das Thema Luft aus, als die Tatsache, ob beim Flughafen geflogen wird oder nicht. Es muss uns bewusst sein, dass die Autobahn die große Verschmutzerin ist.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Eine ganz schnelle Replik. Ich bedanke mich für die Debatte und für den argumentativen Höhenflug des Landeshauptmannes.

Ich möchte noch auf das Paradoxon antworten, das der Kollege Knoll erwähnt hat, nämlich, dass ein Elektroauto, das zu schnell fährt, bestraft wird. Mir ist auch so ein Paradoxon passiert, als ich von Innsbruck Richtung Westen gefahren bin. Dort fährt man parallel zur Startbahn des Flughafens. Dort wurde auf ein Radargerät hingewiesen, wobei genau neben mir ein Flugzeug losgestartet ist, natürlich mit einem vielfachen an Geschwindigkeit und Schadstoffausstoß. Da habe ich mir auch gedacht, wie verrückt eigentlich bestimmte Richtlinien sind. Es ist schade, dass der Kollege Urzi nicht mehr hier ist. Ich verweise auf die Homepage des Gesundheitsministeriums des Staates Italien. Dort sind die Schäden, die durch die Stickoxide an der menschlichen Gesundheit entstehen, klar aufgelistet.

Nachdem es 18.00 Uhr ist, möchte ich die Debatte beenden. Ich hoffe, dass wir auf Staatsebene etwas erreichen können.

PRÄSIDENT: Wir kommen zur Abstimmung nach getrennten Teilen.

Ich eröffne die Abstimmung über die Prämissen: mit 3 Ja-Stimmen, 25 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über den verpflichtenden Teil: einstimmig 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 18.01 Uhr

Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:

Sono intervenuti i seguenti consiglieri/le seguenti consigliere:

ATZ TAMMERLE (3, 11, 12, 23)

BLAAS (35)

DEEG (17)

DELLO SBARBA (35)

FOPPA (1, 2, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 26, 32, 37)

KNOLL (4, 14, 15, 16, 27, 33)

KÖLLENSPERGER (3, 4, 7, 8, 10, 11)

KOMPATSCHER (3, 4, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 22, 36)

LEITNER (5, 26, 27, 35)

MUSSNER (9, 10, 11, 15, 16, 20, 21, 28)

STOCKER M. (6, 18, 21)

THEINER (1, 2, 12, 19)

TOMMASINI (5, 23)

URZÌ (6, 34)

ZIMMERHOFER (18, 20, 21, 22, 23, 25, 29)