



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 196

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 196

vom 06.02.2018

del 06/02/2018

Präsident
Vizepräsident

Dr. Roberto Bizzo
Dr. Thomas Widmann

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 196

vom 06.02.2018

Inhaltsverzeichnis

Aktuelle Fragestunde.
.Seite 2

Begehrensantrag Nr. 95/17 vom 15.12.2017, ein-
gebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer,
Knoll und Atz Tammerle, betreffend Einkommen-
steuer für Unternehmenseinkünfte IRI.
.Seite 19

Beschlussantrag Nr. 856/17 vom 18.12.2017, ein-
gebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend
mehr Ressourcen für das Hospice.
.Seite 22

Beschlussantrag Nr. 851/17 vom 15.12.2017, ein-
gebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba,
Foppa und Heiss, betreffend: Der Vorschlag der
Gemeinde Leifers zur Landebahn des Bozner
Flughafens soll genehmigt werden.
.Seite 25

Beschlussantrag Nr. 860/17 vom 18.12.2017, ein-
gebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend
Benzin- und Dieselpreise auf Österreich-Niveau
senken.Seite 31

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 196

del 06/02/2018

Indice

Interrogazioni su temi di attualità.
. pag. 2

Voto n. 95/17 del 15/12/2017, presentato dai con-
siglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle, riguar-
dante imposta sul reddito d'impresa (IRI).
. pag. 19

Mozione n. 856/17 del 18/12/2017, presentata dal-
la consigliera Artioli, riguardante hospice, maggiori
risorse. pag. 22

Mozione n. 851/17 del 15/12/2017, presentata dai
consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguar-
dante pista dell'aeroporto: approvare la proposta
del comune di Laives.
. pag. 24

Mozione n. 860/17 del 18/12/2017, presentata dal
consigliere Pöder, riguardante allineare i prezzi di
benzina e gasolio a quelli austriaci.
. pag. 31

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: dott. Roberto Bizzo**Ore 14.30 Uhr***Namensaufruf - appello nominale*

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Ai sensi dell'articolo 59, comma 3, del regolamento interno il processo verbale della seduta precedente è messo a disposizione delle consigliere e dei consiglieri provinciali in forma cartacea. Su di esso possono essere presentate, per iscritto, richieste di rettifica alla Presidenza entro la fine della seduta. Qualora non dovesse pervenire alcuna richiesta di rettifica, il processo verbale si intende approvato.

Copie del processo verbale sono a disposizione delle consigliere e dei consiglieri presso le collaboratrici e i collaboratori addetti alla stesura del processo verbale stesso.

Per la seduta odierna si è giustificata la consigliera Stirner.

Comunico che è stato distribuito ai consiglieri/alle consigliere l'elenco delle comunicazioni previsto dall'articolo 59, comma 6, del regolamento interno.

Prima di passare all'ordine del giorno comunico che ai sensi dell'articolo 110, comma 5, del regolamento interno tutte le interrogazioni hanno regolarmente ricevuto risposta scritta.

Ai sensi dell'articolo 111, comma 7, del regolamento interno comunico che tutte le interrogazioni su temi di attualità hanno avuto risposta entro il termine e che l'interrogazione n. 13/01/18, alla quale dovrebbe rispondere l'assessore Mussner, ha ricevuto una risposta provvisoria in attesa dei dati necessari per compilare una risposta definitiva ed esauriente.

Ha chiesto di intervenire la consigliera Mair sull'ordine dei lavori, ne ha facoltà.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ganz kurz, Herr Präsident! Ich hätte gerne eine Auskunft bzw. eine Erklärung. In der letzten Fraktionssprechersitzung habe ich zwei- oder dreimal explizit nachgefragt, ob am Freitag Sitzung ist oder nicht, ob die Volkspartei weiß, ob eine Zusatztagesordnung kommt oder nicht. Es wurde verneint und gesagt, dass am Freitag keine Sitzung stattfindet. Dann hat man aus der Zeitung - ich habe es so verstanden, dass das in der Fraktionssprechersitzung so ausgemacht wurde - entnommen, dass es eine Dringlichkeit in dieser Angelegenheit Schaller-Personal gibt. Die Angelegenheit wurde in der Kommission behandelt und heute ist nach 10.00 Uhr die Zusatztagesordnung eingetroffen. Jetzt möchte ich fragen, ob das termingerecht ist bzw. von welchem Tag man ausgeht. Ich weiß, dass offiziell am Freitag Sitzung wäre. So steht es im Jahreskalender drinnen. Ich möchte allerdings wissen, ob, wenn man in der Fraktionssprechersitzung etwas ausmacht, das Gültigkeit hat oder ob es selbstverständlich ist, dass, wenn die Mehrheit etwas im Dringlichkeitswege zu machen hat, dann keine Absprachen mehr notwendig sind. Ich hätte zumindest gerne eine Erklärung, was die heutige zusätzliche Tagesordnung anbelangt. Am Donnerstag findet auch die Anhörung statt und somit entfällt die Sitzung am Nachmittag. Das hätte ich zumindest gerne vom Präsidium geklärt, einen Satz dazu, denn ich verwehre mich dagegen, dies einfach als selbstverständlich hinzunehmen.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Vielen Dank! Ich bitte Sie, im Zuge der Landtagssitzung des heutigen Tages eventuell noch eine Fraktionssprechersitzung einzuberufen. Es gehört schon zum guten Ton, dass eine authentische Interpretation von dieser Tragweite auch den Fraktionssprechern erklärt wird. Ich möchte persönlich wissen, welche rechtlichen Konsequenzen eine Zustimmung zu dieser Interpretation hat. Wir haben keine Geheimabstimmung. Jeder stimmt offen ab und jeder ist verantwortlich für sein Abstimmungsverhalten. Es geht hier um eine authentische Interpretation, in der es um Rechnungshofangelegenheiten geht, also auch um Summen von größerer Tragweite. Ich möchte einfach wissen, welche Konsequenzen die Zustimmung hier zu diesem Zusatztagesordnungspunkt hat. Ich möchte das einfach erklärt haben. Das war in der Vergangenheit bisweilen schon Usus, dass uns die Landesregierung eine solche authentische Interpretation erklärt hat. Eine authentische Interpretation ist eine Uminterpretation eines Gesetzes - das dürfen wir nicht vergessen - und hat hier natürlich aufgrund des Eingreifens in ein laufendes Verfahren oder in möglicherweise laufende Verfahren natürlich eine besondere Relevanz.

PRESIDENTE: Nel verbale della seduta dei capigruppo, dopo Le faccio avere copia, collega Mair, era già stata avanzata l'ipotesi della presentazione del disegno di legge con procedura d'urgenza e si faceva cenno anche alla questione relativa al parere da parte della Corte dei Conti.

Fra l'altro ricordo dell'impegno in sede di riunione dei capigruppo a chiudere i lavori giovedì mattina e, vista anche la consistenza del disegno di legge presentato, abbiamo valutato che c'è grandissima possibilità di riuscire a chiuderlo entro giovedì mattina, perché i tempi della maggioranza ci sono.

Detto questo, appena arriva la collega Deeg magari facciamo una rapida riunione de capigruppo, così se ci sono altre spiegazioni da dare o altri chiarimenti da fornire, possiamo farlo.

Quindi partiamo con le interrogazioni su temi di attualità, poi ci aggiorniamo nel corso del pomeriggio con una riunione dei capigruppo.

Ecco, è arrivata anche la collega, le lasciamo il tempo di sedersi poi le spieghiamo di cosa si tratta. Intanto procediamo con il punto n. 1.

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

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

Interrogazione n. 1/02/18 del 22/1/2018, presentata dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, riguardante dati anagrafici non veritieri nelle domande di asilo. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Dem Landtagsklub der Süd-Tiroler Freiheit, wurde von Beamten - die Asylanträge bearbeiten und Asylwerber betreuen - der Hinweis übermittelt, dass auffallend viele Asylwerber als Geburtsdatum den 1. Jänner angeben. Diese auffällige Häufung lässt den Verdacht aufkommen, dass womöglich Falscherklärungen abgegeben werden, um das wahre Alter und die Identität zu verschleiern.

Die Gefertigten stellen daher die Anfrage:

1. Wie viele der in Süd-Tirol befindlichen Asylwerber und anerkannten Flüchtlingen haben als Geburtsdatum den 1. Jänner angegeben?
2. Wie viele der in Süd-Tirol befindlichen Asylwerber haben in den Jahren 2015, 2016 und 2017 einen positiven bzw. negativen Asylbescheid bekommen?
3. Was passiert mit Asylwerbern in Süd-Tirol, die einen negativen Asylbescheid bekommen? Wie viele davon wurden in den Jahren 2015, 2016 und 2017 in ihre Herkunftsländer rückgeführt?

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Es ist richtig, dass wir eine Reihe von Asylantragstellenden haben, die als Geburtsdatum den 1. Jänner angegeben haben bzw. der ganz einfach so eingetragen wird. Wir können uns natürlich nicht vorstellen, dass es Länder gibt, die nicht jene Art der Datenerfassung haben, wie wir sie in unserem Umfeld ganz selbstverständlich gewohnt sind. Ich gehe auch etwas zurück in unserer Geschichte und in dem, was vielleicht bei uns vor 50 oder 60 Jahren war, wo es auch nicht so selbstverständlich war, dass man sich jederzeit mit Daten und Eintragungen befasst hat und wo wahrscheinlich der eine oder andere sehr lange darüber hätte nachdenken müssen, wann das jeweilige Geburtsdatum war, weil es noch nicht so üblich und selbstverständlich war, dass man diese Daten immer und jederzeit parat hatte und letztendlich auch immer wieder angeben musste.

Es ist so, dass viele dieser Asylantragstellenden aus Ländern kommen, wo es diese Eintragungen nicht gibt, wo insofern die Angabe nicht präzise gemacht werden kann, wann sie geboren sind, also in welchem Monat und an welchem Tag. Da wird dann auch hilfsweise der 1. Jänner hergenommen. Dass diejenigen, die den 1. Jänner angeben oder jene, die diesen annehmen, schwindeln würden, kann man, denke ich, abweisen, denn jemand, der es darauf angelegt hätte zu schwindeln, würde wahrscheinlich nicht den 1. Jänner angeben, wissend, dass inzwischen der Fokus natürlich auf jene gelegt wird, die dieses Geburtsdatum angegeben haben.

Was die Abschiebungen betrifft, ist die Aufgabe des Staates ganz klar festgelegt. Es ist Aufgabe des Staates, Abschiebungen zu machen. Wir haben diesbezüglich keine Kompetenz.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Diese Wortmeldung ist zum Fortgang der Arbeiten, weil noch keine einzige Frage beantwortet worden ist.

PRESIDENTE: Ha facoltà di interrogare nuovamente.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Mir wäre es zunächst einmal wichtig, dass die Landesrätin die Frage beantwortet, denn es wurde die Frage gestellt, wie viele der in Südtirol befindlichen Asylwerber und anerkannte Flüchtlinge den 1. Jänner als Geburtsdatum angegeben haben, und zwar von der insgesamten Zahl wie viele es sind.

Die zweite Frage ist, wie viele in den Jahren 2016, 2017 einen positiven bzw. negativen Asylbescheid bekommen haben und wie viele in den Jahren 2015, 2016 und 2017 rückgeführt wurden, die keinen gültigen Asylbescheid bekommen haben. Ich bitte um die genauen Zahlen.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Ich habe jetzt die genauen Daten und Zahlen nicht hier, aber ich kann sie gerne nachliefern. Es ist so, dass die Daten von jenen, die den Asylantrag gestellt haben, ungefähr bei 40 Prozent liegen, die eine Anerkennung bekommen haben unterschiedlicher Art und Weise, wird sich ungefähr auf 50 Prozent einpendeln, wobei sehr wenige jetzt noch alle Instanzen durchlaufen haben, insofern die Angaben immer noch ungefähre bleiben müssen. Ich denke, wir können nach einem Jahr genauere Angaben machen, wenn eine größere Anzahl zur Verfügung steht. Wir sind jetzt bei ungefähr 40 Prozent.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich war jetzt einen Moment lang nicht sicher, ob ich einen Schlaganfall erleide oder ob die Kollegin wirklich das gesagt hat, was sie gesagt hat, nämlich, dass diese Leute nicht wüssten, wann sie Geburtstag haben. Bei aller Güte, Frau Landesrätin, aber das ist eine Frotzelei, der Bevölkerung, den Menschen in Südtirol zu sagen, dass die Leute nicht wüssten, wann sie Geburtstag haben, weil man das vor 50 Jahren in Südtirol auch noch nicht so genau wusste. Deswegen nimmt man einfach den 1. Jänner her. Ich möchte es noch einmal betonen. Wir bekommen diesen Hinweis von Beamten, die sagen, dass man dieser Sache nachgehen solle, weil hier Asylbetrug stattfindet, und dass man dies kontrollieren solle.

Herr Landtagspräsident, diese Anfrage wurde am 22. Jänner abgegeben. Das war der erstmögliche Tag, an dem ich eine Anfrage einreichen konnte. Dann kommt die Landesrätin und sagt, dass sie heute die Zahlen nicht hier hätte. Wofür reichen wir Anfragen ein? Ich verlange von Ihren Ämtern, dass, wenn ich als Abgeordneter eine Anfrage stelle und das am erstmöglichen Tag mache und nicht am Tag vor der Landtagsitzung, man sich zumindest vorbereitet und den Abgeordneten Zahlen und Fakten liefert. Wofür machen wir sonst die Landtagsanfragen? Ich bitte hier wirklich um genaue Daten und Fakten. Auch wenn Sie sagen, dass es jetzt zirka 40 Prozent sind, dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass sich dies auf das Jahr 2015 bezieht. Sie werden doch bitte wissen, wie viele Personen im Jahre 2015 einen gültigen Asylbescheid bekommen haben. Dasselbe gilt für die folgenden Jahre. Ich bitte Sie, dieser Sache nachzugehen, weil diese Ausrede dahingehend, dass man nicht wüsste, wann man geboren ist, empfinde ich als persönliche Frotzelei.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 4/02/18 del 22/1/2018, presentata dalla consigliera Oberhofer, riguardante donazioni di organi. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

OBERHOFER (Die Freiheitlichen): Nach wie vor warten sehr vielen Menschen in unserem Land auf eine Organspende, um die Lebensqualität zu verbessern.

Die Landesregierung wird um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Wie viele Südtiroler warteten in den Jahren 2015, 2016 und 2017 auf eine Organspende?
 2. Wie viele Südtiroler sind in den Jahren 2015, 2016 und 2017 in den Genuss einer Transplantation gekommen?
 3. Wie viele Personen in Südtirol waren in den genannten Jahren als Organspender registriert?
 4. Wie viele Personen haben in den genannten drei Jahren eine Organspende in Südtirol vollzogen?
 5. Wie viele Südtiroler haben in den Jahren 2015, 2016 und 2017 ein Organ aus dem EU-Ausland erhalten?
- Bitte um eine detaillierte Aufschlüsselung nach Herkunftsland.

6. Wie viele Organe aus Südtirol sind in den genannten drei Jahren ins EU-Ausland vermittelt worden? Bitte um eine detaillierte Aufschlüsselung nach Staaten und Organen.
7. Genießen registrierte Organspender eine Ticketbefreiung? Wenn Ja, in welchem Ausmaß?

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Zu Frage Nr. 1. Im Jahr 2015 waren es 82, 2016 waren es 70, 2017 waren es 35. Das sind alles Personen zwischen 30 und 65 Jahren, wobei die Altersgruppe zwischen 45 und 65 besonders davon den Nutzen hat. Im letzten Jahr wurden viele Transplantationen durchgeführt. Dank neuer Medikamente gegen Hepatitis C und die Einführung neuer Herzgeräte kommen weniger Patienten auf die Warteliste für Leber- und Herztransplantationen. Diese beiden Faktoren führen hauptsächlich zum starken Rückgang von Südtiroler Patienten auf der Warteliste.

Zu Frage Nr. 2. Dringende Transplantationen erfolgten nur in einzelnen Fällen, und zwar ein bis zwei Patienten im Jahr. Es handelt sich dabei vorwiegend um Herztransplantationen.

Zu Frage Nr. 3. 2015 waren es 49, 2016 waren es 27 und 2017 waren es 34. Auch hier wiederum alle Personen mehr oder weniger im Alter zwischen 30 und 65 mit einer leichten Prävalenz der Altersgruppe 45 und 65. Es wurden hauptsächlich Nieren transplantiert, gefolgt von Leber, Herz, Lunge. Wie bereits oben angemerkt, kommen dank neuer Medikamente gegen Hepatitis C und neuer Herzgeräte weniger Patienten auf die Warteliste. Somit reduziert sich die Anzahl der Transplantationen.

Zu Frage Nr. 4. Die Retransplantationsrate beträgt 15 Prozent bei Nieren und 10 Prozent bei Leber.

Zu Frage Nr. 5. 2015 waren es 532 neu, 2016 waren es 449 neu, 2017 waren es 279 neu. Insgesamt registrierte Organspender sind 11.050, die neu dazugekommen sind. In Südtirol gibt es derzeit insgesamt 22.550 Organspender, davon sind 11.500 bei AIDO und 11.050 bei den Gemeinden registriert, wobei dies bei den Gemeinden regelmäßig zunimmt, weil über 90 Prozent, in der Regel 94 Prozent, derjenigen, die die Identitätskarte erneuern, ja zur Organspende sagen. Die Möglichkeit einer solchen Erklärung wird regelmäßig abgegeben, wenn man die Identitätskarte erneuert bzw. wenn man eine neue bekommt. Insofern steigen die Zahlen bei den Gemeinden und derjenigen, die über die Gemeinden registriert werden sukzessive an.

Zu Frage Nr. 6. Hier nur bezogen auf das Land Südtirol: 2015 waren es 10, 2016 waren es 3, 2017 waren es 8.

Zu Frage Nr. 7. Die Maßnahmen, die wir getroffen haben, sind jetzt, denke ich, allen bekannt, um dazu beizutragen, dass sich zunehmend mehr eintragen lassen. Das sind die verschiedenen Veranstaltungen, die wir im ganzen Land gemacht haben, die in den Gemeinden gemacht werden, die zusammen mit dem Gemeindenverband gemacht worden sind, die die AIDO macht und wo wir auch versuchen, die Schulen mit einzubeziehen. Es sind regelmäßig Vorträge in den einzelnen Gemeinden geplant. Die einzelnen Gemeindeferenten/Gemeindeferentinnen sind auch sehr interessiert, solche Veranstaltungen zu organisieren, um dazu beizutragen, diesen Prozentsatz von 94 noch mehr zu erhöhen, wenn es um die Frage geht, ob man ein Organ im Falle spenden möchte, wenn man in eine solche Situation kommt, ja oder nein. Wie gesagt, im Moment sind wir bei ungefähr 94 Prozent Zustimmung bei jenen, die die Identitätskarte erneuern.

OBERHOFER (Die Freiheitlichen): Vielleicht ist es mir jetzt entgangen, aber ich habe nicht verstanden, wie viele Organspenden im Ausland vollzogen wurden. Ich ersuche Sie, mir eine Kopie der Antwort auszuhändigen.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Unser Transplantationszentrum, unser Referenzzentrum ist Innsbruck. Somit wird in der Regel in Innsbruck transplantiert. Es gibt noch einige zusätzliche Transplantationen, die im Inland, also in Italien vorgenommen werden, aber das Transplantationszentrum ist Innsbruck. Wir haben in der Regel an die 50 Transplantationen gehabt, einmal etwas mehr, einmal etwas weniger. Auch in der Beantwortung der Anfrage ist klar zum Ausdruck gekommen, dass wir aufgrund auch medikamentöser Möglichkeiten nicht mehr so viele brauchen wie es in der Vergangenheit war. Es sind zwar ganz hohe Kosten bei den Medikamenten, die wir immer wieder anzugeben haben, die aber auch dazu beitragen, dass es nicht mehr so viele Transplantationen braucht.

PRESIDENTE: Interrompiamo la seduta per 15 minuti per una riunione dei capigruppo.

ORE 14:52 UHR

ORE 15:21 UHR

PRESIDENTE: Riprendiamo la seduta.

Riassumo le modalità di svolgimento di questa sessione. Informo che l'8 febbraio, giovedì grasso, la seduta avrà inizio alle ore 10:00 e che dalle 11:30 circa fino a conclusione dei lavori verrà trattato il disegno di legge provinciale n. 152/18. L'audizione del presidente della Provincia prevista per giovedì sul tema "Campagna di sensibilizzazione e informazione sull'autonomia speciale della Provincia di Bolzano" (mozione approvata n. 655/16) è rinviata, pertanto giovedì pomeriggio e venerdì non ci sarà seduta.

Interrogazione n. 8/02/18 del 22/1/2018, presentata dal consigliere Pöder, riguardante critica alla politica sulla mobilità della Provincia e alla posizione del presidente Kompatscher in merito. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Bei allem Respekt vor der ressorttechnischen Zuständigkeit von Landesrat Florian Mussner richte ich die Fragen explizit an den Landeshauptmann, weil er auf die entsprechenden Kritikpunkte über die Medien reagiert hat und nicht der zuständige Landesrat.

Im Rahmen einer Pressekonferenz eines Südtiroler Busunternehmens, wurden jüngst einige Kritikpunkte vorgebracht, zu denen ich hiermit folgende Fragen stelle:

1. Wenn die SAD die fraglichen rund 80 Busse verkauft, wem gehört der Erlös?
2. Wer ist aktuell Eigentümer(in) der Busse, und aus welchen Unterlagen geht das hervor, kann das Unternehmen die Busse verkaufen?
3. Ist die Ausschreibung des Busnahverkehrs unterteilt in fünf Teilbereiche wettbewerbsrechtlich über jeden Zweifel erhaben?
4. Sind weitere Konzession-Vergaben an die SASA geplant, möglich oder aufgrund der öffentlich-rechtlichen Struktur der SASA im Rahmen der Ausschreibung ausgeschlossen?
5. Verschaffen die Modalitäten des Ankaufs von Zügen durch das Land für die Trenitalia diesem Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil?
6. Beahlt das Land nicht faktisch der Trenitalia die Züge mit einem kräftigen Aufschlag?
7. Ist die Präsenz eines hohen Trenitalia-Funktionärs im STA-Verwaltungsrat nicht tatsächlich als Interessenkonflikt zu werten?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Das fällt in die Zuständigkeit des Kollegen Mussner, aber ich will Ihnen gerne darauf antworten, weil bei dieser Pressekonferenz irgendwo zwischen den Zeilen eine Kritik auch an den Landeshauptmann vorgebracht worden ist. Es war irgendwie hineininterpretierbar, dass auch der Landeshauptmann gemeint war.

Zu Frage Nr. 1. Was die Frage der Busse anbelangt, Folgendes. Der Konzessionär SAD kann die Busse, die mit Landesbeiträgen erworben wurden, ohne die entsprechende Genehmigung weder übertragen oder abtreten noch verkaufen. Die Genehmigung wird laut Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben h) und i) des Dekrets des Landeshauptmannes vom 14. Dezember 2016, Nr. 33 – das ist die Durchführungsverordnung im Bereich öffentliche Mobilität – vom zuständigen Landesrat erteilt. Was die Veräußerung der Autobusse im Liniendienst gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) des obgenannten Dekrets des Landeshauptmannes betrifft, wird diese vom zuständigen Abteilungsdirektor genehmigt. Die Genehmigung wird nicht erteilt, wenn die Busse noch als zweckdienlich für den öffentlichen Nahverkehr erachtet werden. Die nicht mehr diensttauglichen Busse wurden in der Vergangenheit von den Konzessionären verkauft. Die Busse waren jedoch so alt, dass sie nur zu einem geringen Preis verkauft werden konnten. Manchmal wurden sogar Verluste gemacht, aber für die öffentliche Verwaltung keinen Wert mehr darstellten, da aufgrund der eigenen Regeln, das füge ich hinzu, nicht einsetzbar. Wir hätten sie dann verschrotten können und das wären höchstens Kosten gewesen. Auch für diesen Schritt mussten sie vorher um Genehmigung ansuchen.

Das Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16 – es wurde gesagt, das alte Gesetz regelt dies -, aufgrund dessen die Landesbeiträge für den Ankauf der Busse gewährt wurden, sah dazu Folgendes vor.

Absatz 4: Die Übertragung von Sachen zwischen Unternehmen, die Dienste des öffentlichen Transports oder Tätigkeiten laut Artikel 1 Absatz 4 ausüben, bewirkt auch die Übertragung eventueller Restbeiträge des entsprechenden Beitrages, also auch das was geregelt, dass der Landesbeitrag auf den neuen

Konzessionär übergeht, der den Dienst ausübt, die auf dem Fonds aufgrund der in Artikel 17 Absatz 7 vorgesehenen Unterlagen rückgestellt sind. Mit Ausnahme des Wegfalls der Sache aufgrund eines unvorhergesehenen Vorfalls, wenn der Bus die Böschung hinunterfährt, oder aufgrund eines entsprechenden Bewilligungsdekretes des zuständigen Landesrates wird in allen anderen Fällen von Veräußerung der Sache vor Ablauf der Abnutzungszeit laut Absatz 2 die Gewährung des Zuschusses für den Fonds noch eingeschriebenen Restbetrag aufgrund der laut Artikel 17 Absatz 7 vorgesehenen Dokumentation widerrufen, also ist zurückzuerstatten.

Absatz 5: Wird die Sache ohne Bewilligung veräußert, wird der Gesamtbezug an den Zuschuss widerrufen. Da ist quasi eine Sanktion drauf. Obwohl schon einiges abgeschrieben ist, wird das Ganze widerrufen.

Absatz 6: Stellen die zuständigen Behörden fest, dass eine Sache, für die ein Zuschuss für Investitionsausgaben gewährt wurde, ohne Bewilligung des zuständigen Landesrates für einen anderen als den vorgesehenen Zweck verwendet wurde, also man fährt etwas anderes als den Liniendienst mit dem Bus, dann wird der gesamte zugewiesene Zuschuss widerrufen. Wird die Durchführung von Sonderfahrten außer Liniendienst ohne die Bewilligung – das eine ist die bleibende Zweckentfremdung und das ist das Beispiel, das ich nannte, Sonderfahrt außer Liniendienst – laut Artikel 7 festgestellt, wird der Beitrag im Ausmaß von 10 Prozent widerrufen, also jedes Mal 10 Prozent Strafe, wenn man einen Sondereinsatz macht.

Zu Frage Nr. 2. Der Konzessionär ist sowohl im Fahrzeugschein als auch im Besitztsein als Eigentümer eingetragen. Die Ausnahmen bilden einige wenige Linienbusse, die mit Leasingvertrag gekoppelt sind und für welche im Fahrzeugschein die Leasinggesellschaft als Besitzer und der Konzessionär als Leasingnehmer aufscheint, also beide. Im Besitztsein ist die Leasinggesellschaft bis Ablauf des Vertrages als Eigentümer eingetragen.

Zu Frage Nr. 3. Die Ausschreibung unterteilt in fünf Lose, fünf optimale Einzugsgebiete ist wettbewerbsrechtlich einwandfrei, mehr noch, die Ausschreibung der öffentlichen Verkehrsdienste in einem einzigen Los müsste stichhaltig begründet werden. Es ist genau umgekehrt. Eine ausführliche Expertise zur Festlegung der optimalen Einzugsgebiete OEG und der entsprechenden Vergabemodalitäten ist im Kapitel 3 Punkt 5 des Landesmobilitätsplanes enthalten. Der genehmigte Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 1. September 2018 kann auf der Webseite der Abteilung Mobilität eingesehen und heruntergeladen werden, also die Begründung, warum fünf, warum diese Einteilung usw. ist im Mobilitätsplan ganz ausführlich dargelegt. Was die Einteilung anbelangt - das füge ich noch hinzu -, wird darauf verwiesen, dass man das Staatsgesetz anwenden müsste, das mindestens 350.000 Einwohner vorsieht. Das hat mich schon verwundert, dass ein überzeugter Autonomist auf das Staatsgesetz verweisen, der umgekehrt die Regierung kritisiert dafür, dass sie nicht zu autonomistisch eingestellt sei, aber es ist im Landesgesetz und auch in der EU-Richtlinie klar geregelt, dass diese Aufteilung in Lose vorzunehmen ist und das die Regel ist. Auch unser Landesgesetz ist von der Regierung nicht angefochten worden und hat einen präzisen Hinweis darauf. Das ist absolut rechtlich so gegeben.

Zu Frage Nr. 4. Im Landesmobilitätsplan sind die OEG 5, also dieses optimale Einzugsgebiet 5, städtische, das nennt sich städtische und vorstädtische Verkehrsdienste Bozen-Meran-Leifers, die Linien definiert, die In-House vergeben werden sollen. Laut Statut der SASA – wir beabsichtigen das, denn das ist der Mobilitätsplan, aber was könnte die SASA theoretisch? – ist Gesellschaftsgegenstand das Betreiben des öffentlichen und/oder kollektiven allgemeinen städtischen, vorstädtischen, zwischenstädtischen und außerstädtischen Personenverkehrsdienstes sowie jede andere Dienstleistung und/oder Tätigkeit im Bereich der Mobilität, sofern diese funktional und/oder subsidiär verbunden, verknüpft ergänzend zum Verkehrsdienst ist und für die Erreichung des Gesellschaftsgegenstandes und/oder für die Verwirklichung der von den Gesellschaften verfolgten Ziele des öffentlichen Interesses oder für einen optimalen Einsatz der betrieblichen Ressourcen als zweckmäßig erachtet wird. Die SASA hätte theoretisch die Voraussetzung, weitere Aufträge anzunehmen. Wir im Mobilitätsplan haben eine andere Entscheidung getroffen.

Übrigens steht jetzt die SASA, das ist eine In-House-Gesellschaft, unter Landeskontrolle und nicht mehr unter der Kontrolle der Städte Bozen und Meran. Auch das vielleicht ein Hinweis zu einem anderen Teil der Kritikpunkte. Das ist also eine Gesellschaft, die jetzt vom Land kontrolliert wird. Wir haben diese analoge Kontrolle, die wir ausüben, also das Veto-Recht zu allen Entscheidungen.

Zu Frage Nr. 5. Es ist kein Wettbewerbsvorteil gegeben. Das ist jetzt die knappe Antwort. Es ist gar noch nicht entschieden, wie die Züge der SAD angekauft werden sollen. Da sind wir noch im Prüfungsverfahren. Es sind verschiedene Optionen, die geprüft werden, unter anderem jene mit ÖBB. Es wird dann ge-

nau bewertet, welche die vorteilhafteste für das Land und somit für die Bürgerinnen und Bürger ist, aber es ist auf jeden Fall nicht ein Wettbewerbsvorteil für den einen oder anderen.

Zu Frage Nr. 6. Das Land vergütet Trenitalia zur Deckung der finanziellen Lasten für Fremdfinanzierung und Eigenfinanzierung sowie den angemessenen Gewinn mittels des sogenannten WACC-Prozentsatzes (weighted average cost of capital), der damals bei den Verhandlungen mit Trenitalia und der internen Simulation mit 6,73 Prozent festgelegt worden ist, wie auch im Vermerk für die staatliche Regierung des NARS (Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità) vorgeschlagen. Wir haben seinerzeit bei der zuständigen staatlichen Aufsichtsbehörde das Gutachten eingeholt, wie genau dieser Prozentsatz bei dieser Form des Ankaufs zu definieren ist. Die Züge, die Trenitalia mit einem Beitrag des Landes, 47.880.000 Euro aufgeteilt auf 9 Jahresraten, zu einem gesamten Preis von 63 Millionen Euro angekauft hat, dürfen nur auf Linien eingesetzt werden, die umlaufmäßig im Kompetenzbereich des Landes agieren, inklusive, das muss schon dazugesagt werden, Busfahrten bis Verona mit Austausch in Trient. Das Land entscheidet nach Ablauf des Dienstvertrages, wie diese Züge weiter eingesetzt werden. Hier besteht eine Gegenseitigkeit auch mit den Trentiner Zügen. Deshalb hat man das auch erlaubt.

Wichtig ist der letzte Satz. Nach Ablauf des Dienstvertrages entscheidet das Land, wie die Züge weiter eingesetzt werden, also kann Trenitalia nicht die Züge mitnehmen oder irgendetwas anderes damit machen, sondern diese müssen hier wieder eingesetzt werden, eventuell von einem anderen, wenn es nicht Trenitalia ist.

Zu Frage Nr. 7. Eine gute Zusammenarbeit mit den Staatsbahnen ist für die Weiterentwicklung des Bahnangebots in Südtirol von essentieller Bedeutung. Ing. Strisciuglio wurde im Sommer 2016 in seiner damaligen Funktion als gesamtstaatlicher Leiter des Bahnbetriebes bei RFI, also beim Schienennetzbetreiber in den Verwaltungsrat der STA berufen, um für strategische Ausbauprojekte der Riggertalschiene, der Meraner Bahn und des Virgl Tunnels eine enge Kooperation zwischen den Landestechnikern und der Zentrale von RFI in Rom aufzubauen. Gerade durch diese enge Zusammenarbeit war es möglich, diese Projekte von RFI finanziert und vorangetrieben eben auch auf die Schiene zu bringen. Das war genau die Phase, wo wir diese ganzen Verträge erarbeitet haben, wo RFI auch alles finanziert. Inzwischen – das ergänze ich – ist Ing. Strisciuglio einer anderen Funktion zugeordnet worden. Ich denke durchaus, dass darüber nachzudenken ist, ob wir eventuell Inkompatibilitäten wenn nicht gesetzlicher Natur so doch ethischer Natur haben. Das ist sicher ein Thema, mit dem man sich auseinandersetzen sollte, aber das war seinerzeit RFI und somit hat das nichts mit dem Zugbetrieb zu tun. Inzwischen hat Strisciuglio eine neue Aufgabe bekommen. Deshalb werden wir uns mit Sicherheit darüber unterhalten, inwieweit das jetzt noch zielführend ist. Er ist aber nie mit der Vergabe oder irgendwelcher Form befasst worden. Hier hat es keinen Interessenskonflikt gegeben. Das war das Thema Schienennetzausbau.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Kurze Replik. Vielen Dank für die Antwort! Nachdem eine sehr intensive Aufarbeitung der gesamten Thematik medialer Natur erfolgte, war es mir wichtig, auch hier im Landtag die Antworten seitens der Landesregierung zu hören.

Ich gehe nur auf den letzten Punkt ein. Ich weiß schon, er war damals RFI-Funktionär, ein durchaus hoher Funktionär. Es war auch im Zuge der Vergabe der Neuordnung der Konzessionen für die Vinschger Bahn. Sagen wir mal so. Er war nicht direkt Trenitalia- oder auch Busitalia-Funktionär usw. Die ehemaligen Staatsbahnen, sagen wir mal so, Trenitalia und auch RFI im anderen Bereich, dann Busitalia, die auch zu diesem Konglomerat gehört, sind natürlich Player in all diesen Bereichen. Jetzt sage ich mal so. Würde man jetzt einen Verwaltungsrat der SAD, Silbernagl oder wen auch immer, auch in die STA setzen, ... Das ist nicht ganz vergleichbar, aber doch irgendwo mit vergleichbar, denn es werden Anbieter auch aus diesem Bereich sein. Ich nehme an, Busitalia wird mitbieten. Vielleicht gibt es hier tatsächlich einen Interessenskonflikt. Es ist recht gut, wenn Sie das ansprechen. Vielleicht gibt es doch irgendwo im weitesten Sinne einen Interessenskonflikt, kann sein, kann nicht sein. Wenn ich das politisch bewerten darf, dann schaut das nicht sehr gut aus von der Optik her, oder, um es noch konkreter zu sagen, man macht sich angreifbar durch die Präsenz, und zwar von den anderen Playern, die unter Umständen mitmachen. So ganz in Ordnung ist das nicht. Das wird man unter Umständen auch lösen können.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 6/02/18 del 22/1/2018, presentata dai consiglieri Heiss, Dello Sbarba e Foppa, riguardante: Come procede l'istituzione del museo per ospitare la collezione Kreuzer? Prego di dare lettura dell'interrogazione.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Vielleicht kann auch die Kollegin Artioli, die eine ähnliche Anfrage gestellt hat, im Anschluss gleich Ihre Frage stellen, sodass der Landesrat das gewissermaßen in einem Aufwasch behandeln kann.

Vor einem Jahr, am 20. 1. 2017, wurde das Testament des Kunstmäzens Josef Kreuzer eröffnet: Darin vermachte der vormalige Richter seine 1500 Werke von 300 Künstlern umfassende Kunstsammlung zur Tiroler Moderne und zwei Stadthäuser dem Land Südtirol, unter der Auflage, innerhalb von sechs Jahren darin ein Museum zu errichten. Ein für unser Land ungewöhnlich großzügiger Akt, den LR Achammer durch zügige Projektentwicklung im Sinne des Erblassers honorieren wollte. Hierzu sollte eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden und das Vorhaben "Museum für Kunst der Tiroler Moderne" näher definieren. Es wäre nun, nach angemessener Frist erfreulich, Näheres über den Fortgang des Vorhabens zu erfahren, da es für Bozen und Südtirol von großer kultureller Bedeutung ebenso wäre wie eine Verpflichtung im Sinne von Mäzen Kreuzer.

Daher richten wir folgende Anfrage an die Südtiroler Landesregierung:

- Aus welchen Personen besteht die mit der Planung des künftigen Museums befasste Arbeitsgruppe?
- Welche bisherigen Projektschritte hat sie sich vorgenommen, wie lange währt ihr Mandat?
- Welche Phasen sind bis zur Museumseröffnung, die in fünf Jahren stattfinden soll, geplant?
- Wird es vorab eine Ausstellung an anderem Standort als Auswahl aus der Sammlung Kreuzer geben?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität – SVP): In Bezug auf die Anfrage Folgendes. Die Landesregierung hat die Abteilung Museen mit der Koordination der involvierten Landesämter und der Ausarbeitung des Museumskonzeptes beauftragt und das Südtiroler Landesmuseum mit der Öffnung des Hauses. Entsprechend arbeiten die zahlreichen Museumsexperten und Museumsexpertinnen der Abteilung und der Südtiroler Landesmuseen an dem Museumskonzept mit. Dies sind insbesondere die Gruppen. Die Kerngruppe für das Projekt Gertrud Gasser, Johanna Platzgummer, Laura Colovraznic und Karin Dalla Torre, also alles Kunsthistoriker, die Kulturgüter und die Datenbank führen bzw. Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Landesmuseums und auch Historikerinnen und Historiker, wissenschaftliche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Was eine weitere Arbeitsgruppe angeht, gehören dazu Barbara Stocker, Leo Andergassen, Esther Erlacher, Christian Terzer, Alexander Untersulzner, Christine Roilo und Hannes Obermair, auch alles Historiker bzw. Landesarchivare, Direktoren des Südtiroler Volkstumsmuseums und auch Leo Andergassen Direktor des Landesmuseums Schloss Tirol. Außerdem wurden und werden Kooperationsgespräche mit den zukünftigen Partnerorganisationen des Museums geführt, zum Beispiel Merkantilmuseum, Stadtmuseum, Museion Bozen, Südtiroler Künstlerbund usw. Auch die Kuratorin/Kuratoren des Katalogs zur Sammlung Kreuzer werden in die Museumsentwicklung eingebunden. Dabei denken wir an den Arch. Festi sowie Dr. Carl Kraus und Dr.in Eva Grat.

Welche bisherigen Projektschritte hat sie sich vorgenommen, wie lange währt ihr Mandat? Im ersten Projektjahr wurde der umfangreiche Sammlungsbestand mit den Bestandslisten in enger Zusammenarbeit mit dem Vermögensamt abgeglichen und die Landesinvestitionsinventarisierung auch vorgenommen. Im Gebäude wurden die baulichen Voraussetzungen geschaffen, um in Zukunft Sonderausstellungen zeigen zu können und die Sicherheitsvorkehrungen getroffen, um Besucherinnen und Besucher im ganzen Gebäude führen zu können. Die technischen Voraussetzungen wurden geschaffen, um für die Verwaltung und Führung des Museums Arbeitsplätze einzurichten. Das Museumskonzept wurde auch ausgearbeitet. Wir arbeiten auch daran.

Welche Phasen sind bis zur Museumseröffnung, die in fünf Jahren stattfinden soll, geplant? Das Museumskonzept wird in den nächsten Wochen vorgelegt. Die Führungen im gesamten Gebäude und eine erste Sonderausstellung möchten wir nicht nur innerhalb dieses Jahres aktivieren, sondern früher, aber den genauen Zeitplan sind wir in diesem Moment nicht imstande zu sagen, aber innerhalb des Jahres werden wir das komplett auch aktivieren.

Wird es vorab eine Ausstellung an anderem Standort als Auswahl aus der Sammlung Kreuzer geben? Es wird eine innovative Ausstellung und ein Vermittlungsformat für den öffentlichen Raum in Bozen vorgeschlagen, das die Öffentlichkeit auf die Eröffnung des Museums auch vorbereitet. Das möchten wir vorher

machen, um zu zeigen, dass wir auch vorbereitet sind, dies komplett zu aktivieren. Wir freuen uns eigentlich schon, dass wir an diesem Projekt arbeiten können bzw. auch diese Besonderheit allen zu zeigen.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Danke, Herr Landesrat, für die Auskunft, die ich auch in Kopie erbitte.

Ich entnehme daraus, dass die Arbeitsschritte relativ zügig vorangehen, natürlich mit einer relativ großen Arbeitsgruppe, von der wir hoffen, dass sie auch koordiniert und zielorientiert agieren kann. Wir entnehmen Ihrer Antwort auch mit Interesse, dass bereits im heurigen Jahr sicher aus gegebenem Anlass auch eine entsprechende Vorausstellung stattfindet, die dann auch ein Impuls für andere Mäzene sein könnte, sich dieser großzügigen Geste des Herrn Kreuzer seligen Angedenkens anzuschließen.

ARTIOLI (Team Autonomie): Chiedo di poter avere anch'io copia del documento.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 17/02/18 del 29/1/2018, presentata dal consigliere Noggler, riguardante pensionati indebitati senza colpa: è stato possibile correggere l'errore amministrativo in questione? Prego di dare lettura dell'interrogazione.

NOGLER (SVP): Im Juni des vergangenen Jahres wurde bekannt, dass das Land von 13 Pensionisten einen Teil der Pension - eigentlich ist es die Ergänzungszulage - nachträglich zurückverlangt, weil sie durch einen Fehler des Amtes ihnen nicht zustehendes Geld bekamen. Da es sich um Personen handelt, die ohnehin keine hohe Pension beziehen, war das natürlich für die Betroffenen eine Hiobsbotschaft. Da der Fehler über gut 7 Jahre nicht entdeckt worden war, kamen Beträge zusammen, die am Ende mehr als die Hälfte der Jahresrente dieser Pensionisten ausmachen können. Im Schnitt handelt es sich um rund 3.100 Euro pro Person. Wir können uns ausmalen, was das für einen Mindestrentner bedeutet. Die zuständige Landesrätin hat im vergangenen Sommer zugesagt, dass man notfalls das Problem "auf gesetzgeberischer Basis" lösen wolle.

Dies scheint jedenfalls angebracht, da die Härte des Gesetzes nicht die Schwächsten treffen soll und das Vertrauen der Bürger in die Verwaltung aufrecht zu erhalten ist.

Dies vorausgeschickt, ergehen an das zuständige Mitglied der Landesregierung folgende Fragen:

1. Ist das Problem der 13 Pensionisten inzwischen auf Verwaltungsebene gelöst worden?
2. Falls nein: Welche Gesetzesänderung erscheint dann notwendig, um das Problem zu lösen?

DEEG (Landesrätin für Familie und Verwaltungsorganisation - SVP): Bezugnehmend auf die Anfrage, Sie haben es schon im Verlesen des Textes ergänzt, darf ich vielleicht noch einige Informationen vorab geben.

Bei den Rückforderungen handelt es sich nicht um Rückforderungen von Pensionen. Das, was ausbezahlt wurde oder immer noch ausbezahlt wird an die Leute ... Diese Ergänzungszulage haben wir mit dem Personalgesetz aus dem Jahre 2015 abgeschafft, das heißt, dass das sehr alte Bestimmungen sind, die einfach noch an jene ausbezahlt werden, die sie dazumal erhalten haben, neue gibt es keine mehr. Das, was derzeit in diesem Schreiben zurückgefordert wird, ist weder die Ergänzungszulage noch die Pension, sondern es handelt sich um sogenannte Inflationsanpassungen. Sie wissen, dass es im öffentlichen Dienst seit dem Jahre 2011 aufgrund des Stabilitätspakts für die Gehälter eine Begrenzung in dem Sinne gegeben hat, dass keine neuen Kollektivverträge mehr verhandelt werden dürfen und auch die Inflationsanpassung der Gehälter ab dem Zeitpunkt per Staatsgesetz nicht mehr vorgesehen war. Sie wissen es auch und können sich vielleicht daran erinnern, dass mit Verfassungsgerichtsurteil vom Herbst 2015 dieser Stopp für die Zukunft, nicht für die Vergangenheit für verfassungswidrig erklärt worden ist. Sie wissen auch, dass wir einen bereichsübergreifenden Kollektivvertrag für 40.000 öffentliche Bedienstete im Ausmaß von 145 Millionen Euro verhandelt haben, der jetzt auch in Umsetzung ist.

Dies alles vorausgeschickt, wurde hier effektiv, das darf man sagen, auch ein Fehler gemacht insofern, dass diese Pensionen, weil es sehr alte Pensionen sind, händisch berechnet werden und das Pensionssamt derzeit auch aufgrund der starken Pensionierungswelle sich wirklich schwer tut, allen Obliegenheiten zeitgerecht nachzukommen. Das heißt ganz konkret, dass sie 20 bis 30 Stellen mehr bräuchten, damit sie in der Lage sind, das Arbeitspensum zu bewältigen. Das hat zur Folge gehabt, dass diese konkrete per Hand nachzurechnende Geschichte der Inflationsanpassung dieser Pensionen etwas verspätet erfolgt ist und auch

eine zeitlang diese Inflationsanpassung weiter erfolgt ist, obwohl sie nicht hätte erfolgen dürfen. Die Folge war, dass diese Betroffenen die Inflationsanpassung aber nicht zu Recht erhalten haben, weil sie nicht hätte ausgezahlt werden sollen. Das Land genauso wie das NISF die Verwaltung – das schreibt mir auch der zuständige Abteilungsdirektor für das Personal – gesetzlich verpflichtet ist, diese nicht zustehenden ausbezahlten Summen unter Einhaltung der Verjährungsfrist von den betroffenen Personen zurückzuverlangen. Was man versucht, ist im Bewusstsein, dass das immer eine ganz schwierige Geschichte ist, wenn man solche Zahlungen zurückfordern muss, man mit den Betroffenen auch Gespräche sucht, man auch Ratenzahlungen vereinbart hat. Nichtsdestotrotz, das möchte ich auch sagen, tut es mir selber persönlich im Herzen weh, weil die Betroffenen, wie es Kollege Nogglер richtig sagt, ganz oft auch Witwen von schon verstorbenen Förstern sind. Das sind Zusatzergänzungszahlungen auf die Forstpensionen und die Betroffenen nicht in einer ganz guten Situation sind, was jetzt natürlich eine Herausforderung für sie darstellt.

Was müsste man tun? Man müsste per Gesetz vorsehen, dass man auf die Rückforderung dieser Zahlungen verzichtet. Wir sind noch in Diskussion, das darf ich auch sagen, und können diese Diskussion gerne weiterführen. Wie gesagt, ohne Gesetz wird es nicht gehen.

Ich darf darauf hinweisen, die Verwaltung macht das immer wieder, dass es natürlich ein Präzedenzfall ist, gesetzlich ist es so. Immer, wenn jemand etwas unrechtmäßig erhält, muss das zurückgefordert werden auf allen Ebenen. Wenn wir da eine Ausnahme machen wollen, dann steht sie dem Gesetzgeber zu. Wir müssen allerdings wissen, dass es sich um einen Präzedenzfall handelt, der auf viele Situationen eine Auswirkung haben kann. Das ist im Moment die Situation, wie sie mir derzeit vorliegt.

NOGGLER (SVP): Frau Landesrätin, Sie machen sich das sehr einfach. Sie haben ein halbes Jahr, nachdem Sie die betreffenden Personen aufgefordert haben, den Betrag zurückzuzahlen, in der Tageszeitung "Dolomiten" vom 23. Juni Folgendes gesagt: *"Unser Wille ist da, eine Lösung zu suchen, zumal es sich um Menschen handelt, die keine hohen Renten beziehen, wo sie sich auf Rechtssicherheit verlassen haben."* Jetzt, ein halbes Jahr nach dieser Mitteilung an die Bevölkerung schreiben Sie: *"Sehr geehrte Frau/ sehr geehrter Herr, Sie haben einen Betrag von 7.512,70 innerhalb von 30 Tagen zurückzubezahlen."*

DEEG (Landesrätin für Familie und Verwaltungsorganisation - SVP): (unterbricht)

NOGGLER (SVP): Das ist Ihr Beamter. Auf der einen Seite versprechen Sie, das Problem zu lösen, auf der anderen Seite schreiben Sie, dass innerhalb von 30 Tagen 7.512,70 Euro zurückzubezahlen sind. Das an die Rentner. Das ist nicht unbedingt das, was Sie über die Medien versprochen haben. Vielen Dank!

PRESIDENTE: Interrogazione n. 2/02/18 del 22/1/2018, presentata dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, riguardante il riassetto della strada statale a Tubre in Val Monastero crea scotto. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Die Staatsstraße im Zentrum von Taufers im Münstertal wurde unlängst in einem ersten Abschnitt neu gestaltet und mit gepflasterten Bodenschwellen versehen. Auch der Gehsteig wurde gepflastert und auf Straßen-Niveau abgesenkt. Bei der Bevölkerung sorgen diese Maßnahmen für großen Unmut, da die Autos den Gehsteig nun als erweiterte Fahrfläche benutzen und die gepflasterten Bodenschwellen (durch die darüber fahrenden Autos) Lärm und Vibrationen verursachen, die sich bis in die angrenzenden Häuser übertragen. Die betroffenen Bürger fordern daher einen Rückbau.

Die Gefertigten stellen daher die Anfrage:

1. Welche Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen, um die Sicherheit der Fußgänger auf den Gehsteigen wieder herzustellen und die Lärm- und Vibrationen verursachenden Bodenschwellen zu beseitigen?
2. Ist es mit der Straßenverkehrsordnung überhaupt vereinbar, dass ein Gehsteig auf Straßen-Niveau gesenkt wird und somit als erweiterte Fahrbahn für Autos genutzt wird?
3. Wer haftet für die Schäden, die durch die Vibrationen entstehen?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität – SVP): Zu Frage Nr. 1. Die Sicherheit für die Fußgänger auf den Gehsteigen wurde durch die umgesetzten Maßnahmen verbessert. Die entsprechenden Untersuchungen waren bereits in der Planungsphase einer spezifischen Sicherheitsanalyse, welche vom technischen Landesbeirat positiv begutachtet wurde. Hinsichtlich der Bodenschwellen und der entsprechenden weiteren Vorgehensweise steht die Landesverwaltung derzeit mit der Gemeindeverwaltung in Kontakt, um zu sehen, ob man noch Verbesserungen machen kann, um den zweiten Teil definitiv anzugehen.

Zu Frage Nr. 2. Die umgesetzten Maßnahmen stehen nicht im Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung.

Zu Frage Nr. 3. Der Landesverwaltung sind keine nachweislich von Vibrationen verursachten Schäden bekannt. Wenn dies der Fall sein sollte, dann soll man dies einfach der Gemeinde melden. Selbstverständlich aktivieren wir uns dann, um dem nachzugehen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich war selbst in Taufers und habe dort einen Lokalausweis vorgenommen, weil mich betroffene Bürger, die an diesem Straßenabschnitt wohnen, gebeten haben, dass ich mir das einmal selbst ansehe. Man sieht es in Taufers im Münstertal sehr wohl, weil dieser Ausbau noch nicht auf das ganze Dorf vollzogen worden ist. Im alten Bereich der Gehsteig, der erhöht ist, also das stimmt nicht, dass dieser abgesenkt wurde, und im neuen Bereich, wo er auf Straßenniveau ist. Ich weiß nicht, ob Sie sich in diesem Gebiet des Landes auskennen, aber hinter der Gemeinde Taufers – der Kollege Theiner wird das bestätigen können – befindet sich an der Schweizer Grenze eine große Baufirma, die regelmäßig mit großen LKWs durch das Dorf Taufers fährt. Wenn Sie auf diesem Bild, was ich Ihnen angezeigt habe, stehen und Autos entgegenkommen, dann drücken die LKWs Sie gegen die Mauern. Das ist mir selbst passiert. Entweder Sie gehen auf die Seite oder der LKW überfährt Sie. Das ist eine effektive Gefährdung der Bevölkerung, die diesen Gehsteig benützt, zumal es ohnehin schon fragwürdig ist. Die Bevölkerung muss hergehen, über die Straße gehen, ein Stück weitergehen, dann wieder auf die andere Seite gehen. Das hängt natürlich auch mit der Bausubstanz in Taufers zusammen, die einen Ausbau schwierig macht, nur die derzeitige Situation ist wirklich untragbar. Hinzu kommt, dass diese Bodenschwellen - ich hatte mir im ersten Moment auch gedacht, dass dies optisch gar nicht einmal schlecht aussieht - im ersten Moment als eine Verbesserung der Situation wirken, nur stimmt es wirklich. Vorher ist die gesamte Straße asphaltiert worden. Jetzt sind diese Bodenschwellen dort, die mit Kopfsteinpflaster gepflastert werden. Vor allem wenn die LKWs und Autos drüberfahren, verursacht dieses Rütteln über die Kopfsteinpflaster regelmäßig eine Lärmbelastigung und auch eine spürbare Vibration, wenn man dort steht. Ich habe es selbst beobachtet. Die Leute, die in diesen Häusern wohnen, sagen, dass sie nachts diese Vibrationen bis in ihre Häuser spüren, einhergehend mit Schäden, das heißt es werden jetzt beispielsweise Risse in diesen Häusern sichtbar. Es kommt dazu, dass keinerlei Drainagearbeiten gemacht worden sind, das heißt hier sickert die Feuchtigkeit ein, weil es kein geschlossener Belag mehr ist und sickert direkt in die Häuser ein. Die Hausmauern werden feucht und die Bevölkerung fragt sich, wer für diese Schäden haftet. Das ist der Gemeinde bekannt und ihr mitgeteilt worden. Die Gemeinde sagt, das ist so geplant worden und ist so in Ordnung, nur die Bevölkerung sagt sich, wir haben einen Schaden am Haus, eine Lärmbelastigung, eine Vibrationsbelastigung und die Bürger vor allem im oberen Abschnitt weigern sich, dass ein weiterer Ausbau vorgenommen wird und verlangen sogar einen Rückbau, weil dieser Ausbau der Straße zum Nachteil geworden ist.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 9/02/18 del 22/1/2018, presentata dal consigliere Pöder, riguardante alloggi dichiarati inagibili in Alto Adige. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Unbewohnbare Wohnungen in Südtirol

1. Wie viele Wohnungen sind in Südtirol für unbewohnbar erklärt worden? Bitte um Angabe für 2015, 2016 und 2017.
2. Wie viele von diesen sind aktuell noch unbewohnbar?
3. Wie viele von diesen sind aktuell trotzdem noch bewohnt?

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere edili e patrimonio - Partito Democratico - Demokratische Partei): In Beantwortung Ihrer Anfrage bezüglich der für unbewohnbar erklärte Wohnungen in Südtirol kann zu der Anzahl laut Frage Nr. 1 Folgendes mitgeteilt werden. Im Jahr 2015 waren es 124 Wohnungen, im Jahr 2016 waren es 79 und im Jahr 2017 waren es 39.

Die Antwort auf die Fragen Nr. 2 und Nr. 3 fallen in die Kompetenz der Gemeinden.

Lo abbiamo anche inoltrato alla rappresentanza dei comuni, an den Gemeindenverband, però il Gemeindenverband tramite del Geschäftsführer Dr. Galler ha risposto, dass der Südtiroler Gemeindenverband über diese Daten nicht verfügt. Si dovrebbe chiedere direttamente a loro che facciano una rilevazione.

PRESIDENTE: Il consigliere Pöder rinuncia alla replica.

Interrogazione n. 10/02/18 del 24/1/2018, presentata dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Heiss, riguardante la provenienza dei rifiuti residui. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): In Hotellerie und Gastgewerbe fallen große Müllmengen an, die vor allem durch die 7 Millionen TouristInnen, die jährlich Südtirol besuchen, verursacht werden. Die Publikation *astatinfo Nr. 37 (06/2017) "Tourismus und Umwelt"* hält dazu fest: "Eine der stärksten Auswirkungen des Tourismus auf die Umwelt ist die erhöhte Abfallproduktion."

Daher richten wir folgende Anfrage an die Südtiroler Landesregierung:

- Welche Restmüllmengen fielen in den letzten drei Jahren im Bereich von Gastgewerbe und Hotellerie an? Bitte getrennt nach Jahren angeben.
- Welcher prozentuelle Anteil an der Gesamtrestmüllmenge ist das jeweils?
- Im Vergleich dazu, welche Restmüllmengen sind in den letzten drei Jahren in Privathaushalten, Industrie, Handwerk und im Dienstleistungssektor entstanden? Bitte nach Sektor und Jahr trennen und in absoluten Zahlen und Prozentwerten angeben.
- Gibt es laut Wissen der Landesregierung in den Gemeinden Südtirols Tarifunterschiede zwischen Privathaushalten und Tourismusbetrieben? Wir bitten um Mitteilung des Wissensstandes.

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Die Menge von erzeugten Restmüll hängt ganz klar von der Anzahl der Personen ab, die sich auf dem Gemeindegebiet befinden, unabhängig ob es sich dabei um Touristen oder um Ansässige handelt. In Gemeinden mit viel Tourismus spiegelt sich daher die Anwesenheit von mehreren Personen auf dem Gemeindegebiet auch in der erzeugten Restmüllmenge wieder. Die Abfallgebühr fußt in Südtirol auf dem Verursacherprinzip. Der Restmüll, der im Hotelgewerbe erzeugt wird, wird nicht anders behandelt als jener, der aus den Haushalten stammt. Voraussetzung ist, dass die Qualität und die Art der Abfälle, die über die öffentliche Sammlung gesammelt werden, vorab mittels Gemeinemüllordnung festgelegt werden. Wurden diese Eckpunkte definiert und somit garantiert, dass über die Restmüllsammlung nur jene Abfälle erfasst werden, die aufgrund der Qualität und Quantität dem Hausmüll gleichgestellt werden können, zahlt der Benutzer des Dienstes ausschließlich in Funktion der erzeugten Abfallmenge und nicht in Funktion der wirtschaftlichen Kategorie, der er angehört. Abgesehen von den verschiedenen Bewertungen über mögliche Auswirkungen der Touristen auf das Landesgebiet liegen die von Ihnen angefragten Daten nur bei den Gemeinden auf. Eine Aufarbeitung dieser Daten für jede einzelne Gemeinde ist sicherlich nicht einfach. Der Grund liegt darin, dass zum Beispiel Hotels nicht in einer eigenen Kategorie zusammengefasst sind, sondern als einzelne Benutzer der Gemeinemülldienste erfasst werden.

Dies vorausgeschickt, möchte ich auf die Fragen Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 eingehen. Diese Daten sind im Besitz der Gemeinden. Sie müssten wenschon direkt von den einzelnen Gemeinden angefordert werden.

Zu Frage Nr. 4. Die Tarifunterschiede ergeben sich aus der Bestimmung der Grundgebühr. Diese wird von den Gemeinden gemäß den Kriterien des Dekrets des Landeshauptmannes Nr. 17 aus dem Jahr 2003 berechnet. Die Festlegung des Einheitspreises für den variablen Teil der Abfallgebühr ist an die Abfallmenge gekoppelt und erfolgt auf der Grundlage, wie vorhin ausgeführt, des Verursacherprinzips.

Frau Kollegin Foppa, wir würden Ihnen sämtliche Daten, die wir haben, auf elektronischem Wege zur Verfügung stellen. So können Sie entscheiden, was für Sie von Interesse ist. Ich übermittle Ihnen diese Daten, damit Sie zeitgleich darin Einsicht nehmen können.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Vielen Dank! Mit dem Müll ist es ein bisschen wie mit den Daten. Da macht die Menge auch immer sehr den Unterschied, Herr Landesrat. Sie hatten mir zu Alperia zu den Umweltgeldern auch ein paar hundert Seiten Daten geschickt, die ich dann selbst durcharbeiten konnte.

Ich hatte schon vor zwei Jahren angefragt, ob nicht zur gesamten Müllmenge in Südtirol eine allgemein verständliche Publikation möglich wäre, denn immer wieder werden wir als Grüne nach den Herkunftsmengen von Müll und gerade nach solchen Daten gefragt. Es besteht, glaube ich, sehr großes Interesse und auch Sie, die immer in die Richtung arbeiten, weniger Müll zu produzieren, müssen auch auf die Sensibilität der Bevölkerung setzen. Es geht nicht an, dass beispielsweise der Verdacht besteht, dass die Allgemeinheit mitbezahlt beispielsweise für einzelne Wirtschaftssektoren. Deshalb auch diese Fragen, denen wir mit dieser Anfrage nachgehen wollten.

Ich frage Sie noch zusätzlich, wie das ASTAT auf diese Aussage kommt, dass ein erhöhtes Müllaufkommen ist, wenn man davon nichts weiß.

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Es ist klar, dass Tourismus natürlich auch Müll verursacht, aber es ist, wie gesagt, nicht so, dass die Einheimischen hierfür bezahlen, sondern alle nach dem Verursacherprinzip zahlen. Deshalb ist es genau die Menge, und hier zahlt jeder unabhängig, ob es ein privater Haushalt oder ein Gewerbetreibender ist. Deshalb trifft die Vermutung nicht zu, dass die Allgemeinheit dafür bezahlt, sondern wir bezahlen alle nach dem Verursacherprinzip.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 22/02/18 del 1/2/2018, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante antenna Cipmo - missione Israele cooperazione e sviluppo. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

ARTIOLI (Team Autonomie): Si è svolta recentemente una missione in Israele organizzata dall'organizzazione di promozione sociale Antenna Cipmo. Risulterebbe che l'organizzazione abbia richiesto un sostegno da parte della presidenza della Provincia autonoma di Bolzano, ufficio affari di gabinetto - cooperazione e sviluppo.

Si chiede cortesemente al Presidente della Provincia:

di visionare copia di tutta l'eventuale documentazione rispetto al progetto presentato con l'importo complessivo richiesto e la delibera con la motivazione del sostegno al progetto, compreso l'importo deliberato dalla giunta. Se sia previsto una verifica sull'andamento del progetto e della missione recentemente svolta.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Das im Betreff genannte Projekt wurde 2017 im Rahmen des Aufrufs zur Einreichung für Bewusstseinsbildungsprojekte über Entwicklungspolitik, globales Lernen und Minderheiten eingereicht. Es sah in seiner ursprünglichen Version mehr Initiativen vor. Beantragt wurde eine Landesfinanzierung in Höhe von 102.179 Euro. Das Projekt wurde nur zum Teil genehmigt, und zwar eine Projekt- und Austauschreise einer Südtiroler Delegation nach Israel wurde wenn auch mit stark reduzierten Kosten genehmigt - auch diese hat ursprünglich wesentlich höhere Kosten vorgesehen -, da von Seiten der Knesset-Abgeordneten ein Interesse im autonomiepolitischen Austausch mit Südtirol bekundet worden ist. Wir haben eine offizielle Anfrage dazu erhalten. Wir haben gesagt, dass wir diesen Teil berücksichtigen können. Die Organisation und Abhaltung einer Konferenz zur Situation im Nahen Osten wurde ebenfalls genehmigt, jedoch mit der Empfehlung, sie mit der erfolgten Reise zu verbinden, um Kosten zu sparen, etwa indem die teilnehmenden Abgeordneten als Referenten eingesetzt werden. Auch hier wurden die Kosten im Rahmen der Bewertung noch einmal gekürzt. Die weiteren vorgeschlagenen Initiativen wurden hingegen abgelehnt, da sie entweder nicht ausreichend beschrieben waren oder den Schwerpunkten der Ausschreibung nicht entsprachen. Mit Dekret des Direktors der Abteilung "Präsidium und Außenbeziehungen" Nr. 1045/2017 wurde für die Umsetzung des Vorhabens ein Landesbeitrag in Höhe von 13.500 Euro genehmigt. Das war dann der Beitrag, während der Projektträger, wie von den einschlägigen Kriterien vorgesehen, als Eigenbetragsleistung einen Wert von weiteren mindestens 5.576 Euro in das Projekt einbringen muss. Wir dürfen nie das Ganze finanzieren, sondern immer nur einen Teil. Auch bezogen auf das Projekt, also auch auf das, was wir genehmigt haben, mussten sie einen Teil selber finanzieren, weil wir nie das Ganze finanzieren dürfen. Nach Projektabschluss ist der Träger verpflichtet, neben einem detaillierten Bericht über die Durchführung, dem auch alle im Zuge des Projekts ausgearbeiteten Produkte beigelegt

werden müssen, auch eine vollständige Projektabrechnung vorzulegen. Das muss natürlich erst noch erfolgen. All diese Unterlagen werden einer voll inhaltlichen Kontrolle unterzogen.

ARTIOLI (Team Autonomie): Posso avere copia degli atti?

PRESIDENTE: Interrogazione n. 11/02/18 del 24/1/2018, presentata dal consigliere Blaas, riguardante: A chi appartengono i mezzi del trasporto pubblico locale? Prego di dare lettura dell'interrogazione.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Die derzeitige Debatte rund um das Eigentum der Busse im öffentlichen Nahverkehr bedarf einer Erörterung.

Die Landesregierung wird um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Welcher Eigentümer scheint im Besitzschein und im "Autobüchlein" der Autobusse, die im öffentlichen Nahverkehr den Konzessionären übergeben wurden, auf?
2. Welche Rechtsmittel gedenkt die Landesverwaltung auszuschöpfen, um ihre eventuellen Eigentumsansprüche auf die Busse und die anderen Fahrzeuge, welche mit Steuermitteln angekauft wurden und sich im Einsatz im öffentlichen Nahverkehr befinden, nach einem Konzessionsverfall geltend zu machen?
3. Was passiert mit den Bussen, Zügen und anderen Fahrzeugen nach dem Verfall der Konzessionen? Gehen diese ins Eigentum des Landes zurück oder verbleiben sie bei den Konzessionären bzw. haben diese ein Ankaufsrecht?
4. Was geschah in der Vergangenheit nach dem Ablauf der Konzession mit den Fahrzeugen, welche für den öffentlichen Nahverkehr bestimmt waren?
5. Was geschah in der Vergangenheit mit den Bussen und Fahrzeugen, welche im öffentlichen Nahverkehr durch Konzessionäre im Einsatz waren und welche ausgemustert wurden?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität - SVP): Was Frage 1 anbelangt, werde ich genauso antworten, wie bereits der Landeshauptmann zuvor auf die Frage des Abgeordneten Pöder geantwortet hat. Der Konzessionär ist sowohl im Fahrzeugschein als auch im Besitzschein als Eigentümer eingetragen. Die Ausnahme bilden einige wenige Liniensbusse, die mit Leasing-Vertrag gekoppelt sind und für welche im Fahrzeugschein die Leasing-Gesellschaft als Besitzer und der Konzessionär als Leasingnehmer aufscheint. Im Besitzschein ist die Leasing-Gesellschaft bis Ablauf des Vertrages als Eigentümer eingetragen.

Zu Frage Nr. 2. Artikel 7 Absatz 8 des Landesgesetzes vom 2. Dezember 1985, Nr. 16 sieht Folgendes vor - ich verlese es -: "*Der Konzessionär, der die Dienstleistung ganz oder teilweise einstellt, hat die Pflicht, die mit Landesbeitrag gekauften unbeweglichen und beweglichen Güter, welche von der konzessionserteilenden Körperschaft für die Dienstauführung als zweckdienlich erachtet werden, dem nachfolgenden Konzessionär zu dem Preis zu übertragen, welcher aus dem allfälligen noch nicht abgeschriebenen Betrag der vom Konzessionär getätigten Finanzierung gebildet ist.*" Die Beiträge für den Ankauf von Rollmaterial wurden laut Artikel 12 und Artikel 15 des Landesgesetzes von 1985 vergeben, wobei im Artikel 15 Absatz 5 vorgesehen war, dass bei Veräußerung der Sache ohne Bewilligung der gesamte zugewiesene Zuschuss widerrufen würde. Im Absatz 6 war weiters vorgesehen: "*Stellen die zuständigen Behörden fest, dass eine Sache, für die ein Zuschuss für die Investitionsausgaben gewährt wurde, ohne Bewilligung des zuständigen Landesrates für einen anderen als den vorgesehenen Zweck verwendet wurde, so wird der gesamte zugewiesene Zuschuss widerrufen.*" Zu diesem Thema ist jedenfalls die Anwaltschaft beauftragt worden, ein Gutachten zu erstellen.

Die Frage Nr. 3 gilt bereits mit Frage Nr. 2 beantwortet.

Zu Frage Nr. 4: Die Konzessionen verfallen erst im November 2018, also im November dieses Jahres. Deshalb ist dieser Fall bisher noch nicht eingetreten. In der Vergangenheit sind die Busse bei Übernahme, zum Beispiel Widerruf oder Abtretung einer Konzession, an den übernehmenden Konzessionär übergegangen.

Zu Frage Nr. 5: Die nicht mehr diensttauglichen Busse wurden von den Konzessionären verkauft. Die Busse waren jedoch so alt, dass sie nur zu einem geringen Preis verkauft werden konnten. Manchmal wurden sogar Verluste gemacht. Für diesen Schritt mussten sie vorher um Genehmigung anfragen. Aktuell wird die Genehmigung zur Veräußerung der Autobusse im Liniendienst laut Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) des

Dekretes vom 14. Dezember 2016, Nr. 33, Durchführungsverordnung im Bereich öffentliche Mobilität vom zuständigen Abteilungsdirektor erteilt. Ich kann eine Kopie der Beantwortung zur Verfügung stellen.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Landesrat, für Ihre Ausführungen! Danke, dass Sie mir die Unterlagen schriftlich zur Verfügung stellen! Ich muss aber feststellen, dass hier doch unterschiedliche Auffassungen vorherrschen. Sie, Herr Landesrat, und auch der Landeshauptmann sind der Auffassung, dass die Busse nach der Ausmusterung Eigentum des Landes sind. Wenn ich allerdings den Ausführungen des sogenannten CEO der SAD folge, sagt dieser, dass diese im Eigentum der SAD sind. Es handelt sich immerhin um eine beträchtliche Geldsumme. Bei 300 Bussen, die die SAD zur Verfügung hat, und einem angeblichen Marktwert von 100.000 Euro je Bus, sind das immerhin satte 30 Millionen Euro. Gespannt verfolgen wir den Lauf der Dinge, die Konfrontation, die an Sie herangetragen wurde. Ich glaube, diese Sache wird uns noch länger verfolgen. Allerdings muss ich schon sagen, dass diese Busse in der Vergangenheit verkauft wurden, wie Sie richtigerweise hier ausgeführt haben. Ich bin aber der Meinung, dass niemand draufgezahlt hat, der einen Bus bezahlt bekommt und diesen noch verkauft. So weit wird es nicht gekommen sein, dass ein Konzessionär noch ein Negativgeschäft bezuschusst hat. Ich glaube, in der Vergangenheit hat man zwischen Land und Konzessionären das sogenannte "Leben-und-Leben-lassen-Prinzip" gehabt. Mittlerweile ist das einseitig durch den CEO der SAD aufgekündigt worden. Man hört relativ wenig von den restlichen Konzessionären. Und warum? Ich vermute, dass hier jemand gerührt hat, die Sache langsam anfängt zu stinken und die Sachen so an die Oberfläche kommen. Von daher bin ich gespannt, wie sich die Dinge entwickeln. Ich glaube nicht, dass das die letzte Anfrage oder die letzte Diskussion zu diesem Thema in diesem Haus sein wird.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 23/02/18 dell'1/2/2018, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante polo museale - Museo civico di Bolzano. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

ARTIOLI (Team Autonomie): E' tempo di risposte concreta ai cittadini di Bolzano, riguardo il destino del museo civico. Si chiede cortesemente alla giunta:

di poter avere un quadro almeno sommario di quanto la Provincia e il Comune di Bolzano intendano intraprendere per sviluppare un progetto, sia in termini fisici che di contenuti.

Abbiamo questo problema del Museo civico di Bolzano, perché non si capisce se e quando aprirà.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität - SVP): Da das Stadtmuseum Bozen unter die Zuständigkeit der Gemeinde Bozen fällt, wurde die Anfrage an die Gemeinde weitergeleitet. Diese hat wie folgt Stellung genommen: *"Das Stadtmuseum fährt mit den Projekten der Wiederherstellung des Gartens der provisorischen Wiedergewinnung der Räumlichkeiten der ehemaligen Kabine und der Anpassung der Anlage fort, in Erwartung, dass die laufenden Verhandlungen bezüglich der Verlagerung der Stadtbibliothek ins Bibliothekszentrum es möglich machen, das Stadtmuseum in ein umfassenderes Projektnetz zwischen Museumseinrichtungen einzufügen."* Das ist die Antwort, die uns die Gemeinde Bozen gegeben hat. Ich werde Sie Ihnen gerne weiterleiten.

ARTIOLI (Team Autonomie): Chiedo copia della risposta, grazie.

PRESIDENTE: Interrogazione n. 28/02/18 dell'1/2/2018, presentata dalla consigliera Hochgruber Kuenzer Treno, riguardante treno della Val Pusteria: frequenti cancellazioni senza sostituzioni. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

HOCHGRUBER KUENZER (SVP): Seit einigen Wochen vermelden Benutzer der Pustertaler Bahn unerwartete und auch unangekündigte Ausfälle der Züge ab Franzensfeste ins Pustertal bis nach Innichen, und retour. Abgesehen von der unzureichenden Kommunikation an die Reisenden bzw. an die Pendler, gibt es für die wenigsten Ausfälle einen Ersatz.

Alternativen, etwa ein Busangebot, welches das Pustertal mit Franzensfeste verbindet, ist praktisch nicht existent. In einer besonders prekären Lage finden sich jene wieder, die abends mit dem Zug zurück fahren wollen: Fällt der Zug aus Richtung Franzensfeste oder aus Richtung Innichen in Richtung Bruneck aus, gibt es weder einen Ersatz- noch einen Linienbus. Wer hängen bleibt, sitzt fest.

Für regelmäßige Pendler ist die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs damit kaum interessant und das Privatfahrzeug bleibt als einzige Alternative.

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

1. Was sind Ursachen der sich häufenden Ausfälle der Züge der Pustertaler Bahn und der fehlenden Ersatzdienste?
2. Ist geplant, die Angebote im Öffentlichen Nahverkehr aufeinander abzustimmen, indem die Fahrpläne der Anbieter des Landes und jene der staatlichen Eisenbahn auf den Bedarf von regelmäßigen Pendlern und Reisenden angepasst werden – wie es zur Abdeckung des Bedarfs im Öffentlichen Nahverkehr in anderen Bezirken bereits erfolgt ist?
3. Warum gibt es keine Buslinien, die das Pustertal mit Franzensfeste und retour im Stundentakt verbinden? Sind solche angedacht?

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität - SVP): Zu Frage Nr. 1: Die Analyse der in diesem Jahr ausgefallenen Züge zeigt, dass die besonderen Wetterbedingungen auch dazu beigetragen haben, dass Zugausfälle angestiegen sind. Das ist statistisch auch so belegbar. Einerseits - muss man sagen - der viele Schnee und andererseits die tiefen Temperaturen bringen besondere technische Herausforderungen mit sich. Zur Schneeräumung können zum Beispiel die Weichen- und Oberleitungen vereisen. Bei einem Gespräch mit den Infrastrukturbetreibern von RFI letzte Woche in Verona wurde uns mitgeteilt, dass die jüngsten Ausfälle im Pustertal ausgelöst durch Witterungsverhältnisse und Defekte in diesem Ausmaß nicht vorhersehbar waren. Entsprechend sind bei plötzlichen Zugausfällen technische Zeiten für einen Ersatzdienst immer notwendig. Wir haben die Probleme erörtert und suchen nun das Gespräch mit den Infrastrukturbetreibern für die Problemlösung.

Zu Frage Nr. 2: Die Fahrpläne von Bahn und Bus, auch die Bahnen der staatlichen Eisenbahnen, sind bereits jetzt im Pustertal miteinander abgestimmt.

Zu Frage Nr. 3: Das untere Pustertal ist mittels Buslinie 401 von Bruneck-Brixen bereits mit Buslinien sehr gut versorgt. Diese Buslinie hat Brixen und nicht Franzensfeste als Ziel, auch weil Brixen sicherlich ein Mobilitätszentrum von einem größeren Ausmaß werden wird. Deshalb wird auch die Riggertalschleife in Angriff genommen, um die Zugreisenden direkt nach Brixen zu bringen. In Brixen besteht zudem Anschluss an die Bahn nach Bozen und nach Brenner. Eine eigene zusätzliche Buslinie Bruneck-Franzensfeste im Stundentakt ist bei funktionierendem Bahnverkehr nicht nötig. Hier genügt der Halbstundentakt der Bahn. Bei Zugausfall können die Fahrgäste die im Halbstundentakt verkehrende Buslinie 401 Bruneck-Brixen benutzen, welche die Fahrgäste ohne Umstieg in Franzensfeste direkt nach Brixen bringt.

Etwas muss ich auch sagen, was die Ersatzdienste anbelangt. Dort haben wir Meldungen bekommen, dass diese nicht immer gut funktioniert hat, und zwar in jeder Hinsicht nicht. Die Zeit, um diese Dienste vorzubereiten, hat länger gedauert, als man gemeint hat. Auch die Zeiten, in denen man eine Antwort gegeben hat, wurden nicht immer kommuniziert. Dort sind wir interveniert und möchten versuchen, dass es diesbezüglich eine bessere Intervention seitens der Busbetreiber gibt, um in diesen Fällen Hilfe zu leisten, damit alle schneller informiert nach Hause bzw. zur Arbeit gelangen können.

HOCHGRUBER KUENZER (SVP): Danke, Herr Landesrat! Ich möchte einfach daran erinnern, dass es gerade in Bruneck bei der Haltestelle "Hotel Andreas Hofer" für die Pendler nicht möglich ist, schnell an die Bushaltestelle zu kommen, weil dort ja keine Bushaltestelle ist. Das heißt, sie kommen einfach nicht rechtzeitig an die Arbeit, sowohl wenn sie Richtung Innichen als auch wenn sie Richtung Brixen fahren. So gerne die Bahnhaltestelle "Hotel Andreas Hofer" angenommen und so sinnvoll sie auch ist, aber in diesem Zusammenhang bringt sie natürlich die Pendler in ganz große Schwierigkeiten. Ich ersuche Sie höflichst um schriftliche Aushändigung Ihrer Antwort!

PRESIDENTE: Interrogazione n. 12/02/18 del 26/1/2018, presentata dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Heiss, riguardante scelta della scuola dell'infanzia: si confermano i timori? Prego di dare lettura dell'interrogazione.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Am 4.12.2017 hatten wir eine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung eingereicht, in der wir auf die Problematiken hinwiesen, die mit der zentralisierten Einschreibung in den Kindergarten einhergehen. Hintergrund war die Entscheidung der Landesregierung, eine gleichmäßigere Verteilung der Kinder verschiedener Sprachgruppen auf die Kindergärten zu erwirken.

Die Frist für die Beantwortung ist am 6.1.18 verstrichen, die Antwort ist nicht eingegangen. Indessen beantworten sich viele Fragen durch die Praxis, in der die Einschreibungen offenbar erfolgen. In den Medien lesen wir, dass die Eltern im "Beratungsgespräch" gefragt werden, ob sie bereit wären, sich einem Deutschkurs zu unterziehen. Einzelne Eltern empfinden das Gespräch als "Test" ihrer eigenen Deutschkenntnisse. Anderen Eltern soll abgeraten worden sein, ihr Kind in den deutschen Kindergarten zu schicken.

Wir stellen daher folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Warum dauert die Beantwortung unserer Anfrage so lange, wo doch die Einschreibungen bereits im Gange sind und man sicher Kenntnis vom Auftrag hat, der an die Kindergartensprengel ergangen ist?
2. Stimmen die genannten Aussagen mit dem Auftrag an die Sprengel überein?
3. Welcher war dieser Auftrag genau? Wir bitten um Aushändigung des Gesprächsleitfadens, des Fragebogens oder jedenfalls des Dokuments, das bei den Beratungsgesprächen verwendet wurde.
4. Wird diese Debatte um die Einschreibungen die Landesregierung dazu führen, endlich an zweisprachige Sektionen im Kindergarten zu denken (wir bitten zu dieser Frage explizit um die Antwort des Landesrates für die italienische Schule, der dies ja bei jeder Wahl als Wahlziel angibt).

ACHAMMER (Landesrat für deutsche Bildung und Kultur, Integration - SVP): Zu Frage Nr. 1: Die Anfrage ist uns am 19.12. übermittelt worden und Sie werden in Kürze die schriftliche Antwort dazu erhalten.

Zu Frage Nr. 2: Stimmen die genannten Aussagen? Wir haben weder Familien bei der zentralisierten Einschreibung beraten, dass sie nicht den deutschsprachigen Kindergarten besuchen sollten, noch sind Deutsch-Kenntnisse "geprüft" worden. Erstens ist vorzuschicken, dass die Erfahrungen dieser zentralisierten Einschreibung - so sagen es sei es die Direktorin als auch die Kindergartenleiterinnen - durchgehend positiv waren. Sie sind auch von den Familien insgesamt positiv aufgenommen worden. Warum vor allem? Weil so durch die zentralisierte Einschreibung auch die Einschreibungen sehr einheitlich abgelaufen sind und weil eine einheitliche Botschaft damit verbunden werden konnte. Diese Botschaft war unter anderem im Hinblick auf den jeweiligen Kindergartenplatz, dass nicht ein automatischer Anspruch auf den Platz im Kindergarten, wo man sich bisher eingeschrieben hat, als solches besteht, sondern innerhalb des jeweiligen Stadtgebietes oder Stadtviertels. Ich komme dann noch auf die Fragen zurück, die den Familien gestellt worden sind.

Zu Frage Nr. 3: Es gab keinen detaillierten Gesprächsleitfaden. Es ist aber auf drei Fragen bzw. auf drei Punkte Wert gelegt worden und die Landesregierung war laut Beschluss vom Juli vergangenen Jahres beauftragt, noch mehr Wert auf diese Beratungsgespräche zu legen und im Besonderen folgende Fragen zu stellen, und zwar an Familien, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind. Bei der Einschreibung war laut durchgehender Rückmeldung der Kindergartenleiterinnen festzustellen, dass es ein großes Bemühen gab. Wahrscheinlich war es auch die Rundumberichterstattung, die dazu beigetragen hat, Deutsch zu sprechen von Seiten der Eltern, die nicht Deutsch als Familiensprache haben. Man hat ein starkes Bemühen in diese Richtung gemerkt, von vorne herein Deutsch zu sprechen und nicht eine andere Sprache bei der Einschreibung zu verwenden. Es ist unter anderem die Frage gestellt worden, warum Familien, welche nicht die deutsche Familiensprache sprechen - wenn ich es so ausdrücken darf -, sich entschieden haben, ihre Kinder im deutschen Kindergarten einzuschreiben. Da ist die Frage gestellt worden, warum dies der Fall war bzw. welches der Beweggrund dafür ist. Es ging also nicht darum, ob es irgendwo besser wäre, sondern lediglich darum, was der Beweggrund dazu ist.

Die zweite Frage bzw. der zweite Auftrag war: Ist die Familie imstande, das Kind in der Kindertagessprache bzw. in der Bildungssprache während des Kindergartenbesuchs zu begleiten?

Die dritte Frage war: Wenn nicht, besteht die Bereitschaft - da sind nicht etwa die Deutsch-Kenntnisse geprüft worden - der Familie, sich beispielsweise durch den Besuch eines Deutschkurses diese Möglichkeit und Fähigkeit der Begleitung des Kindes anzueignen? Wir werden die Zahlen dann detailliert präsentieren. Meines Erachtens war das eine sehr positive Rückmeldung, die dazu gegeben worden ist. Man hat insgesamt eine hohe Bereitschaft festgestellt.

Aber noch einmal und ich möchte das unterstreichen: Es ist weder gesagt worden, dass wir beraten, davon weg- oder irgendwo anders hinzugehen oder was auch immer, noch ist etwas geprüft worden. Man hat nur die Frage gestellt, warum der deutsche Kindergarten gewählt wurde. Ist man imstande zu begleiten und wäre man bereit, sich diese Fähigkeiten durch den Besuch eines Sprachkurses anzueignen? Es ist ja explizit auch der Auftrag ergangen, dass in besonderer Art und Weise im Hinblick auf den Herbst Sprachkurse bzw. Deutschkurse über den deutschen Kindergarten organisiert werden sollen und deutlich mehr Mittel dafür bereitgestellt werden.

Zu Frage Nr. 4: Nachdem sie explizit an den Kollegen gerichtet ist, kann ich jetzt natürlich nicht antworten.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich bitte den Landesrat Achammer um die Aushändigung dieser drei Fragen. Kann ich sie später bekommen? Es besteht natürlich große Aufmerksamkeit auf dieses Thema. Es ist sicher ein brennendes Thema. Deshalb ist es auch wichtig, hier im Landtag einige Klarheit darüber zu erhalten. Für uns ist es sehr wichtig, die schriftliche Antwort auf die Anfrage zu erhalten, denn wir hatten uns dort nach den Vorzugskriterien erkundigt, und darüber besteht große Unsicherheit. Es ist natürlich eine Ermessensfrage, wann die Fragen, die Sie uns vorgelesen haben, als Interessensfragen ausgelegt werden und wann diese Fragen dann auch als Vorzugskriterien irgendwo für die Einordnung gelten. Sie werden verstehen, wie heikel die ganze Sache ist. Deswegen braucht es hier jegliche Sensibilität. Darauf wollen wir hier noch einmal ganz deutlich hinweisen.

C'era una domanda esplicita all'ass. Tommasini e chiedo che al suo ritorno mi possa rispondere, altrimenti forse quest'interrogazione che si rivolgeva a due assessori non andava trattata. Tengo a questa quarta domanda.

PRESIDENTE: Va bene. Sospendiamo l'interrogazione n. 12/02/18.

Interrogazione n. 16/02/18 del 29/1/2018, presentata dal consigliere Pöder, riguardante le spese legali dell'azienda sanitaria. Prego di dare lettura dell'interrogazione.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Durch die aktuellen Aktivitäten der Impfwanggegner nimmt die öffentliche Meinung vermehrt Notiz von Klagen, Gegenklagen und Verfahren des Sanitätsbetriebes. Von vorhergegangenen Rechtsstreitigkeiten gab es höchstens Randnotizen.

Dies vorausgeschickt bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch waren die Kosten für Rechtsstreitigkeiten in die der Sanitätsbetrieb aktiv bzw. passiv verwickelt war in den Jahren 2016 und 2017?
2. Bitte um Auflistung nach Kategorien eigene Klagen oder Anzeigen gegen Personen oder Organe, Verteidigung bei Klagen oder Anzeigen gegen die Sabes durch Personen oder Organe.
3. Wie hoch ist der Anteil an ob genannten Summen im Zusammenhang mit der Impfwangdebatte?
4. Wer finanziert die vom Generaldirektor angestrebten Klagen gegen Impfwanggegner? Wer bestreitet die Anwaltskosten des Generaldirektors im Zusammenhang mit Klagen von Impfwanggegner gegen seine Person?

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Zu dieser Anfrage hat der Sanitätsbetrieb folgende Stellungnahme abgegeben, die ich voll inhaltlich verlese: "Bezugnehmend auf die im Betreff genannte Anfrage wird wie folgt Stellung genommen:

1. *Wie hoch waren die Kosten für die Rechtsstreitigkeiten, in die der Sanitätsbetrieb aktiv bzw. passiv verwickelt war, in den Jahren 2016 und 2017?* Die Kosten der Verfahren, in die der Sanitätsbetrieb im Jahr 2016 als Beklagte verwickelt war, belaufen sich insgesamt auf 27.773,54 Euro, im Jahr 2017 auf 51.555,83 Euro. Die Verfahren, in denen der Sanitätsbetrieb Klägerin war, beliefen sich im Jahr 2016 auf 320 Euro bezüglich eines einzigen Verfahrens und im Jahr 2017 auf 5.200 Euro bezüglich eines einzigen Verfahrens.

2. *Bitte um Auflistung nach Kategorien eigene Klagen oder Anzeigen gegen Personen oder Organe, Verteidigung bei Klagen oder Anzeigen gegen die Sabes durch Personen oder Organe.* Im Jahr 2016 behängten 22 Streitverfahren, im Jahre 2017 28 Streitverfahren. In diesen Streitverfahren wurde eines, eine Berufung vor dem Bozner Oberlandesgericht vom Südtiroler Sanitätsbetrieb eingereicht und von allen davon betrifft keines die Impfproblematik.

3. *Wie hoch ist der Anteil an obgenannten Summen im Zusammenhang mit der Impfwangdebatte?* Bis heute beläuft sich der Betrag der Gerichtsverfahren, die aufgrund der Impfwangdebatte bestehen, auf Null Euro.

4. *Wer finanziert die vom Generaldirektor angestrebten Klagen gegen Impfwanggegner? Wer bestreitet die Anwaltskosten des Generaldirektors im Zusammenhang mit Klagen von Impfwanggegnern gegen seine Person?* Es behängen zur Zeit keine Gerichtsverfahren, die vom Generaldirektor gegen die Impfwanggegner angestrebt wurden. Auf jeden Fall wird der Sanitätsbetrieb in allen Rechtsstreitigkeiten vom internen Rechtsamt vertreten und verteidigt. Daher wäre der Betrag ohnehin mit Null Euro beziffert bezüglich der Kosten, die aufgrund der Klagen der Impfwanggegner gegen den Generaldirektor persönlich entstehen. So müssen diese von seiner privaten Versicherung rückerstattet werden.

PRESIDENTE: Il consigliere Pöder rinuncia alla replica.

Torniamo ora all'**interrogazione n. 12/02/18** per completare la risposta da parte dell'assessore Tommasini, prego, ha la parola.

TOMMASINI (assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere edili e patrimonio - Partito Democratico - Demokratische Partei): Per quello che riguarda la scuola dell'infanzia in lingua italiana la procedura dell'iscrizione è rimasta invariata, si applica quindi quanto stabilito dai criteri per l'ammissione dei bambini e delle bambine della scuola dell'infanzia –delibera della Giunta provinciale n. 4866 del 28/12/2001, n. 2756 del 16/11/2009 e n. 1427 del 24/9/2012, che poi ho anche in allegato. La normativa vigente, in particolare l'articolo 19 dello Statuto di autonomia prevede una presenza in provincia di tre scuole dell'infanzia, rispettivamente una per ogni gruppo linguistico.

La scuola dell'infanzia in lingua italiana si è attivata per inserire nella propria offerta formativa sezioni dell'infanzia bilingui o, meglio, plurilingui - c'è anche l'inglese.

In tutte le scuole dell'infanzia in lingua italiana la lingua tedesca viene offerta in modo sistematico e globale da personale competente. Si tratta di personale pedagogico di madrelingua tedesca e di esperti di lingua tedesca incaricati da un'agenzia, in alcuni casi.

In diverse sezioni della scuola dell'infanzia in lingua italiana è presente personale pedagogico di madrelingua tedesca; sezioni plurilingui sono state attivate a Merano, Bressanone e Bolzano, nelle due sezioni bilingui di Merano sono presenti insegnanti di madrelingua italiana e collaboratrici pedagogiche di madrelingua tedesca.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Grazie. Le chiedo se mi può dare la sua traccia scritta, e prendo atto che per Lei la scuola plurilingue è già attuata, quindi nei prossimi slogan elettorali non ne sentiremo più parlare da parte sua.

PRESIDENTE: Bene. Proseguiamo con l'esame dei punti istituzionali.

Il punto 2 e il punto 3 all'ordine del giorno sono rinviati alla sessione di marzo, come concordato nell'odierna riunione del collegio dei capigruppo.

Punto 4) dell'ordine del giorno: "**Voto n. 95/17 del 15/12/2017, presentato dai consiglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle, riguardante imposta sul reddito d'impresa (IRI).**"

Punkt 4 der Tagesordnung: "**Begehrensantrag Nr. 95/17 vom 15.12.2017, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend Einkommensteuer für Unternehmenseinkünfte IRI.**"

Imposta sul reddito d'impresa (IRI)

L'imposta sul reddito d'impresa (IRI), introdotta con la legge di bilancio 2017, dovrebbe essere applicata solo a partire dal periodo d'imposta 2018 e non, come inizialmente previsto, dal periodo d'imposta 2017. L'imposta è stata introdotta per allineare il trattamento fiscale dei redditi delle imprese individuali e delle società di persone a quelli delle società di capitali, dove solo gli utili effettivamente distribuiti sono tassati in modo progressivo. Pertanto questo regime fiscale comporta vantaggi per le imprese individuali e le società di persone che lasciano e investono in azienda buona parte dei loro ricavi.

Questo rinvio è una pessima notizia per tutte le imprese che hanno fatto i loro calcoli sulla base di un'applicazione dell'IRI e preso i debiti provvedimenti. Ulteriori problemi derivano dal fatto che alcuni contribuenti hanno ridotto gli acconti d'imposta dell'anno in corso, convinti che avrebbero potuto optare per l'RI, e adesso si ritrovano a dover fare i conti con sanzioni e interessi di mora. Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
invita

Governo e Parlamento

a fare in modo che l'imposta sul reddito d'impresa (IRI) trovi applicazione a partire dal periodo d'imposta 2017, come inizialmente previsto.

Einkommensteuer für Unternehmenseinkünfte IRI

Die mit dem Haushaltsgesetz 2017 neu eingeführte Einkommensteuer für Unternehmenseinkünfte (IRI – imposta sul reddito d'impresa) soll erst ab der Steuerperiode 2018 und nicht wie ursprünglich vorgesehen bereits ab der Steuerperiode 2017 Anwendung finden. Diese Steuer wurde eingeführt, um die steuerliche Behandlung der Unternehmenseinkünfte von Einzelunternehmen und Personengesellschaften jener der Kapitalgesellschaften anzugleichen, bei denen nur die effektiv ausgeschütteten Gewinne progressiv besteuert werden. Damit ist diese Steuer für all jene Einzelunternehmen und Personengesellschaften interessant, die ihren jährlichen Gewinn zum Großteil im Betrieb investieren.

Der Aufschub ist ein Schlag für all jene Unternehmen, die heuer die Berechnungen zur Anwendbarkeit der IRI vorgenommen und auch entsprechende Vorkehrungen getroffen haben. Zusätzliche Probleme ergeben sich für jene Steuerzahler, die die Steuervorauszahlungen des laufenden Jahres in gutem Glauben, dass sie für die IRI optieren können, reduziert haben und nun mit Strafen und Verzugszinsen rechnen müssen.

Dies vorausgeschickt,

fordert
der Südtiroler Landtag

das italienische Parlament und die italienische Regierung auf, dass die Einkommenssteuer für Unternehmenseinkünfte IRI, so wie ursprünglich geplant, bereits ab der Steuerperiode 2017 Anwendung findet.

La parola al consigliere Zimmerhofer per l'illustrazione, prego.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke, Herr Präsident! "Einkommensteuer für Unternehmenseinkünfte IRI

Die mit dem Haushaltsgesetz 2017 neu eingeführte Einkommensteuer für Unternehmenseinkünfte (IRI - imposta sul reddito d'impresa) soll erst ab der Steuerperiode 2018 und nicht wie ursprünglich vorgesehen bereits ab der Steuerperiode 2017 Anwendung finden. Diese Steuer wurde eingeführt, um die steuerliche Behandlung der Unternehmenseinkünfte von Einzelunternehmen und Personengesellschaften jener der Kapitalgesellschaften anzugleichen, bei denen nur die effektiv ausgeschütteten Gewinne progressiv besteuert werden. Damit ist diese Steuer für all jene Einzelunternehmen und Personengesellschaften interessant, die ihren jährlichen Gewinn zum Großteil im Betrieb investieren.

Der Aufschub ist ein Schlag für all jene Unternehmen, die heuer die Berechnungen zur Anwendbarkeit der IRI vorgenommen und auch entsprechende Vorkehrungen getroffen haben. Zusätzliche Probleme ergeben sich für jene Steuerzahler, die die Steuervorauszahlungen des laufenden Jahres in gutem Glauben, dass sie für die IRI optieren können, reduziert haben und nun mit Strafen und Verzugszinsen rechnen müssen.

Dies vorausgeschickt, fordert der Südtiroler Landtag das italienische Parlament und die italienische Regierung auf, dass die Einkommenssteuer für Unternehmenseinkünfte IRI, so wie ursprünglich geplant, bereits ab der Steuerperiode 2017 Anwendung findet."

Jetzt ist die Frage, ob es rückwirkend überhaupt möglich ist, das noch umzusetzen. Wir haben dieses Problem schon im Haushaltsgesetz im Dezember letzten Jahres angesprochen. Es ist ein weiteres Beispiel von Rechtsunsicherheit in diesem Staate. Wir erinnern uns auch an das Problem der Pelletheizungen bzw.

der Pelletgeschichte, wo eben von den ursprünglichen 10 Prozent auf einmal auf 22 Prozent erhöht wurde. Firmen und Private brauchen einfach Rechtssicherheit, um vernünftig planen zu können. Oftmals werden ja auch Kredite aufgenommen. Solche Risiken sind einfach nicht kalkulierbar und bringen Kreditnehmer, aber auch Kreditgeber in arge Schwierigkeiten. Deshalb fordern wir, dass man das rückwirkend richtigstellen soll.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Herr Präsident, geschätzter Kollege Zimmerhofer! Die Regierung stimmt dem grundsätzlichen Anliegen eindeutig zu. Wir sind ja auch angetreten, um steuerliche Entlastungen herbeizuführen. Das würde natürlich bedeuten, dass die Mittel in unserem Haushalt entsprechend fehlen. Bekanntlich fließen 90 Prozent dieser Einnahme in den Südtiroler Landeshaushalt. Das bedeutet, dass uns die Mittel fehlen würden, aber trotzdem sind wir grundsätzlich dafür. Nur in diesem Fall ist es so, dass dieser Aufschub mit dem Haushaltsgesetz für das Jahr 2018 beschlossen worden ist. Artikel 1 Absatz 1063 - das sind immer die schönen Haushaltsgesetze mit Tausenden von Absätzen - sieht das vor. Es gäbe zur Zeit nicht einmal ein Parlament, an das man sich wenden kann, um das zu ändern. Das Parlament ist ja aufgelöst. Im März finden Neuwahlen statt. Es müsste klarerweise wieder mit Staatsgesetz abgeändert werden. Deshalb wird richtigerweise auch ein Begehrensantrag eingebracht, mit dem wir die Parlamentarier auffordern sollen, dies zu tun. Nur ist die Aussicht auf Erfolg gleich Null, dass es jetzt mit dem neugewählten Parlament nach März - sobald das konstituiert ist und die Arbeiten aufnimmt - eine Abänderung des Haushaltsgesetzes in diesem Sinne gibt. Es müssten entsprechend die Mittel vorgesehen werden. Das sind ungefähr nach unseren Schätzungen 2 Milliarden Euro an Mindereinnahmen, nicht in unserem Haushalt, sondern auf Staatsebene. Unser Anteil ist dann entsprechend, der bei uns dann fehlen würde. Und die Erfolgsaussichten sind unserer Einschätzung nach gleich Null. Es macht jetzt keinen Sinn, mit einem solchen Auftrag an die noch zu wählenden Parlamentarier heranzutreten. Sie müssen erst gewählt werden, damit wir uns an sie richten können, um das vorzubringen. In der jetzigen Situation ist das ein hoffnungsloses Unterfangen, dass im Sommer dann die 2 Milliarden Euro gefunden werden, vor allem angesichts der Tatsache, dass die Regierung ja große Schwierigkeiten hatte, dem Parlament einen Haushalt im Gleichgewicht vorzulegen. Derzeit ist man noch in Verhandlung mit der Europäischen Kommission über die Anerkennung dieses ausgeglichenen Haushaltes mit der Einhaltung all der verschiedenen Kriterien, die von der Europäischen Kommission vorgesehen sind. Aus diesem Grund sagen wir, dass das nicht zielführend ist. Klarerweise wäre es etwas anderes, wenn man sagt, dass es auf jeden Fall zu bestätigen ist, dies nicht noch einmal aufzuschieben. Ich persönlich habe die Sorge, dass es möglicherweise noch einmal im nächsten Jahr passieren könnte. Wenn der Auftrag dahingehend ist, werden wir das sicher weitergeben, mit oder ohne Begehrensantrag. Es kann nicht sein - wie Sie richtigerweise sagen -, dass Unternehmer wieder davon ausgehen, dass es diese Steuerleichterung gibt, diese dann aber verschoben wird. Ich gebe Ihnen vollkommenes Recht, nur ist zum jetzigen Zeitpunkt aus den genannten Gründen Null Aussicht auf Erfolg gegeben. Deshalb können wir dem Antrag nicht zustimmen. Es nützt nichts, Anträge zu genehmigen, die man selbst für nicht umsetzbar hält, und zwar nicht, weil sie nicht richtig wären, sondern weil die Voraussetzungen dafür zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben sind.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Vielen Dank, Herr Landeshauptmann für die Antwort! Man sieht hier wieder, dass - indem wir uns da ständig befinden - wir zwar das Finanzabkommen haben, es aber trotzdem die Probleme mit dem Staat gibt, der uns einfach während des Spiels die Spielregeln ändert. Wir haben ursprünglich auch verlangt - das wäre ein Ziel -, dass man wirklich eine Steuer- und Finanzhoheit erzielen könnte, damit man solche Überraschungen vermeiden könnte. Das wäre eigentlich ein Grund, um darauf hinzuwirken, um Sicherheit und damit auch Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe zu gewährleisten und zu unterstreichen. Wir werden uns jedenfalls dafür einsetzen.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Scusi, una questione tecnica. Ho un po' di difficoltà a trovare il materiale che mi serve per la mozione. Potremmo farla subito dopo la prossima?

PRESIDENTE: Dobbiamo ancora passare alla votazione.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Va bene.

PRESIDENTE: Scusate, per portarsi avanti.

Apro la votazione sul voto n. 95/17: respinto con 10 voti favorevoli, 17 voti contrari e 4 astensioni. Passiamo al successivo punto n. 5, mozione n. 851/17. Consigliere Dello Sbarba, prego.

PRESIDENTE: La trattazione del punto 5 dell'ordine del giorno, mozione n. 851/17, viene brevemente sospesa su richiesta del primo firmatario, consigliere Dello Sbarba.

Punto 6) dell'ordine del giorno: "**Mozione n. 856/17 del 18/12/2017, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante hospice, maggiori risorse.**"

Punkt 6 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 856/17 vom 18.12.2017, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend mehr Ressourcen für das Hospice.**"

Hospice, maggiori risorse

Mille malati all'anno, tra ospedale, ambulatorio e assistenza domiciliare per il solo Hospice del San Maurizio. Tremila nell'intera Provincia. Non solo malati ma anche le loro famiglie che sono direttamente coinvolte dal sostegno delle Cure palliative istituite 14 anni fa e cresciute anche grazie a molte donazioni private, al lavoro volontario dei familiari, alla tenacia di infermiere e medici. Persone che si prendono cura di altre persone, nel momento in cui inizia la sofferenza. Considerato che garantire a tutti una buona qualità di vita, pur nella sventura di una malattia inguaribile, è responsabilità di tutti. Considerato che i mezzi a disposizione di Hospice sono esigue rispetto al bisogno e alla necessità.

Tutto ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

invita

la Giunta provinciale

a provvedere maggiori risorse a favore dell'Hospice del San Maurizio e delle Cure palliative.

Mehr Ressourcen für das Hospice

Im Hospice im Landeskrankenhaus Bozen werden jährlich tausend Patienten behandelt, zu denen die Pflege im Krankenhaus, die ambulante Versorgung und die Hausbetreuung zählen. Landesweit liegt die Zahl bei dreitausend Patienten. Dazu kommen auch die Angehörigen der Kranken, die in die Palliativpflege direkt miteinbezogen werden. Palliativcare wurde vor 14 Jahren eingerichtet und konnte mithilfe von privaten Spenden, mit der freiwilligen Tätigkeit der Familien und der Ausdauer der Pfleger und Ärzte ausgebaut werden. Es sind Menschen, die sich um andere Menschen kümmern und ihnen während ihres Leidens beistehen. Es ist die Verantwortung aller, auch jenen Menschen, die unter einer unheilbaren Krankheit leiden, eine angemessene Lebensqualität zu gewährleisten. Die Mittel, die dem Hospice zur Verfügung stehen, sind aber im Vergleich zu dessen Bedürfnissen zu knapp.

Aus diesen Gründen

fordert

der Südtiroler Landtag

die Landesregierung auf,

mehr Ressourcen für das Hospice im Krankenhaus Bozen und für die Palliativbetreuung vorzusehen.

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

ARTIOLI (Team Autonomie): "*Mille malati all'anno, tra ospedale, ambulatorio e assistenza domiciliare per il solo Hospice del San Maurizio. Tremila nell'intera Provincia. Non solo malati ma anche le loro famiglie che sono direttamente coinvolte dal sostegno delle Cure palliative istituite 14 anni fa e cresciute anche grazie a molte donazioni private, al lavoro volontario dei familiari, alla tenacia di infermiere e medici. Persone*

che si prendono cura di altre persone, nel momento in cui inizia la sofferenza. Considerato che garantire a tutti una buona qualità di vita, pur nella sventura di una malattia inguaribile, è responsabilità di tutti. Considerato che i mezzi a disposizione di Hospice sono esigue rispetto al bisogno e alla necessità. Tutto ciò premesso, il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano invita la Giunta provinciale a provvedere maggiori risorse a favore dell'Hospice del San Maurizio e delle Cure palliative."

Ci sono pochissimi posti ed è veramente una sofferenza incredibile. Quando un malato deve giungere alle cure palliative vuol dire che comunque ha delle sofferenze fisiche incredibili e sappiamo che le liste d'attesa sono veramente tantissime e non riusciamo assolutamente a rispettare ciò di cui il paziente ha bisogno e fare queste cure palliative a casa sono veramente delle torture incredibili per le famiglie. Perciò si chiede appunto di considerare che abbiamo fatto tanto per le cure palliative, ma non riusciamo a chiudere le esigenze dei nostri pazienti.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Dieser Beschlussantrag ist gerade im abschließenden Teil schon äußerst vage gehalten. Ich weiß jetzt nicht, was die Landesrätin dazu sagen wird, wie man so etwas tatsächlich umsetzen könnte. Natürlich ist die Ausrichtung jene, mehr Ressourcen für die Palliativabteilungen im Lande vorzusehen, und das Anliegen ist zu teilen. Frau Landesrätin, wir hatten 2014 eine Anfrage gestellt, um auch zu erfahren, wie jetzt die Gesamtsituation in Südtirol aussieht. Sie hatten uns damals geantwortet, dass es insgesamt 27 Betten im Bereich Palliativmedizin gibt, einige im Day-Hospital im ganzen Land. Meran war damals noch ziemlich unterbedeckt. Ich weiß jetzt nicht, wie es mit den langen Warteschlangen aussieht. Sie werden uns das noch einmal erklären. Es ergeben sich immer dann die Probleme, wenn der Patient/die Patientin die Palliativabteilung verlassen muss. Es ist so, dass man nur eine bestimmte Zeit dort bleiben kann und dass gerade Menschen, die sich vielleicht in einem sehr, sehr delikaten Stadium ihrer Existenz, vielleicht auch ihres Lebensendes befinden, in eine andere Struktur verlegt oder nach Hause gebracht werden müssen. Das stellt die Familien tatsächlich vor unendliche Herausforderungen. Das ist ganz sicher einer der Problempunkte, mit dem wir in unseren Sprechstunden schon konfrontiert worden sind. Da gibt es ganz sicher Nachholbedarf. Wenn eine Person vielleicht nur mehr wenige Wochen zu leben hat, ist es praktisch nicht möglich, in einem Altersheim aufgenommen zu werden. Sonst bleibt das Langzeitkrankenhaus, eine Akutstation oder die Umrüstung des gesamten Familienhauses auf eine Situation des oder der Sterbenden. Das ist natürlich hochproblematisch. Deshalb hätte ich jetzt diesen Anlass genutzt, um hier noch einmal aktuelle Informationen von der Landesrätin zu bekommen. Ansonsten ist dieser Antrag natürlich mitzutragen.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Mir leuchtet das sehr wohl ein. Natürlich kann man es detaillierter machen. Aber wenn man es detaillierter macht, dann wird uns umgehend und postwendend wieder vorgehalten, dass wir das jetzt nicht so detailliert beschließen können. Das müssen wir jetzt allgemein erfassen. Ich denke, dass, wenn es allgemein gefasst ist, hier Ressourcen bereitgestellt werden sollen. Dann ist das ein klarer Auftrag. Wie das dann mit dem Einzelnen umgesetzt wird, muss dann geschaut werden. Deswegen halte ich diesen Antrag für sehr sinnvoll und er muss meiner Meinung nach nicht detaillierter beschrieben werden. Es ist dann Aufgabe der Landesregierung, das im Detail zu regeln. Der Landtag sagt: "Mehr Ressourcen sollen zur Verfügung gestellt werden." und die Landesregierung setzt das dann so um, wie es möglich und sinnvoll ist.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Sie erinnern sich vielleicht, dass wir als Landesregierung im Jahr 2015 - das haben wir dann auch entsprechend vorgestellt - ein Gesamtkonzept für die Palliativversorgung der Menschen in unserem Lande verabschiedet haben. Das umfasst die Palliativpatienten, Erwachsene genauso wie Kinder. Es ist natürlich in diesem Bereich so, dass wir nie sagen können, dass wir jetzt alles gemacht, umgesetzt und erledigt haben, weil sich tagtäglich neue Herausforderungen in diesem Bereich stellen. So haben wir zum Beispiel auch - und es ist in diesem Beschlussantrag nicht gefragt - die Entscheidung getroffen, dass wir zum Beispiel solche Menschen dann nicht mehr einer Pflegeeinstufung unterziehen, sondern in diesem Fall das ärztliche Zeugnis ganz selbstverständlich als Grundlage nehmen. Wir tun somit nicht mehr das, was in der Vergangenheit vorgesehen war, nämlich, dass sie noch einer Pflegeeinstufung unterliegen müssen. Das haben wir abgeschafft. Ich habe jetzt die Daten und Fakten, weil sie hier nicht gefragt waren, leider nicht alle vorliegen. Wir haben inzwischen sehr viele Menschen, die Zuhause versorgt werden und bei denen dieser Übergang meiner Mei-

nung nach relativ gut geschafft worden ist, wenn auch immer noch verbesserbar. Da brauchen wir uns nichts vormachen. Die Situation ist verbesserbar. Ich denke schon, dass der Übergang von den Krankenhäusern über die Betreuung im Sprengel, mit den Hausärzten einbezogen, sehr gut geschafft worden ist. Natürlich ist auch hier der Zugang unterschiedlich, weil es nicht jedem gegeben ist, diese Versorgung dann so zu gewährleisten, wie es für die Patientinnen und Patienten, für die Menschen, die in dieser Situation sind, angemessen wäre. Es sind ungefähr an die 600 Fälle, die in dieser Art und Weise in den letzten Jahren versorgt worden sind. Sie sind im Territorium Zuhause versorgt worden und nehmen zeitweilig eben auch die Dienstleistungen des Krankenhauses in Anspruch. Zum Teil geschieht dies über längere Zeit, zum Teil sogar bis zum Schluss, zum Teil auch nur in einer Übergangszeit. Von meinen Rückmeldungen her kann ich sagen, dass das sehr gut läuft. Wir haben natürlich auch Fälle und Situationen, gerade von Kindern und Jugendlichen, wo es besonders dramatisch ist und wo die Begleitung eine sehr intensive auch Zuhause von der öffentlichen Gesundheit her gewährleistet wird. Aber auch dort wird es immer wieder die Situation geben, wo Familien überfordert sind, weil es ganz einfach nicht nur die Tätigkeit an sich ist, sondern diese Identifikation mit der Situation des Kindes unglaublich herausfordernd ist. Aus diesen Gründen sind wir jetzt auch dabei - und das wissen Sie - eine geeignete Struktur, ein geeignetes Umfeld zu finden, wo wir eine solche Hospizeinrichtung für betroffene Kinder errichten können. So haben die Familien einfach eine Zeit, in der sie entsprechend begleitet werden, auch entsprechend das eine oder andere an Tipps mitbekommen, aber sich vor allem einmal zurücklehnen können. Sie wissen, dass sie mit ihren Kindern bestens versorgt sind und die Absicherung auf diese Art und Weise am besten gegeben ist. Ich bin auch sehr froh, dass neben dem, was wir an öffentlichem Engagement und an Ressourcen personeller und finanzieller Natur einbringen, es auch gelungen ist, diese Botschaft ganz stark in die Bevölkerung und in die Gesellschaft hineinzubringen. Ich bin unglaublich dankbar dafür, dass neben den Organisationen, die sich ad hoc gebildet haben, auch Lions ganz stark in das Ganze eingestiegen ist und in uns in dieser Verbreitung unterstützt. Das ist ergänzend und wirkt in die Gesellschaft hinein. Das, was wir als öffentliche Hand zu leisten haben, ist, selbstverständlich die Grundvoraussetzung personeller und finanzieller Natur zu schaffen, damit wir diese Begleitung auch bestmöglich garantieren können. Der Beschluss, den wir haben, sieht einerseits die Verstärkung im Territorium vor; weitere Anstellungen stehen demnächst bevor. In diesem Bereich und für diese Tätigkeit ist natürlich die stationäre Möglichkeit, der stationäre Aufenthalt genauso wichtig. Auch dort sind wir noch am weiteren Aufbau und Ausbau beschäftigt und werden in nächster Zeit diesbezüglich noch einige Mitteilungen machen können. Das, was ich im Moment sagen kann, ist, dass wir auf jeden Fall weitere Fachleute anstellen, die gerade in der Versorgung des Territoriums eingesetzt werden. Ich denke, das ist in vielen Fällen eine Antwort, die adäquat für die Menschen ist. Wir alle - denke ich -, jeder und jede von uns wünschen uns, wenn es irgendwie möglich ist, im häuslichen Umfeld versorgt, betreut und begleitet zu werden. In diesem Sinne kann ich sagen, dass das ein Thema ist, dem wir größte Aufmerksamkeit schenken. Auf Grundlage dieses Beschlusses von 2015 wollen wir den Ausbau sukzessive vorantreiben. Von dem her - glaube ich - haben wir schon alle Voraussetzungen, um hier sagen zu können, dass wir das Thema entsprechend ernst nehmen und gleichzeitig die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen. Deshalb schlagen wir aus Sicht der Landesregierung vor, den Beschlussantrag abzulehnen.

ARTIOLI (Team Autonomie): Io penso che tutto quello che facciamo, tutti gli sforzi che facciamo siano assolutamente positivi e in quest'ordine di idee sappiamo benissimo cosa vuol dire la sofferenza, sappiamo che cosa vuol dire una malattia terminale e sappiamo cosa vuol dire una cura palliativa, perciò qualsiasi sforzo noi facciamo per unire e per migliorare, per aiutare - sappiamo che anche all'ospedale di Bolzano abbiamo 14 posti letto, non di più - più investiamo lì, meglio è.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 856/17: respinta con 10 voti favorevoli, 17 voti contrari e 3 astensioni.

Riprendiamo la trattazione del punto 5) dell'ordine del giorno: "**Mozione n. 851/17 del 15/12/2017, presentata dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante pista dell'aeroporto: approvare la proposta del comune di Laives.**"

Punkt 5 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 851/17 vom 15.12.2017, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend: Der Vorschlag der Gemeinde Leifers zur Landebahn des Bozner Flughafens soll genehmigt werden."**

Pista dell'aeroporto: approvare la proposta del Comune di Laives

Il Comune di Laives ha annunciato di voler dare inizio alla procedura di modifica del proprio piano urbanistico in modo da eliminare la possibilità di allungare la pista dell'aeroporto da 1292 a 1432 metri.

Questa possibilità fu introdotta con la delibera della Giunta provinciale n. 142 del 4 febbraio 2013, che modificò d'ufficio il piano urbanistico di Laives ampliando la "Zona per attrezzature collettive – amministrazione e servizi pubblici (Aeroporto di Bolzano)".

Il Comune di Laives chiede ora di tornare alla situazione precedente al febbraio 2013 e sta predisponendo l'apposita delibera che darà il via all'iter. L'ultima parola spetta però alla Giunta provinciale.

Chiarire questo punto è importante in vista della cessione della gestione dell'aeroporto, che avverrà con gara europea nei prossimi mesi. Chi subentra (oltre che i cittadini e le cittadine) deve poter sapere con precisione quali sono le condizioni entro le quali potrà eventualmente avvenire tale gestione.

Per questo motivo,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna*

la Giunta provinciale

ad approvare la proposta di modifica del PUC di Laives riguardante la "Zona per attrezzature collettive – amministrazione e servizi pubblici (Aeroporto di Bolzano)", che le verrà prossimamente sottoposta dall'amministrazione comunale di Laives.

*Der Vorschlag der Gemeinde Leifers zur Landebahn des Bozner Flughafens
soll genehmigt werden*

Die Gemeinde Leifers will ein Verfahren zur Abänderung des Gemeindebauleitplanes einleiten, um die Möglichkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens von 1292 auf 1432 m völlig auszuschließen.

Mit Beschluss der Landesregierung vom 4. Februar 2013, Nr. 142, wurde der Bauleitplan der Gemeinde Leifers von Amts wegen abgeändert und die "Zone für öffentliche Einrichtungen – Verwaltung und öffentliche Dienstleistung (Flughafen Bozen)" erweitert.

Die Gemeinde Leifers möchte nun die Situation so, wie sie vor Februar 2013 war, wiederherstellen, und arbeitet derzeit an einem entsprechenden Beschluss, mit dem das Verfahren in die Wege geleitet werden sollte. Dabei wird die Landesregierung das letzte Wort haben.

Da der Betrieb des Flughafens in den nächsten Monaten mittels europäischer Ausschreibung vergeben werden soll, ist dieser Punkt durchaus wichtig. Wer einsteigen wird, muss – ebenso wie die Bürgerinnen und Bürger – genau wissen, unter welchen Bedingungen der Flughafenbetrieb übernommen wird.

Aus diesem Grund

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

den Vorschlag auf Abänderung des Bauleitplanes der Gemeinde Leifers betreffend die "Zone für öffentliche Einrichtungen – Verwaltung und öffentliche Dienstleistung (Flughafen Bozen)", den die Gemeindeverwaltung von Leifers demnächst unterbreiten wird, zu genehmigen.

La parola al consigliere Dello Sbarba per l'illustrazione, ne ha facoltà.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Risponde il presidente Kompatscher, vero? O chi risponde?

PRESIDENTE: Io ho segnato l'assessore Mussner per la risposta.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Io credo che risponda il presidente. Allora chiamiamolo, magari.

PRESIDENTE: Chiamiamo il presidente, per cortesia.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Grazie, adesso ci siamo. Leggo rapidamente la mozione: *"Pista dell'aeroporto: approvare la proposta del Comune di Laives*

Il Comune di Laives ha annunciato di voler dare inizio alla procedura di modifica del proprio piano urbanistico in modo da eliminare la possibilità di allungare la pista dell'aeroporto da 1292 a 1432 metri.

Questa possibilità fu introdotta con la delibera della Giunta provinciale n. 142 del 4 febbraio 2013, che modificò d'ufficio il piano urbanistico di Laives ampliando la "Zona per attrezzature collettive – amministrazione e servizi pubblici (Aeroporto di Bolzano)".

Il Comune di Laives chiede ora di tornare alla situazione precedente al febbraio 2013 e sta predisponendo l'apposita delibera che darà il via all'iter. L'ultima parola spetta però alla Giunta provinciale.

Chiarire questo punto è importante in vista della cessione della gestione dell'aeroporto, che avverrà con gara europea nei prossimi mesi. Chi subentra (oltre che i cittadini e le cittadine) deve poter sapere con precisione quali sono le condizioni entro le quali potrà eventualmente avvenire tale gestione.

Per questo motivo, il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano impegna la Giunta provinciale ad approvare la proposta di modifica del PUC di Laives riguardante la "Zona per attrezzature collettive – amministrazione e servizi pubblici (Aeroporto di Bolzano)", che le verrà prossimamente sottoposta dall'amministrazione comunale di Laives."

Capisco che la mozione è un po' curiosa, ma ha l'obbiettivo di continuare un dibattito che abbiamo cominciato nel novembre del 2017 su una mozione che chiedeva alla Provincia di avviare d'ufficio la modifica del PUC di Laives, perché in quella fase ci fu una discussione che vide un contraddittorio nella discussione sullo stato dei fatti, sulla verità dei fatti, allora intanto bisognerebbe capire qual è la situazione. In quella discussione noi dicevamo che c'è questo progetto che porta la pista a 1.432 metri, chiediamo che si porti di nuovo a 1.292 in rispetto del risultato del referendum che in sostanza secondo noi riportava la situazione agli esiti della mediazione del 2012 e quindi a pista invariata. Lei, presidente, ci rispose in quel momento: *"Wir sehen bezüglich des Beschlussantrages absolut keinen Handlungsbedarf. Es gibt kein genehmigtes Projekt über jenes hinaus, das die 30 Meter vorsieht. Es gibt keinen Zweifel darüber, dass die potentiellen Interessenten wissen, dass es dieses Projekt von 30 Metern gibt. Es herrscht also völlige Klarheit. Übrigens betrifft diese Bauleitplanänderung auch diese 30 Meter. usw."* Noi naturalmente rimanemmo un po' perplessi da questa interrogazione perché ci risultavano altre cose, poi successivamente io Lei feci un'interrogazione e Lei sinceramente ha risposto: "Nelle mie considerazioni, in risposta a quel dibattito del Consiglio provinciale nel mese di novembre, sono incorso in un errore. Esiste infatti unicamente il progetto, peraltro già approvato e conosciuto, di ampliamento della lunghezza della pista da 1.294 metri a 1.432. Questo allungamento non verrà comunque realizzato dalla Provincia autonoma di Bolzano. Però poi dice: Qualora ci fosse un nuovo proprietario della società ABD Airport SpA il sopraccitato progetto rimarrebbe comunque parte integrante del patrimonio della società in quanto garantisce una possibilità di sviluppo per l'aeroporto di Bolzano. Quindi adesso mi pare che i fatti – Lei me lo confermi – siano chiari, cioè la Provincia di Bolzano, in rispetto del referendum, non attuerà questo allungamento, però la possibilità di allungare la pista fino a 1.432 metri c'è, è dentro i documenti del PUC di Laives ed è in mano alla società ABD che resta proprietaria di questa possibilità, di questa autorizzazione e che quindi chiunque subentri – privati per esempio – alla gestione dell'aeroporto potrà attuare un piano di sviluppo basato sull'allungamento a 1.432 metri. Per me questo significa che i privati potrebbero fare quello che la Provincia ha rinunciato a fare in rispetto del referendum. Il punto è che però le condizioni di gestione e di utilizzo dell'aeroporto le detta la Provincia, ovviamente e se la Provincia, la Giunta provinciale ritiene – fino qui siamo d'accordo e riconosco che c'è un'onestà, una coerenza in questa posizione – di dover rispettare il referendum e quindi rinunciare a quell'ampliamento, io credo che la cosa più coerente sarebbe togliere quell'ampliamento dal PUC di Laives. Noi avevamo chiesto

in novembre che lo facesse la Giunta provinciale d'ufficio, ci fu risposto di no e la mozione fu respinta. Anche come reazione a quel dibattito in Consiglio provinciale, il Comune di Laives ha detto: "Adesso facciamo da soli" e ha avviato la pratica. Io so che questa pratica non è ancora arrivata in Provincia, quindi probabilmente di questa mozione alla fine della nostra discussione probabilmente ha senso sospendere la votazione in attesa che arrivi questa documentazione, però intanto credo che sia interessante capire perché Lei aveva preso una posizione dicendo: "Ci sono 30 metri, questo è il progetto". Allora la prima domanda che io Le faccio è questa: ritiene coerente, nel momento in cui dice che rinuncia come autorità politica ad allungare la pista, lasciare questa possibilità a dei privati? A me non sembra coerente, perché ovviamente le condizioni di utilizzo della pista dell'aeroporto le stabilisce la politica in base alla consultazione e a come la politica ha interpretato questa consultazione che c'è stata.

La seconda questione è che questa autorizzazione all'allungamento fu presa senza valutazione di impatto ambientale. Quando voi avete presentato invece il piano di sviluppo, il Suo, che era 60 metri più o meno mi pare, invece il Comitato ambientale – e fu uno dei momenti importanti di quella fase di discussione – nel suo parere del 21 marzo 2016 disse che quel vostro allungamento doveva essere sottoposto a Valutazione di impatto ambientale perché ha un notevole impatto ambientale quindi deve essere sottoposta a procedura di valutazione di impatto ambientale.

La seconda domanda è questa: non Le sembra che sia doveroso anche togliere questa possibilità di allungamento, anche perché quella possibilità non fu approvata attraverso una procedura di valutazione di impatto ambientale. So che poi c'è stato un procedimento, c'è stato un ricorso al TAR del Comune, però qui io Le chiedo anche una valutazione politica su questa cosa: a Lei volevano sottoporre il progetto a valutazione di impatto ambientale? È vero che era un po' diverso, ma non notevolmente diverso. Il grande salto c'è nell'allungamento a 1400 e tanti metri, mi pare. Non Le sembra che sia doveroso fare questa operazione in modo tale che sia chiaro a quali condizioni viene ... Lo so che questo significa togliere dal patrimonio della società ABD una possibilità, questo è chiaro, ma credo che o la Provincia ritiene valida questa possibilità e quindi non si capisce perché ci rinunci, oppure se non la ritiene valida, come noi, se la ritiene bocciata dalla consultazione popolare allora io credo che sarebbe doveroso toglierla sia al pubblico che ci ha rinunciato, sia ai privati, perché poi ai cittadini interessa sostanzialmente come funziona questo aeroporto.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! Bei diesem Beschlussantrag habe ich Bauchweh, wenn der Landtag hier quasi eine präventive Genehmigung erteilen sollte, welchen Beschluss die Gemeinde Leifers fassen sollte. Von daher gibt es meiner Meinung nach einen berechtigten Zweifel, wie der Beschluss schlussendlich aussehen sollte, denn wir wissen alle, dass es auf dem Weg der Beschlussfassung durchaus noch einige Überraschungen geben könnte. Den Landtag zu beauftragen, die Landesregierung sollte etwas genehmigen, scheint mir nicht unbedingt die richtige Vorgangsweise zu sein. Und ich denke, dass die Gemeinde Leifers hier auch die Kompetenz hätte, diesen Beschluss zuerst zu fassen. Dann könnten wir in Ruhe darüber diskutieren und eventuell mit einem Beschlussantrag das eine oder andere bzw. unsere Meinung kundtun. Allerdings, dass der Landtag die Landesregierung beauftragt, einen Beschluss zu fassen, scheint mir doch eine etwas zu gewagte These zu sein. Von daher habe ich mit diesem Beschlussantrag so in dieser Form nicht unbedingt eine große Freude.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Es hat natürlich eine bestimmte Logik, dass wir hier jeden Schritt unterstützen, der irgendwo die Flughafengeschichte mehr oder weniger einem Ende zuführt. Nichts anderes wurde auch beschlossen. Hier geht es um etwas, was die Gemeinde Leifers unterbreiten wird. Ich denke auch, dass in diesem Zusammenhang auch der Beschluss Nr. 142 von 2013 zitiert wird. Da wurde der Bauleitplan von Amts wegen geändert. Ich denke sehr wohl, dass wir der Landesregierung als Landtag, der ja auch Träger der Volksbefragung war und zur Kenntnis genommen hat, dass die Bevölkerung gegen diesen Flugplatz ist, also nicht nur gegen die öffentliche Finanzierung, sondern es war politisch schon ein deutliches Signal gegen diesen Flugplatz ... Wenn wir hier die Grenzen so eng wie möglich setzen, mit Bauleitplanänderung und dergleichen, dann wird dieser Flugplatz in Zukunft tatsächlich nicht mehr in dem Umfang genutzt werden können, dass er umweltbelastend und kostenintensiv ist. Denn irgendwann wird sicher wieder die öffentliche Hand eingreifen müssen, wenn es die Privaten nicht mehr schaffen, oder Lärm und dergleichen. Ich denke, dass wir diesen Schritt unterstützen sollen. Deshalb bin ich hier sehr wohl für diesen Antrag der Grünen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): In der ganzen politischen Diskussion gab es bereits im Vorfeld der Volksbefragung immer dieses Angstargument: Wenn die Bevölkerung nicht Ja zum Flugplatz sagt, dann kommt irgendein Fremder und wird diese Struktur übernehmen, so wie sie ist. Es gab ja damals bereits die Forderung in diesem Zusammenhang, dass, wenn diese Volksbefragung mit Nein ausgeht, man diesen Flugplatz wieder auf seinen ursprünglichen Zustand von 1997 zurückversetzen möge. Dann erübrigen sich derartige Diskussionen. Deswegen stimmen wir diesem Antrag zu. Ihr könnt herumreden, wie viel ihr wollt, und ich möchte an diesem Punkt jemanden im Landtag zitieren: "Geht raus zu den Leuten und erklärt ihnen, dass ihr eigentlich gar nicht Nein zum Flughafen gesagt habt!" Die Leute haben Nein zum Flughafen gesagt. Es ist eine reine Augenauswischerei und eine politische Augenauswischerei, so zu tun, als ob hier nur über irgendein Konzept abgestimmt wurde und die Leute eigentlich gar nicht gewusst hätten, was sie wählen. Die Leute bzw. die Wählerinnen und Wähler haben gesagt, dass sie keinen Flughafen in Südtirol wollen. Und das haben wir als Land zu berücksichtigen und zu akzeptieren. Deswegen ist es richtig und eigentlich schon tragisch, dass die Gemeinde Leifers hier Vorarbeit leisten muss, wissend, dass man ansonsten über die Hintertür einen Weg finden wird, diesen Flughafen weiter in Betrieb zu setzen und weiter auszubauen, beispielsweise mit Privataktionären oder in welcher Form auch immer. Deswegen Zustimmung zu diesem Antrag, weil er dazu beiträgt, den Willen des Volkes umzusetzen! Das Volk hat ganz klar Nein zu diesem Flughafen gesagt.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Unterstützung für diesen Antrag natürlich auch von unserer Seite. Ich teile die Meinung meiner Vorredner, es ist ganz klar, dass bei dieser Volksabstimmung auch gegen einen Ausbau des Flughafens und gegen jegliche weitere Umwelt- und Lärmbelastung im Unterland gestimmt worden ist und nicht nur gegen die Finanzierung. Deswegen entweder man will das Resultat ad absurdum führen, so wie zum Beispiel das italienweite Referendum zur Abschaffung der Parteienfinanzierung - das kann man natürlich durch die Hintertür alles wieder umgehen oder man will dieses Resultat respektieren, aber dann ist auch klar, dass dieser Flughafen nicht ausgebaut werden darf. Abgesehen davon ist dieser Gesetzentwurf 60, der ja mit diesem Referendum abgelehnt worden ist, ganz klar drinnen gewesen im Artikel 2, die Ziele des Ausbaus des Flughafens, den Ausbau auf 170.000 Passagiere und dieses Gesetz ist in seiner Gänze abgelehnt worden. Also kann man durchaus auch argumentieren, dass genauso der Ausbau, der in diesem Gesetz enthalten war, hier abgelehnt worden ist. Dazu noch eine Frage aus Interesse. Ich weiß nicht, ob der zuständige Landesrat oder der Landeshauptmann das beantworten kann. Wenn man die Enac-Webseite ein bisschen durchstöbert, da findet unter anderem ja auch die "certificati di categoria autorizzate" - da ist natürlich auch ABD drinnen, da sieht man "di categorie autorizzate sullo scaolo" 1, 2, 3, 4.1., 5 usw. Daneben steht "scadenza 29.1.2018", also gerade soeben verfallen. Die Frage wäre hier gewesen, wenn dies verfallen ist, hat die Landesregierung vor, diese zu verlängern, um die Verlängerung aktiv anzusuchen. Was geschieht damit? Schon passiert.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zur letzten Frage möchte ich vielleicht noch einmal für alle wiederholen: Es war bereits Gegenstand in der Anfrage von Journalisten. Hier geht es um die Zertifizierung des Handlings. Das sind die Tätigkeiten, die in Bezug auf die Passagiere, Gepäck, Sicherheit usw. notwendig sind. Das muss laufend zertifiziert werden. Diese Zertifizierung hat ein Fälligkeitsdatum, welches auch mit den Auflagen und Vorschriften zusammenhängt, die ENAC den einzelnen Flughafenbetreibern vorgibt. Sie nutzen das dann als Überprüfung, ob inzwischen diese Auflagen erfüllt sind. Es gibt neue Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene wegen des Terrors usw. und ähnliche Geschichten mehr. Hier läuft bereits die neue Zertifizierung, bevor das Verfahren beantragt worden ist. Wir haben gesagt, dass das jetzt gemacht und dann neu zertifiziert werden muss. Es ist üblich, dass, wenn die neue Zertifizierung beantragt ist und diese läuft, auch die Tätigkeit weiter ausgeübt werden kann. Sie müsste theoretisch eingestellt werden, wenn die Zertifizierung negativ ausfallen würde. Das ist die übliche Vorgangsweise. Das hat aber nichts mit dem wirklichen Flughafenbetrieb im Sinne von Start- und Landebahn zu tun, sondern da geht es um diese Kontroll- und Sicherheitstätigkeiten bzw. um diese Geschichten. Das ist aber auch im Zusammenhang mit dem generellen Thema zu sehen. Wir führen den Flughafen zur Zeit weiter. Das bezeichnet man als General Aviation. Es gibt also keinen Linienbetrieb mehr. Im Sommer ist noch ein Charterbetrieb vorhanden. Sonst gibt es sogenannte Lufttaxis, private Charterflüge, Helikopterflüge und ähnliche Geschichten, mit ei-

nem übrigens gestiegenen Volumen im letzten Jahr gegenüber dem Vorjahr, weil ganz einfach mehr Anfragen in Bezug auf Start und Landung vorhanden waren und dieser Flughafen mehr genutzt worden ist.

Gleichzeitig hatte die Gesellschaft von uns den klaren Auftrag, keine Maßnahmen zu setzen, die außerordentlicher Natur sind, die nicht notwendig sind, als der Flughafen in Betrieb gehalten werden kann. Dazu gehört zum Beispiel schon der Antrag, wieder die Zertifizierung für das Handling zu machen. Wenn man das nicht machen würde, dann würde der Betrieb eingestellt werden müssen. Das wäre tatsächlich ein Vermögensschaden, den man machen würde. Dies wäre aber auch nicht im Sinne dessen, was wir angekündigt haben, dass wir den Flughafen so lange betreiben, bis wir ihn veräußert haben, auch weil diese Konzession ja ein Recht, aber gleichzeitig auch eine Pflicht ist. Sonst müssten wir die Konzession zurückgeben. Das ist die Alternative. Aber wir können nicht die Konzession haben und diese nicht betreiben. Das wäre eine Verletzung der Konzessionsauflage. Also macht man diese Dinge.

Wir sind der Auffassung, dass auch dieses genehmigte Projekt und - noch einmal - ich habe damals die 30 Meter - das war ein absoluter Lapsus, das stimmt auch - ... das ist das genehmigte Projekt, das ich quasi geerbt habe, das diese Regierung - nicht ich persönlich - geerbt hat. Das hat eine längere Vorgeschichte, weil das seinerzeit vom Gericht angefochten wurde und dann - Sie erinnern sich - trotzdem wieder bestätigt worden ist. Somit ist das das Projekt, das seinerzeit immer begründet worden ist. Das ist auch die Begründung mit dem Masterplan, der Gegenstand der provisorischen Flughafenbetriebsgenehmigung ist. Der Flughafen Bozen verfügt ja nicht über eine definitive Konzession, sondern es ist ja nur eine vorläufige Konzession. Diese baut auf diesen Masterplan/Entwicklungsplan auf. Dort drinnen ist auch klar dieser - bereits von meinem Vorgänger - Sicherheitsstreifen, weil die Startpiste in diesem Projekt gleich lang bleibt, also auch die ganze Bezeichnung auf den Flughafen. Es ist das zusätzliche Rollfeld, das diesen Sicherheitscharakter hat, wo eben nicht Wiese, sondern zusätzliches Rollfeld ist, damit größere Sicherheit gewährleistet wird. Das hat natürlich zur Folge, dass die Startbahn de facto länger ist; da brauchen wir uns nichts vormachen. Es ist aber dieser Ausbau des Rollfeldes mit der zusätzlichen Sicherheitsspur, die derzeit nicht vorhanden ist. Das war ja vor Jahren - da war ich noch nicht hier - schon x-mal Thema der Debatten im Landtag und ist auch öffentlich debattiert worden. Diese Konzession ist nach wie vor aufrecht. Wir haben mit dem Auftragnehmer eine Einigung gefunden, sodass wir einstweilen keinen Schadensersatz zahlen mussten, weil die Möglichkeit eines Vergabeverfahrens und einer Wettbewerbsgewinnung besteht. Wir haben jetzt keinen Schadensersatz gezahlt, aber die Konzession ist noch aufrecht. Das Ganze steht praktisch auf Standby. Wir haben dann gesagt, dass wir keine außerordentlichen Maßnahmen mehr treffen, weder in die eine noch in die andere Richtung. Das Ganze ist Gegenstand der Ausschreibung, so wie es sich mit diesen Möglichkeiten darstellt. Damit sind die Entwicklungsmöglichkeiten, die wir uns seinerzeit vorgestellt haben, der Businessplan, alles, was hier im Landtag vorgestellt worden ist, nicht gegeben. Das sind noch eine Reihe von anderen Maßnahmen, das Umstellen auf die elektronische Flugsteuerung und viele andere Dinge mehr, auch noch eine zusätzliche Erweiterung, die relevant ist. Es mag banal erscheinen, da es nur so wenig ist, aber es ist flugzeuggenehmigungstechnisch, vor allem dahingehend, welche Flugzeuge starten und landen dürfen, doch sehr relevant. Das werden Ihnen auch die Fachleute bestätigen, diese zusätzlichen Meter noch einmal, die wir vorgesehen hätten. Mit diesen ändert sich der Fahrtstreifen relativ wenig - ich sage nicht nichts -, was die Flugzeugtypologie anbelangt.

Wir haben entschieden, das so zu machen. Der Antrag der Gemeinde Leifers liegt - wie Sie sagen - noch nicht bei uns vor, also wir haben noch keinen Gegenstand zur Entscheidung. Wir sind auch nicht der Meinung, diesem Antrag hier zuzustimmen, auch weil es ganz nebenbei in diesem Fall nicht - wie schon gesagt - Zuständigkeit der Gemeinde Leifers wäre, sondern durchaus von Amts wegen gemacht werden könnte. Aber wir haben das letzte Mal schon Nein dazu gesagt, dies von Amts wegen zu machen, weil das ein Flughafen ist, bei dem die Infrastruktur im Auftrag des Staates durch diese Gesellschaft, bei der das Land Eigentümer ist, betrieben wird. Sie verfügt über die Konzession, es ist aber von übergemeindlicher Bedeutung, auch die Bauleitplaneintragung, und somit eine Landeszuständigkeit.

Auf die Frage, ob wir es von Amts wegen machen, haben wir bereits geantwortet. Wir haben gesagt: "Nein, das machen wir nicht." Also ist es nur kohärent, jetzt zu sagen: "Nein, wir machen das auch hier in dieser Form nicht." Aber eines ist ganz klar: Wir setzen das Ergebnis um auf das, was wir gesagt haben, sprich, wir ziehen uns aus dem Flughafen zurück. Wir werden sehen, ob es einen Interessenten gibt. Ich persönlich wage das derzeit nicht zu beurteilen. Ich bin nicht sonderlich davon überzeugt, dass es so sein wird. Das erlaube ich mir hinzuzufügen, aber man wird sehen. Dann erfolgt das, was wir auch schon gesagt haben. Dann wird man die Konzession zurückgeben und damit auch die Gesellschaft, weil sie dann keinen

Sinn mehr als Gesellschaft hat und diesen Gesellschaftszweck nicht mehr erfüllt. Wir werden die Gesellschaft somit liquidieren. Das heißt auch, dass es keine Einnahmen daraus geben wird und das zurückgeht. Das heißt, dass auch die Immobilien, die jetzt in Staatshand sind, in Staatshand bleiben, bis ENAC entscheidet, was ENAC macht, ob sie noch einmal versuchen eine Ausschreibung zu machen oder es auflöst. Dann würde natürlich alles in Landeshand übergehen, aber klarerweise nicht mehr als Flughafen. Das ist das Szenario, das wir auch seinerzeit schon aufgezeigt haben. Wir haben ein Problem bei der Ausschreibung. Dr. Holzer und die Präsidentin hatten erst kürzlich wieder ein Treffen mit der Flughafenbehörde ENAC. Wir fragen bei diesen nach, welches die Bedingungen für die Ausschreibung sind. Diese muss ja laut staatlichen Bestimmungen mit Ministerialdekret von ENAC genehmigt werden, wenn wir das veräußern wollen, weil da die Konzession dabei ist. Das können wir nicht nur mit dem Vergabegesetz machen, sondern müssen diese Bestimmungen berücksichtigen. Sie fragen dann bei uns um Informationen nach, die wir ihnen dann wieder liefern. Jetzt gibt es scheinbar wieder neue Fragen, wobei wir eigentlich mehr Fragen hätten als ENAC. Wir drängen darauf - da können Sie gerne nachfragen und das werden Ihnen die ENAC-Leute bestätigen -, dass wir alsbald Informationen haben, damit wir dieses Verfahren abschließen können. Das ist das Ziel. Wir wollen das also so umsetzen, wie es angekündigt worden ist.

Aus den genannten Gründen keine Zustimmung zu diesem Antrag, aber noch einmal die Bestätigung, dass wir das so umsetzen werden, wie es angekündigt worden ist. Wir setzen keine Maßnahmen mehr zur Erweiterung oder sonst irgendwelche außerordentlichen Investitionen. Wir halten den Flughafen derzeit in Betrieb, wie es die Pflicht aus der Konzession ist, und möchten dann mit der Ausschreibung fortfahren, auch weil das eine Notwendigkeit aus einer rechtlichen Position heraus ist. Wir können sicher nicht einfach einen Vermögensschaden entstehen lassen und vorher versuchen, diesen abzuwenden. Ich habe keine Lust, mich vor dem Rechnungshof dafür zu verantworten, indem ich sage: "Ich stelle das ein und lasse es unversucht", denn darin ist Geld investiert worden und es ist eine Anlage, die funktioniert. Auch das muss ich erst einmal rechtfertigen. Man kann nicht so ohne Weiteres einfach sagen: "Beim Referendum hat man das so interpretiert." Das ist auch ein Aspekt, der zu berücksichtigen ist. Wenn am Ende herauskommt, dass die Veräußerung und der Weiterbetrieb nicht möglich sind, dann ist die Konsequenz eine andere. Aber ohne Weiteres jetzt zu sagen, dass wir den Flughafen einfach durch Maßnahmen kaputtmachen, damit er nicht mehr betreibbar ist, wäre eine nicht zu rechtfertigende Aktion.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Grazie presidente. Intanto è stato importante mettere i puntini sulle "i" e quindi concordare su una versione. Quindi la versione è che questo progetto di ampliamento, quest'autorizzazione all'ampliamento esiste, non è di 30 metri, è molto di più. Allora ci fu un dibattito su quello a cui Lei accennava, cioè quanto notevole fosse il cambiamento, l'allungamento della pista, noi, le associazioni ambientaliste, il Comune di Laives, che impugnò quella delibera siamo convinti che quell'allungamento avrebbe consentito e consentirebbe un potenziamento del traffico aereo sull'aeroporto di Bolzano sia nel numero dei voli di notevole dimensione, sia nella dimensione del traffico di linea e per questo il Comune di Laives, che pure aveva concordato sulla mediazione, impugnò quella delibera della Giunta precedente. Quindi noi siamo convinti che se si vuole rimanere a un patto con i cittadini e le cittadine dicendo "abbiamo capito, la pista non viene allungata, l'aeroporto al massimo viene utilizzato nella dimensione che ha avuto fino adesso, questo ampliamento andrebbe cancellato." Siamo convinti che non si può permettere ai privati di fare qualcosa che l'ente pubblico ritiene di non dover fare per lealtà con i cittadini, quindi in questo senso noi rimaniamo convinti della giustezza della richiesta che prima noi abbiamo fatto e poi adesso farà il Comune di Laives di lasciare la pista così com'è e quindi di eliminare la possibilità di ampliamento della pista. Anch'io, presidente, sono convinto che le previsioni intorno a quell'aeroporto non siano rosee nel senso di trovare privati che già sono disposti a subentrare, le tre proposte che sono arrivate mi sembrano abbastanza discutibili e per esempio anche la notizia degli ultimi giorni di una ditta germanica che si è offerta di fare servizio di aerotaxi all'aeroporto - letta sui giornali - non dimostra, come qualcuno ha scritto sui giornali ieri od oggi, non ricordo quando, che c'è interesse attorno all'aeroporto, semmai dimostra l'opposto, visto che non si ritiene che questo aeroporto avrà mai più voli di linea, si offre un servizio di aerotaxi per sostituire i voli di linea. Quindi se una società che fornisce aerotaxi si è fatta viva, vuol dire che prevede che questo aeroporto non avrà più voli di linea e queste sono le voci che corrono nel settore. Io sono convinto che anche in fase di restituzione all'ENAC quando il concorso per la cessione dell'aeroporto andrà a vuoto, come io prevedo, la Provincia avrebbe il dovere di dire all'ENAC che cosa auspica che questo aeroporto faccia, cioè quindi chiedere all'ENAC un ridimensionamento dell'aeroporto, almeno aeroporto di avia-

zione civile, e poi avviare un ragionamento sull'utilizzo di un aeroporto ridimensionato per la protezione civile, per una serie di utilizzi su cui si potrebbe discutere, ma questo dibattito non è stato ancora fatto, non è cominciato, si aspetta un concorso che io leggo sui giornali è annunciato per dopo le elezioni, Gostner ha dichiarato che lui si aspetta che prima delle elezioni non succeda niente. Probabilmente ha ragione, non lo so, lui è uno dei tre che hanno fatto la proposta, per cui io credo che sarebbe doveroso fare questa modifica del PUC di Laives, credo che il Consiglio abbia tutta la possibilità di dare indicazioni alla Giunta provinciale, è nei poteri di indirizzo del Consiglio, io però presidente a questo punto sospendo la votazione su questa mozione per un fatto, anche su richiesta di altri colleghi anche della maggioranza, che ancora, noi avevamo previsto tempi diversi, ancora questa richiesta del Comune di Laives non è arrivata si banchi della commissione competente della Provincia e quindi noi ci riserviamo di mettere in votazione questa mozione nel momento in cui il Comune di Laives si sarà fatto vivo e avrà espletato tutto il suo iter.

PRESIDENTE: Accolgo la richiesta e sospendo la trattazione di questa mozione.

Punto 7) dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 860/17 del 18/12/2017, presentata dal consigliere Pöder, riguardante allineare i prezzi di benzina e gasolio a quelli austriaci."**

Punkt 7 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 860/17 vom 18.12.2017, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend Benzin- und Dieselpreise auf Österreich-Niveau senken."**

Allineare i prezzi di benzina e gasolio a quelli austriaci

Quasi il 69% degli attuali prezzi del carburante è costituito da tasse. Solo un terzo del prezzo alla pompa di benzina e gasolio rispecchia i costi di produzione e i guadagni delle aziende e dei gestori delle stazioni di rifornimento. Oltre alle normali imposte, gran parte delle quali confluisce nel bilancio provinciale, vengono applicate anche le seguenti accise:

- 0,000981 € guerra d'Etiopia 1935-1936
- 0,00723 € crisi di Suez 1956
- 0,00516 € ricostruzione Vajont 1963
- 0,00516 € ricostruzione alluvione di Firenze 1966
- 0,00516 € ricostruzione terremoto del Belice 1968
- 0,0511 € ricostruzione terremoto del Friuli 1976
- 0,0387 € ricostruzione terremoto dell'Irpinia 1980
- 0,106 € guerra del Libano 1983
- 0,0114 € missione in Bosnia 1996
- 0,02 € rinnovo contratti autoferrotranvieri 2004
- 0,005 € acquisto bus ecologici 2005
- 0,0051 € ricostruzione terremoto dell'Aquila 2009
- tra 0,0071 e 0,0055 € contributi alla cultura 2011 0,04 €: arrivo di immigrati dopo la crisi libica del 2011
- 0,0089 € ricostruzione dopo l'alluvione in Liguria e Toscana
- 0,082 € (0,113 sul gasolio): decreto Salva Italia 2011
- 0,02 € ricostruzione terremoto dell'Emilia 2012

Queste accise sono applicate solo in Italia, il che determina un mercato divario tra il prezzo della benzina in Italia e in Austria.

Ad esempio in Italia un litro di benzina costa 1,66 € e un litro di gasolio 1,56 €, mentre in Austria si pagano 1,12 € e 1,08 € rispettivamente (12/12/2017). Un allineamento del prezzo di benzina e gasolio al livello austriaco è quindi imprescindibile in considerazione dell'integrazione europea, in vista di una più stretta collaborazione all'interno dell'Euregio nonché a tutela dell'economia altoatesina.

Ciò premesso,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
delibera*

quanto segue:

1. Il Consiglio provinciale si dichiara favorevole a un allineamento dei prezzi della benzina e del gasolio in Alto Adige a quelli della Repubblica austriaca ovvero del Land Tirolo.
2. La riduzione deve avvenire in tutti i Comuni altoatesini; il beneficio assume la forma di un importo stabilito dalla Giunta provinciale a scadenza trimestrale, che va sottratto al prezzo alla pompa in un Comune altoatesino e che l'amministrazione provinciale rimborsa ai gestori delle stazioni di rifornimento.
3. La differenza risultante dalla vendita di carburante a prezzo agevolato viene rimborsata mensilmente dall'amministrazione provinciale ai gestori delle stazioni di rifornimento.

Benzin- und Dieselpreise auf Österreich-Niveau senken

Fast 69 Prozent des heutigen Treibstoffpreises besteht aus Steuern. Nur rund ein Drittel des an der Zapfsäule bezahlten Benzin- oder Dieselpreises sind Produktkosten und Gewinnspanne der Unternehmen und Tankstellenbetreiber. Derzeit werden neben den regulären Steuern, von denen ein Großteil in den Südtiroler Haushalt fließt, auch noch folgende Akzisen eingehoben:

- 0,000981 € Äthiopienkrieg 1935-1936
- 0,00723 € Suez-Krise 1956
- 0,00516 € Behebung der Schäden in Vajont del 1963
- 0,00516 € Schäden Überschwemmung Florenz 1966
- 0,00516 € Wiederaufbau nach Erdbeben in Belice 1968
- 0,0511 € Wiederaufbau nach Erdbeben im Friaul 1976
- 0,0387 € Wiederaufbau nach Erdbeben Irpinien 1980
- 0,106 € Libanon-Krieg 1983
- 0,0114 € Mission in Bosnien 1996
- 0,02 € Erneuerung der Verträge der sogenannten autoferrotranvieri 2004
- 0,005 € Ankauf von ökologischen Bussen 2005
- 0,0051 € Wiederaufbau nach Erdbeben in Aquila 2009
- zwischen 0,0071 und 0,0055 € Beiträge für Kultur 2011 0,04 € arrivo di immigrati dopo la crisi libica del 2011;
- 0,0089 € Behebung der Schäden nach Überschwemmung in Ligurien und Toscana
- 0,082 € (0,113 auf Diesel): Dekret "Salva Italia" 2011
- 0,02 € Wiederaufbau nach Erdbeben in der Emilia 2012

Diese Akzisen werden nur in Italien eingehoben, wodurch ein eklatanter Benzinpreisunterschied zu Österreich entsteht.

So beträgt in Italien der Preis für einen Liter Benzin 1,66 € und für einen Liter Diesel 1,56 €, während man in Österreich 1,12€ bzw. 1,08 € bezahlt (Stand 12.12.2017). Im Sinne der europäischen Integration, im Hinblick auf ein weiteres Zusammenwachsen der Europaregion Tirol, aber auch zum Schutz des Wirtschaftsstandortes Südtirol ist eine Angleichung der benzin- und Dieselpreise an Österreich unabdingbar.

Dies vorausgeschickt,

*fasst
der Südtiroler Landtag*

folgenden Beschluss:

1. Der Südtiroler Landtag spricht sich für eine Angleichung der Benzin- und Dieselpreise in Südtirol an jene der Bundesrepublik Österreich respektive des Bundeslandes Tirol aus.
2. Die Reduzierung hat für alle Gemeinden auf Landesgebiet zu erfolgen, die Vergünstigung erfolgt in Form eines vierteljährlich von der Landesregierung festzusetzenden festen Betrages, welcher vom an einer Tankstelle in einer Gemeinde des Landes geltenden Preis abzuziehen ist und den Tankstellenpächtern von der Landesverwaltung erstattet wird.
3. Die finanzielle Differenz, die sich aus der Ausgabe preisermäßigten Treibstoff ergibt, wird den Tankstellenbetreibern bzw. – pächtern von der Landesverwaltung monatlich zurückerstattet.

La parola al consigliere Pöder per l'illustrazione, prego.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Vielen Dank! Das Land Südtirol nutzt das Potential nicht, um den Standort nicht nur als Wirtschaftsstandort im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Treibstoffpreise, sondern auch als Verbraucherstandort zu stärken, indem man die Treibstoffpreise senkt, um es so zu sagen. Wir haben die Möglichkeit, wir nutzen diese Möglichkeit für einige wenige Grenzgemeinden im geringen Umfang. Wir haben ja nicht die Möglichkeit, direkt eine Reduzierung der Steuern vorzunehmen, aber wir können das machen, indem wir einen Ausgleich schaffen. Das wird leider Gottes nur für wenige Grenzgemeinden gemacht. Die entsprechende auch staatliche Bestimmung sieht eigentlich nicht vor, dass das nur auf einige Gemeinden beschränkt sein kann. Wir sind ein Grenzgebiet, wenn man so will, und könnten das durchaus ausdehnen. Wir kennen die leidige Geschichte. Ungefähr 70 Prozent des Treibstoffpreises werden als Steuern abgegeben. Da sind diese Akzisen natürlich auch für den Äthiopienkrieg, für die Suezkrise und für eine ganze Reihe von weit zurückliegenden Ereignissen enthalten. Diese Einmalsteuern sind weiterhin enthalten. Es ist im Prinzip immer derselbe Treibstoff, der verkauft wird, aber wenn wir zum Beispiel nach Nordtirol fahren, dann ist er dort wesentlich günstiger, das wissen wir alle. Bereits im Trentino ist der Treibstoff günstiger, warum auch immer, und bei uns zahlt man horrenden Treibstoffpreise. Das ist nicht nur ein Standortnachteil im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit Südtirols, sondern auch ein Nachteil für die Verbraucher. Ich bin der Meinung, dass wir hier die Möglichkeiten gänzlich ausschöpfen sollen, um unsere Treibstoffpreise in ganz Südtirol auf das Niveau abzusenken, das derzeit eben auch in Nordtirol und in Österreich vorherrscht. Ich denke, wenschon sollen all diese Anstrengungen unternommen werden und die Ausgleiche auch entsprechend geschaffen werden.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Herr Präsident! Die Auseinandersetzung um den Benzin- und Dieselpreis hier im Landtag hat jetzt inzwischen schon fast rituellen Charakter, also der geht jetzt schon fast ins 20ste Jahrhundert zurück. Kollege Leitner hat das früher auch immer wacker mitgefochten und wir kennen ja die Tiroler Landeshymne in ihrer anderen Variante. Eigentlich lautet sie: "*Du bist das Land, dem ich die Treue halte.*" Wir aber in Südtirol singen: "Du bist das Land, dem ich den Tank-schlauch halte." Also, das ist gewissermaßen die anderen Variante. Dieser Vergleich zwischen Nord- und Südtirol bzw. diese Differenzen sind immer ein Thema. Natürlich hat Kollege Pöder in einem Punkt Recht: Es sind natürlich diese ganzen Akzisen, die hier durchgeschleppt werden. Dass wir immer noch für den Abessinienkrieg mitzahlen, ist wirklich eine bedenkliche Entwicklung, auch im Hinblick auf dessen Auswirkungen. Allerdings, Kollege Pöder, es gibt viele externe Lasten und Kosten des Verkehrs, die wir hier in Südtirol und insgesamt weltweit nicht mitzahlen. Wenn wir an die gesamten externen Kosten denken, die der Verkehr, vor allem der Autoverkehr, verursacht, ist es natürlich relativ billig. Ich bin weit davon entfernt, die Forderungen der Grünen in Deutschland nochmals nachzubeten, die seinerzeit einen Benzinpreis von 5 DM gefordert haben und dafür hart abgestraft wurden, aber ich verstehe natürlich die Sorgen der AutofahrerInnen, die hier vor allem, wenn sie Pendler sind, auf das Auto angewiesen sind. Trotzdem, glaube ich, ist der Benzinpreis unter Einberücksichtigung der externen Kosten doch relativ moderat. In Südtirol ist jetzt natürlich der Preisunterschied spürbar. Der Anstieg ist seit Dezember vorangegangen und das würde auch der längst erhoffte Spritpreisrechner der Südtiroler Freiheit zu Tage bringen. Vielleicht - Kollege Knoll - erhalten wir jetzt auch eine Antwort darauf, wo er geblieben ist. Also, ein großes Versprechen dieser Regierung ist unerfüllt geblieben. Aber es ist auf jeden Fall eine vernünftige Forderung gewesen, möchte ich schon in den Raum stellen. Auch das könnte bei dem Zusammenhang erhoben werden.

In allem Ernst: Ich glaube doch, dass, wenn wir eine Umstellung auf eine andere Form von Mobilität wünschen, wenn wir darauf ausgehen möchten, dass die Elektromobilität gefördert wird, dass die Brennstoffzellen bzw. die Wasserstoffmobilität gefördert werden sollen, dürfen wir hier nicht nachgeben, sondern müssen den Preis entsprechend relativ moderat hoch halten, um diese Umstellung zu fördern. Wir sehen auch, dass die Klimafrage aktuell zurückgedrängt wird, aber sie wird in der nächsten Zeit ein höchstbrisantes Thema sein. Die Klimafrage hat sich durch diesen Winter ein wenig beruhigt, aber sie ist ein zentrales Thema und hier spielt die fossile Mobilität eine wichtige Rolle. Deswegen werden wir auch in diesem Fall, Kollege Pöder, rituell und überzeugt dagegen stimmen.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Herr Präsident! Ich glaube, dass dieser Beschlussantrag die Folge auf die Forderung des Landeshauptmannes ist, dass sich die Benzinpreise in Österreich erhöhen sollten. Also aus meiner Sicht müsste man irgendwo diplomatisch sein bzw. ein bisschen mehr Fingerspitzengefühl würde ich mir schon erwarten, wenn man hier wirklich von zigtausenden von Pendlern draußen mit niederem Einkommen erwartet, dass sie höhere Preise bezahlen sollten. Man sollte vielleicht Zuhause mal anfangen. Wir geben den Grenzgemeinden Vergünstigungen, damit sie billigeren Benzin anbieten. Dann sollte man vielleicht zuerst bei denen anfangen, die das abstemmen. Und zum Zweiten wäre eigentlich schon wichtiger, wenn man Italien soweit bringen würde - es wurden hier einige Steuern aufgezählt -, die Akzisen, die noch aus der Äthiopenzeit herrühren, endlich einmal abzuschaffen. Also eine Angleichung würde für unsere Betriebe auf alle Fälle eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen. Der Kaufkraftverlust und die Wertschöpfung würden im Lande bleiben. Unsere Betriebe kämpfen schon sonst zur Genüge mit anderen Problemen, was Bürokratie, Energiepreise, Grundstückspreise und vor allem die Steuerbelastung anbelangt. Hier wäre anzusetzen und deshalb meine Unterstützung zu diesem Antrag!

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zunächst möchte ich einmal klarstellen, bevor sich jemand Sorgen macht, dass mit diesen Einnahmen natürlich nicht mehr der Abessinienkrieg finanziert wird. Das sind jeweils die Anlassfälle, warum damals diese Erhöhung eingeführt worden ist. Das Geld fließt ganz einfach in den Haushalt, wohl gemerkt zu 90 Prozent in unseren Haushalt, auch bei den Akzisen, und zu 10 Prozent in den Staatshaushalt. Wir führen keinen Abessinienkrieg, bauen nicht den Suezkanal und zahlen dafür auch nicht irgendwelche Tarife und ähnliche Geschichten mehr.

Dies vorausgeschickt möchte ich noch einmal zur wirtschaftlichen Argumentation kommen. Ich hatte bereits mehrmals die Möglichkeit, klarzulegen, dass das wirtschaftliche Argument nicht in dieser Form funktioniert. Wenn wir die Treibstoffpreise bei uns auf österreichisches Niveau reduzieren würden, dann wäre der Tanktourismus nach Österreich und unsere Leute würden flachfallen. Das ist klar. Das bedeutet, dass bei uns auch mehr getankt wird. Man hat auch angenommen, dass andere von auswärts entsprechend etwas mehr bei uns tanken würden und somit das die Einnahmen auf der anderen Seite auch wieder erhöhen würde, aber nicht in dem Ausmaß wie Einnahmen wegfallen. Es gibt eine Studie des WIFO, die wirklich sehr vertieft wurde. Es hat auch viele Monate gedauert, bis sie gemacht worden ist. Es kommt unterm Strich ein Minus bei den Steuereinnahmen heraus. Das heißt jetzt noch nicht, dass es keinen volkswirtschaftlich positiven Affekt hätte, denn die Bürger zahlen ja auch weniger. Es kommt aber trotzdem ein deutliches Minus heraus. Man hat errechnet, dass zwischen 16 und 20 Millionen Euro Steuereinnahmen würden fehlen. Wer profitiert am meisten davon? Diejenigen, die am meisten Treibstoff verbrauchen. Es ist also nicht unbedingt nur eine Sozialgeschichte oder so, dass man das Kleinunternehmen schützt, sondern je mehr ich Treibstoff verbrauche, umso mehr profitiere ich davon. Das ist ökologisch nicht sinnvoll. Darin werden mir vielleicht die Grünen zustimmen. Wenn man es günstiger machen würde, ist das ökologisch, aber auch ökonomisch nicht unbedingt sinnvoll, wenn man zielgerichtet fördern will. Es wäre sinnvoll, wenn wir diese Mittel, die uns da verloren gehen, schon einsetzen könnten. Das könnten wir, wenn wir sie jetzt verfügbar hätten. Der Haushalt ist ja im Ausgleich. Es sollten also durchaus gezieltere Maßnahmen gesetzt werden, ob das nun zur Unterstützung von schwächeren Haushalten oder anderen ähnlichen Situationen ist, wo man das Geld verwenden könnte. Abgesehen davon, Kollege Zimmerhofer, war es gestern beim Verkehrsgipfel ganz interessant. Kollege Theiner ist neben mir gesessen und wir waren beide sehr angetan von der Wortmeldung des österreichischen Verkehrsministers Hofer, der übrigens sehr gut argumentiert hat. Er hat ganz und gar die Linie in Bezug darauf vertreten, dass diese Umweltbelastung bzw. diese Lärmbelastung in Tirol, aber auch im Eisacktal, also auch in Südtirol nicht mehr so weitergehen kann. Er hat sehr gut vorbereitet dargelegt, wie die Stickoxidwerte ausschauen, wie die noch freien Schienenkapazitäten derzeit keine Verwendung finden, weil das derzeit auch in der Preiskonkurrenz nicht stimmt usw. Dann kommt die Überraschung, indem er aktiv auch das Thema der Treibstoffpreise angesprochen hat. Er hat das nicht nur einmal, sondern sogar zweimal in seiner Wortmeldung angesprochen und darauf hingewiesen, ob uns auch bewusst ist, dass die Treibstoffpreise den Umweltverkehr anziehen. Sie sind nämlich nicht nur unter italienischem Niveau, sie sind auch unter Schweizer Niveau. Das ist das Dieselpreisprivileg - so wird es in Österreich bezeichnet - und das hat ja mathematisch berechnet den größeren Anziehungseffekt von Umwegverkehr, also Schwerverkehr, der eigentlich kürzere Strecken anderswo finden würde als der niedrige Mauttarif auf der Brennerautobahn. Das kann man nachrechnen, wenn man das auf der Brennerautobahn von Brenner bis Modena auf das Inntal-Autobahn-Niveau von Tirol als auch auf das von der Wegekostenrichtlinie höchst zulässige Niveau bringt.

Dann macht das weniger aus als der Preisunterschied beim Volltanken durch das Dieselpreisprivileg in Österreich. Das macht deutlich mehr aus. Das ist auch gestern bei der Tagung hervorgegangen. Kollege Pöder, Sie können mir glauben, da sind viele Fachleute anwesend gewesen. Die Minister haben das selber vorgebracht. Bei einer Vollbetankung macht der Unterschied 120 Euro aus. Das wäre auch bei einem Höchstmauttarif bis Modena nicht der Preisunterschied bei der Maut. Das ist ganz einfach errechenbar. Somit ist das ein Faktor, der Umwegverkehr anzieht. Aus diesem Grund läuft die Debatte derzeit in eine andere Richtung. Interessanterweise hat auch der deutsche Verkehrsminister Schmidt gesagt, dass es bei ihnen auch die Diskussion über Diesel, im Besonderen auch aufgrund der schädigenden Einflüsse von Diesel, Dieselskandal usw., gibt. Interessanterweise beginnt man in Österreich und Deutschland jetzt die Debatte über den Preis. Ich würde jetzt nicht behaupten, dass man angekündigt hat, dass man den Preis erhöhen sollte. Kein Mensch hat das angekündigt. Es ist jetzt nicht so, dass das gesagt wird. Man beginnt darüber zu diskutieren, ob das langfristig so aufrecht bleiben soll und ob das auch nachhaltig ist. Auch aus dieser Überlegung heraus wäre das der falsche Ansatz, ganz abgesehen davon, dass wir ja nicht die Zuständigkeit hätten, wie richtig gesagt wurde, die Steuern zu senken. Wir müssten das System Ersatzzahlung mit der Karte, die wir relativ gut abwickeln, unbürokratisch südtirolweit ausdehnen. Das wäre in Bezug auf die Unternehmen auch eine Geschichte, die durchaus beihilfenrechtlich machbar wäre, mit einigen zu notifizieren, aber durchaus umsetzbar. Das will ich nicht bestreiten. Es wäre möglich, ein bisschen komplex, dass man nicht mehr die Begründung der Grenznähe angibt, sondern das ausdehnt. Es ist machbar und bestätigt worden, also das ist nicht der Grund, aber würde nicht die gewünschten Effekte erzielen. Das haben wir bereits mehrmals diskutiert und das wird auch in zwei oder drei Monaten wieder zur Sprache kommen. Wir werden es noch einmal besprechen. Die geforderte Maßnahme ist weder ökologisch noch letztlich ökonomisch sinnvoll. Da gibt es andere Möglichkeiten der Entlastungen. Da müssen die Haushaltsspielräume gegeben sein.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Vielen Dank! Alle fünf oder alle zehn Jahre wechselt die Sichtweise hinsichtlich Diesel, Benzin und Abgase. Ich glaube denen gar nichts mehr! Da muss ich ganz ehrlich sagen: Sie können mir alle erzählen, was sie wollen, da sind knallharte wirtschaftspolitische Interessen dahinter. Wenn uns die Autoindustrie erklärt, dass wir jetzt das Auto wechseln müssen, damit wir endlich ein sauberes Auto haben, ist klar, dass die Ökobilanz unterm Strich verheerend ist. Wenn ich alle zwei oder drei Jahre das Auto wechsele, gewinnt nicht die Umwelt, sondern die Autoindustrie, ganz klar. Jetzt kann natürlich sein, dass das Auto, mit dem sieben, acht oder zehn Jahre fahre, natürlich mehr Dreck in die Umwelt schleudert, nicht soviel Dreck wie ein Hausbrand zum Beispiel, bei dem bis zu Schischuhen alles in die Öfen gesteckt wird. Da muss ich ganz ehrlich sagen: Hier glaube ich denen einfach nichts mehr, weil sie sich alle zehn Jahre widersprechen und einfach ganz knallharte wirtschaftspolitische Interessen dahinterstecken. Einmal ist der Diesel super, dann ist er wieder nicht super, dann ist er wieder schädlich. Es ist alles irgendwo nicht mehr glaubwürdig. Wenn wir die ganze Story anschauen, die mit Volkswagen abläuft, dann frage ich mich wirklich, wer daran glaubt, dass Volkswagen das einzige Automobilunternehmen ist, das uns irgendwo irgendetwas vormacht. Sie werden momentan angegriffen, da stecken wahrscheinlich ganz knallharte - sagen wir mal so - wirtschaftspolitische Interessen auf einem ganz anderen Niveau dahinter. Das ist auch ein Angriff gegen die deutsche Wirtschaft insgesamt, was weiß ich, was dahintersteckt. Brechen wir all das auf unserem kleinen Bereich herunter, dann sind die Österreicher also - ich sage das nicht, sondern das wäre meine Frage - blöder. Sie verstehen praktisch nicht, dass die niedrigen Benzinpreise ökonomisch und ökologisch ebenfalls unsinnig sind. Dann wären die Deutschen - da gibt es nämlich auch niedrige Benzin- und Dieselpreise - blöder. Somit verstehen zwei Länder mit fast 90 Millionen Menschen nicht, dass die Diesel- und die Benzinpreise ökonomisch und ökologisch unsinnig oder schlecht sind.

Noch einmal: Wir haben hier leider die Situation, dass wir wirklich hohe Preise haben im Vergleich zu Österreich. Ich sage nicht, dass es kostenlos abgegeben werden soll. Wir haben Länder - wenn man das jetzt weltweit betrachten will -, wo die Treibstoffpreise weitaus niedriger sind, immer noch in den USA eine der größten Volkswirtschaften überhaupt. Also dort regen sie sich auf, wenn der Treibstoffpreis irgendwann einmal einen Cent steigt. Also, die gehen da schon in Krise. Bei uns sind sie schon sehr hoch und es ist nicht so, dass wir den Diesel und den Benzin verschenken, denn auch mit den Preisen in Österreich ist das immer noch recht beachtlich, wenn man für eine Tankfüllung 60 bis 70 Euro bezahlen muss. Ich denke, wir sollten doch diese Anstrengungen unternehmen. Es ist natürlich eine Sichtweise, wenn man sagt: "Das muss auch der Haushalt hergeben." Der Haushalt verdient an der ganzen Story durch den Mega-Durchzugsverkehr. Wir sind ja auch ein Transitland nicht nur im Sinne der Transit-Lkw's, sondern auch ein Tou-

rismustransitland. Wenn sie mal bei uns auf oder an der Autobahn tanken - ich weiß nicht, ob sie das tun -, dann ist das fast schon ein sich selbst "Aussackeln", wenn man das so sagen will. Auf der Landstraße kostet das unter Umständen 1,5 Euro pro Liter, während man auf der Autobahn 1,8 oder teilweise sogar 1,9 Euro pro Liter Benzin dafür bezahlt, warum auch immer. Ich denke, wir sollten diese Anstrengung unternehmen, der Haushalt gibt das her. Wir verdienen ordentlich an den Benzin- und Dieselpreisen. Deshalb sollte man hier eine Sondererleichterung in diesem Zusammenhang für die Verbraucher, aber auch für die kleinen und mittleren Betriebe machen.

PRESIDENTE: Passiamo alla votazione della mozione n. 860/17: respinta con 12 voti favorevoli e 19 voti contrari.

Prima di chiudere l'odierna seduta Vi comunico che in ordine al processo verbale della seduta precedente, messo a disposizione all'inizio dell'odierna seduta, non sono state presentate durante la seduta richieste di rettifica, per cui lo stesso, ai sensi dell'articolo 59, comma 3, del regolamento interno, si intende approvato.

Grazie la seduta è chiusa.

Ore 17.59 Uhr

**Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:
Sono intervenuti i seguenti consiglieri/le seguenti consigliere:**

ACHAMMER (17)
ARTIOLI (9, 13, 14, 15, 22, 24)
BLAAS (14, 15, 27)
DEEG (9)
DELLO SBARBA (21, 22, 26, 30)
FOPPA (12, 13, 17, 18, 19, 23)
HEISS (8, 9, 33)
HOCHGRUBER KUENZER (15, 16)
KNOLL (2, 3, 10, 11, 28)
KÖLLENSPERGER (28)
KOMPATSCHER (5, 13, 21, 28, 34)
MAIR (1)
MUSSNER (8, 11, 14, 15, 16)
NOGGLER (9, 10)
OBERHOFER (3, 4)
PÖDER (1, 5, 7, 11, 18, 23, 27, 33, 35)
PRESIDENTE (2, 5)
STOCKER M. (2, 3, 4, 18, 23)
THEINER (12, 13)
TOMMASINI (12, 19)
ZIMMERHOFER (20, 21, 34)