



XVI. Legislaturperiode

XVI legislatura

WORTPROTOKOLL  
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 32

RESOCONTO INTEGRALE  
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO  
PROVINCIALE

N. 32

.....  
vom 5.11.2019

.....  
del 5/11/2019

Präsident  
Vizepräsidentin  
Vizepräsident

Josef Nogger  
Rita Mattei  
Manfred Vallazza

Presidente  
Vicepresidente  
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL  
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 32

vom 5.11.2019

**Inhaltsverzeichnis**

Aktuelle Fragestunde. . . . . Seite 1

Beschlussantrag Nr. 148/19 vom 14.8.2019, eingebracht von der Abgeordneten Foppa, betreffend lärmarme Eisenbahnwaggons: rasche Umsetzung des europäischen Fahrplans. . . . .  
. . . . .Seite 24

Beschlussantrag Nr. 154/19 vom 28.8.2019 eingebracht von den Abgeordneten Faistnauer, Köllensperger, Franz Ploner, Alex Ploner, Rieder und Unterholzner, betreffend Förderung von Laufställen in der Tierhaltung in Südtirol. . . . .  
. . . . .Seite 35

RESOCONTO INTEGRALE  
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO  
PROVINCIALE

N. 32

del 5/11/2019

**Indice**

Interrogazioni su temi di attualità. . . . .  
. . . . .pag. 1

Mozione n. 148/19 del 14/8/2019, presentata dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Staffler, riguardante carri ferroviari silenziosi: attuare rapidamente il piano europeo. . . . . pag. 24

Mozione n. 154/19 del 28/8/2019, presentata dai consiglieri Faistnauer, Unterholzner, Franz Ploner, Rieder, Alex Ploner e Köllensperger, riguardante incentivazione della stabulazione libera nella zootecnia in provincia di Bolzano. . . . .  
. . . . . pag. 35

**Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: Josef Noggler**

**Ore 14.34 Uhr**

*Namensaufruf - appello nominale*

**PRÄSIDENT:** Die Sitzung ist eröffnet. Laut Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung wird das Protokoll der jeweils letzten Landtagssitzung allen Abgeordneten in Papierform zur Verfügung gestellt.

Zum Protokoll können bis Sitzungsende beim Präsidium schriftlich Einwände vorgebracht werden. Sofern keine Einwände nach den genannten Modalitäten erhoben werden, gilt das Protokoll ohne Abstimmung als genehmigt.

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

Für die heutige Sitzung hat sich der Abgeordnete Urzì entschuldigt.

Ich teile mit, dass die von Artikel 59 Absatz 6 der Geschäftsordnung vorgesehene Aufstellung der Mitteilungen an die Abgeordneten verteilt wurde.

Im Sinne vom Artikel 111 Absatz 7 der Geschäftsordnung weise ich darauf hin, dass die beiden Anfragen zur Aktuellen Fragestunde Nr. 24/10/19-XVI "Festlegung Wasserzins gemäß EU-Verordnungen 1303/2013 und 1305/2013" und Nr. 25/10/19-XVI "Müllentsorgung in den Gemeinden" des Abgeordneten Faistnauer an Landesrat Vettorato sowie die Anfrage zur Aktuellen Fragestunde Nr. 32/10/19-XVI "Kitas" der Abgeordneten Foppa an die Landesrätin Deeg von den jeweils zuständigen Mitgliedern der Landesregierung nicht innerhalb der vorgesehenen Frist von 10 Tagen beantwortet worden sind.

Vorrei salutare i partecipanti al seminario di aggiornamento per il personale pedagogico e gli insegnanti di tutti i gradi scolastici qui in tribuna.

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

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

Anfrage Nr. 1/11/19 wurde vom Einbringer zurückgezogen.

**Anfrage Nr. 9/11/19** vom 17.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Knoll und Atz Tammerle, betreffend A22-Mitarbeiter in den Mautstellen in Süd-Tirol. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Immer öfter erhält die Süd-Tiroler Freiheit Beschwerden, wonach in den Mautstellen der A22-Brennerautobahn Mitarbeiter ihren Dienst verrichten, die nicht deutsch sprechen. Ein solcher Fall hat sich beispielsweise am 10. Oktober um 17.00 Uhr bei der Mautstelle in Neumarkt zugetragen. Ein deutschsprachiger Bürger benötigte Hilfe, traf aber nur auf Mitarbeiter, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind. Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Wie viele Mitarbeiter der A22-Brennerautobahn versehen in Süd-Tirol an den Mauthäuschen ihren Dienst?
2. Wie viele dieser Mitarbeiter verfügen über keinen Zweisprachigkeitsnachweis?

Warum setzt die Verwaltung der Brennerautobahn überhaupt einsprachiges Personal an den Schaltern ein?

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Herr Präsident, geschätzter Kollege Knoll, sehr geehrte Landtagsabgeordnete! Ich nehme hiermit Bezug auf diese Anfrage.

Die Antwort auf Frage 1, wie viele Mitarbeiter in Südtirol den Dienst vertreten: Das sind derzeit – Stand Oktober 2019 – 89 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit Vollzeitverträgen in den A22-Mautstellen.

Frage 2: "*Wie viele dieser Mitarbeiter verfügen über keinen Zweisprachigkeitsnachweis?*" Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der A22-Brennerautobahn unterliegen nicht der Pflicht des Zweisprachigkeitsnachweises, deshalb die Antwort in anderer Weise. Nach interner Schätzung überwiegt der Anteil der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen deutscher Muttersprache deutlich. Aber wir haben nicht den Nachweis, weil er nicht verlangt wird. Also haben wir nicht den Zweisprachigkeitsnachweis als Kriterium, aber wenn es darum geht, wie viele

deutscher und wie viele italienischer Muttersprache sind, so überwiegt nach Angabe der Brennerautobahn deutlich der Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter deutscher Muttersprache.

Zu Frage 3, warum überhaupt einsprachiges Personal eingesetzt wird: Im Rahmen der Anstellungsverfahren wird durch fachkundiges internes Personal eine angemessene Beherrschung der deutschen und italienischen Sprache überprüft. Es findet also ein Kolloquium statt, in dem festgestellt wird, ob beide Sprachen beherrscht werden.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Zunächst einmal wäre schon zu hinterfragen, warum die Mitarbeiter einer Gesellschaft, wo das Land Südtirol mitbeteiligt ist, nicht der Zweisprachigkeit unterliegen, denn ich weiß, dass die Gesellschaft selbst Zweisprachigkeitsbestimmungen einhalten muss. Sie erinnern sich, dass es Rekurse gegeben hat, was beispielsweise die Verträge für die digitale Abrechnung der Maut anbelangt. Das Land Südtirol müsste von der Brennerautobahn als Anteilseigner verlangen, dass Personal eingestellt wird, das die Zweisprachigkeit hat, denn es ist schon problematisch, wenn sich Autofahrer an einen Mitarbeiter des Mauthäuschen wenden und keine Antwort bekommen. Das zieht sich auch weiter auf Servicenummern usw. Das finde ich schon ein bisschen problematisch. Die Frage, die damit auch zusammenhängt - und das hat mir zum Beispiel ein Mitarbeiter in einem Mauthäuschen gesagt -, ist, dass viele Mitarbeiter überhaupt nicht mehr aus Südtirol stammen. Sie reden hier ja von den Vollzeitverträgen, aber ganz viele Mitarbeiter werden einfach von Trient oder von weiter unten heraufgeholt, um dann am Wochenende in Südtirol ihren Dienst zu verrichten. Diese stammen aber nicht aus Südtirol. Auch hier wäre mal zu hinterfragen, wie viele von diesen Mitarbeitern in Südtirol effektiv aus Südtirol stammen. Mir ist beispielsweise aufgefallen, dass am Brenner oben jetzt neue Tafeln angebracht werden. Darauf steht nur mehr: "Autostrada del Brennero", da steht nicht einmal mehr "Brennerautobahn" drauf. Also es ist schon zu hinterfragen, wie die Brennerautobahn mit der Zweisprachigkeitsverpflichtung umgeht. Das steht übrigens auch auf dem Haus oben, das die Brennerautobahn direkt am Brenner hat, wie gesagt nur mehr: "Autostrada del Brennero". Grundsätzlich würden wir dahingehend appellieren, dass in Südtirol zumindest zweisprachiges Personal angestellt wird. Ich war letztes auf einer Autobahn in Ungarn und selbst dort in Ungarn sind alle Beschriftungen auf der Autobahn auf Ungarisch, auf Englisch und auf Deutsch. Das gehört zum Standard dazu. Es behindert auch den flüssigen Verkehr. Wir erleben das jedes Wochenende an den Mauthäuschen, die ohnehin schon aufgrund der Abrechnung sehr problematisch sind und Staus verursachen. Wenn es dann auch noch Sprachprobleme gibt, dann ist es eine zusätzliche Behinderung, die – glaube ich – auch unserem Land als Tourismusland nicht zuträglich ist.

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Die Tatsache, dass es keine Pflicht aufgrund des Autonomiestatutes gibt, schließt natürlich nicht aus, dass es ein Ziel sein soll. Das teile ich und somit kann ich das auch gleich schon zusichern, dass wir als Aktionär und entsprechender Miteigentümer dieser Gesellschaft nicht nur dahingehend appellieren, sondern auch die Forderung stellen, dass man dieses Ziel Schritt für Schritt so gut wie möglich erreichen soll, dass es eine Ausgewogenheit und vor allem auch die Sprachkenntnis gibt, damit die entsprechenden Hinweise bei all den Thematiken, die öffentlich sind – intern ist eine andere Geschichte – gegeben werden können. Das Ziel teilen wir selbstverständlich. In Südtirol sollte der Dienst bestmöglich erbracht werden. Dies nur als Hinweis. Auch wenn die gesetzliche Pflicht nicht gegeben ist, heißt das nicht, dass wir nicht trotzdem dieses Ziel erreichen wollen.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 24/11/19** vom 24.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Repetto, betreffend Zweckbestimmung des ehemaligen RAS-Gebäudes. Ich ersuche um die Verlesung der Anfrage.

**REPETTO (Partito Democratico - Liste civiche/Demokratische Partei - Bürgerlisten):** Dallo scorso 16 ottobre la RAS (Radiotelevisione Azienda Speciale – Radiofunkanstalt Südtirol) si è ufficialmente trasferita nella nuova sede di via Siemens 19. Lo stabile di viale Europa 164/A di proprietà della Provincia adibito precedentemente a sede della RAS sta quindi venendo dismesso, senza che risulti ad oggi una nuova destinazione d'uso dello stesso.

Lo stabile in questione dispone di una dotazione di spazi interni ed esterni non certo esigua, di una discreta raggiungibilità coi mezzi pubblici e di una vicinanza potenzialmente strategica con la residenza per studenti Univercity.

In merito a ciò, si interroga l'assessore competente:

- a) Se vi siano già valutazioni in atto sulla futura destinazione dello stabile in questione.
- b) Siccome nell'ambito delle politiche giovanili e dell'Università vi sono evidenti necessità di spazi che possano garantire la crescita dell'Ateneo o la prosecuzione di importanti progetti dedicati al mondo dei giovani (es. Cohousing) o ancora la messa a disposizione di alloggi per giovani e studenti, è stato preso o verrà preso in considerazione un utilizzo dello stabile (con i dovuti lavori di adattamento) per dare sfogo a diverse attività ed usi, che ad oggi non trovano spazio all'interno del tessuto cittadino, legati al mondo giovanile e universitario?

**BESSONE (assessore all'edilizia e servizio tecnico, patrimonio, libro fondiario e catasto - Lega Alto Adige – Südtirol):** Egregio presidente, caro collega Sandro Repetto, in riferimento alla Sua interrogazione relativa alla RAS e allo stabile di viale Europa 164/A, comunico quanto segue:

In merito alla domanda a): l'edificio in questione è di proprietà privata. La provincia aveva affittato lo stabile per la sede della RAS. Il contratto di locazione è stato sciolto in quanto la sede dell'azienda è stata trasferita. L'amministrazione provinciale non ha più in essere alcun rapporto contrattuale con il proprietario.

Per quello che concerne la domanda b): è importante sostenere le politiche giovanili favorendo il *Cohousing* e mettendo a disposizione alloggi per giovani e studenti universitari. La programmazione urbanistica degli spazi abitativi, però, è di competenza comunale. Per lo stabile in viale Europa 164/A non sono state fatte valutazioni in ordine agli usi da Lei suggeriti. Grazie!

**REPETTO (Partito Democratico - Liste civiche/Demokratische Partei - Bürgerlisten):** Sulla risposta

- a) La ringrazio, so che era privata, pensavo e speravo che la Provincia acquisisse questo stabile per i motivi che poi ho proseguito nella lettera b).

A me non risulta – e ho fatto l'assessore all'edilizia abitativa – che l'operazione di tipo *Cohousing* sia di competenza del Comune, so che è l'operazione che ha fatto l'Ipes, oppure lavori legati ai giovani studenti. So che la Provincia si è mossa più volte nell'ambito del tessuto cittadino per individuare edifici che potessero essere adatti a questo scopo, per cui chiedo che la Giunta provinciale e l'assessore Bessone nelle pieghe di bilancio – e nel prossimo bilancio farò una proposta in merito – pensino ad esempio ad acquistare o fare delle manifestazioni di interesse, perché l'acquisto diretto non è possibile, per acquistare degli edifici che abbiano le caratteristiche che ho esposto al punto b). Grazie!

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 25/11/19** vom 24.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Staffler, betreffend Widmannbrücke in Brixen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Im Sommer 2019 wurde die Widmannbrücke in Brixen durch eine Betonmischmaschine beschädigt. Seither ist die Brücke geschlossen und wurde letztthin für Fußgänger und Radfahrer wieder geöffnet, nachdem Reparatur- und Sicherungsarbeiten vorgenommen wurden.

Anscheinend soll an einen Neubau der Brücke gedacht und ein Planungswettbewerb dazu im Jänner veranstaltet werden. In Vergangenheit gab es Bestrebungen die Brücke unter Denkmalschutz zu stellen und ein entsprechendes Gesuch liegt schon seit längerem im Amt für Denkmalschutz auf ohne dass es jemals behandelt wurde. Trotzdem bildet die Widmannbrücke zusammen mit der Adlerbrücke und den Rappanlagen ein historisches Ensemble und wurde auch von der lokalen Ensembleschutz Kommission für schützenswert empfunden.

Wir stellen daher folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Stimmt es, dass ein Gesuch um Unterschutzstellung der Widmannbrücke eingereicht wurde?
2. Was besagt das Gutachten des Denkmalamtes?
3. Gibt es diesbezüglich auch einen Schriftverkehr zwischen Gemeinde Brixen und Denkmalamt?

**HOCHGRUBER KUENZER (Landesrätin für Raumordnung und Landschaftsschutz, Denkmalschutz - SVP):** Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen, werte Kollegin Frau Brigitte Foppa! Nein, es liegt in der Abteilung Denkmalpflege kein Gesuch um Unterschutzstellung der Widmannbrücke in Brixen vor. Was vorliegt, ist ein interner Vermerk, um einen Unterschutzstellungsvorschlag für die Widmannbrücke vom 16. Februar 2018 von der damaligen Direktorin des Amtes für Bau und Kunstdenkmäler und vom damaligen

geschäftsführenden Direktor der Abteilung Denkmalpflege. Dieser hat aber das Unterschutzstellungsverfahren, für das er als Abteilungsdirektor zuständig war, zu dem Zeitpunkt nicht eröffnet. Außerdem liegt der Abteilung Denkmalpflege eine schriftliche Stellungnahme des Ensembleschutzbeirates der Stadt Brixen vom 16. September 2019 an die Gemeinde Brixen und an die Abteilung Denkmalpflege vor, welche die Einhaltung des historischen Brückenbaus befürworten.

"Was besagt das Gutachten des Denkmalamtes?" Es gibt – wie bereits erwähnt – kein Gutachten des Denkmalamtes bis zum jetzigen Zeitpunkt. Der interne Vermerk von 2018 begründet den Unterschutzstellungsvorschlag folgendermaßen: Die Brücke steht im Zusammenhang mit der Adlerbrücke und den Rappanlagen unter Ensembleschutz, da es sich hierbei um entscheidendes Stück Stadtgeschichte und um ein bedeutendes technisches Denkmal der Industriearchitektur handelt, welches es zu erhalten gilt, wird eine direkte Denkmalschutzbindung vorgeschlagen.

Zum Thema Unterschutzstellung der Widmannbrücke gibt es keinen Schriftverkehr zwischen der Gemeinde Brixen und der Abteilung Denkmalpflege. Derzeit ist ein Gesprächstermin der Direktorin Abteilung Denkmalpflege mit dem Bürgermeister – das wäre der 8. November – in Brixen vereinbart, um die Stadt von der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Unterschutzstellung der Widmannbrücke zu überzeugen. Ziel der Abteilung Denkmalpflege ist es, die Unterschutzstellung formal zu eröffnen und den Vorschlag der Landesregierung vorzulegen. In dem Moment, wo die Unterschutzstellung formal eröffnet ist, gilt die effektive Unterschutzstellung bereits für sechs Monate.

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Danke für diese sehr wichtige Auskunft! Ich würde Sie bitten, diese Antwort schriftlich ausgehändigt zu bekommen, damit wir das als Teil des Schriftverkehrs annehmen können.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 6/11/19** vom 15.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Franz Ploner, Köllensperger und Rieder, betreffend Register zur Eintragung in das Landesverzeichnis der Bezirksdirektoren. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**PLONER Franz (Team Köllensperger):** Im Rahmen der Landtagssitzung vom Juli 2019 hat der Landesrat für Gesundheit in der Replik auf den Beschlussantrag zur Einführung des Registers für die Bezirksdirektoren/Innen geantwortet, dass ein solches bereits in Ausarbeitung sei und unmittelbar vor der Veröffentlichung. Deshalb sei damals die Zustimmung zur Durchführungsverordnung nicht notwendig gewesen.

Dies vorweg, richten wir folgende Fragen an die Südtiroler Landesregierung:

1. Sind die Durchführungsbestimmungen zur Eintragung in das Register für die Bezirksdirektoren/Innen vom Assessorat bereits erarbeitet worden? Wenn ja, welche Kriterien werden gefordert? Wenn nein, warum sind die Bestimmungen noch nicht erlassen worden – wie Sie damals geantwortet haben -?
2. Wann gedenkt die Landesregierung den entsprechenden Beschluss zur Einführung des Registers zu fassen?
3. Wie erfolgt die Kundmachung des Registers und wie wird die Bewertung der Gesuche vorgenommen?

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Kollege Ploner, danke der Nachfrage! Die Durchführungsverordnung zur Eintragung in das Register für die BezirksdirektorInnen wurden mit Dekret des Landeshauptmannes vom 1. September 2017, Nr. 33 erlassen. Die Kundmachung zum Eintragungsverfahren in das Landesverzeichnis für die BezirksdirektorInnen des Südtiroler Sanitätsbetriebes ist – wie schon gesagt – in Ausarbeitung. Gemäß Artikel 2 des Dekretes vom Landeshauptmann müssen die Kandidaten und Kandidatinnen, welche sich für die Position der Bezirksdirektoren bewerben, für den Zugang zum Eintragungsverfahren in das Landesverzeichnis verschiedene Voraussetzungen erfüllen. Diese Voraussetzungen, die Sie ja kennen, sind im Dekret festgehalten.

Zur Frage 2: Das entsprechende Dekret – wichtig ist für Sie, wann das erlassen wird – zur Eintragung in das Register und die Ernennung der Kommission soll vonseiten der Abteilung der Gesundheit innerhalb der ersten Monate im Jahr 2020 verfasst werden. Das heißt, es wird im Jänner oder Februar öffentlich deponiert.

Zur Frage 3: Gemäß Artikel 3 des Dekretes des Landeshauptmannes vom 1.9.2017, Nr. 33 wird die Kundmachung zum Eintragungsverfahren von der Direktorin/dem Direktor der Landesabteilung Gesundheit genehmigt und ständig auf den Internetseiten des Landes Südtirol veröffentlicht. Gemäß Artikel 5 erfolgt die

Bewertung der Gesuche jährlich auf der Grundlage von Titeln und eines Kolloquiums. Alle Anträge auf Eintragung und die innerhalb der in der Kundmachung festgelegten Frist eingereicht wurden, werden von der Kommission gemäß den weiteren Absätzen laut Artikel 5 bewertet. Die Detailkriterien werden so wie bei den anderen Kommissionen von den Kommissionsmitgliedern erstellt.

Vielleicht eine Zusatzinformation: Dieses Ausschreibungsverfahren ist aus der Sicht der Techniker nicht mehr ganz up to date, ist somit in der Phase der Überarbeitung – deshalb auch diese Verzögerung – und wird dann in einer zweiten Folge etwas überarbeitet veröffentlicht.

**PLONER Franz (Team Köllensperger):** Herr Landesrat, danke für Ihre Antworten! Zur ersten Frage muss ich einfach auf das Wortprotokoll vom Juni verweisen, denn dort steht genau das drinnen, was Sie jetzt wieder geantwortet haben. Dort steht drinnen, dass die Bearbeitung jetzt erfolgen und die Veröffentlichung noch innerhalb des Kalenderjahres 2019 stattfinden wird. Nun haben Sie geantwortet, dass es innerhalb dieses Jahres nicht veröffentlicht wird und dass eine Bearbeitung dieses Registers noch aussteht bzw. nicht erfolgt ist. Genau das haben Sie gesagt: Es sollte innerhalb dieses Jahres erfolgen. Wie wollen wir dann die Bezirksdirektoren ins Register eintragen, wenn wir noch keines erarbeitet haben? Die Arbeitsverträge der Bezirksdirektoren und Bezirksdirektorinnen im nächsten Jahr verfallen, sodass ich schon erwarten würde, dass wenigstens das Register, wie Sie ausgeführt haben, noch im Juni innerhalb dieses Jahres erfolgt. Diese Antwort ist nicht ganz korrekt, auf das, was Sie damals geantwortet haben. Danke!

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 13/11/19** vom 21.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Renzler, betreffend fehlender Zweisprachigkeitsnachweis bei der Personalaufnahme in den Südtiroler Sanitätsbetrieb. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**RENZLER (SVP):** Danke, Herr Präsident! Mir wurde vor einigen Tagen zugetragen, dass letztthin ein ehemaliger Mitarbeiter des Roten Kreuzes in den Südtiroler Sanitätsbetrieb aufgenommen wurde. Dieser Angestellte verfügt laut Auskünften jedoch nicht über den entsprechenden Zweisprachigkeitsnachweis.

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

1. Ist die Landesregierung über diesen und/oder ähnliche Fälle in Kenntnis?
2. Falls ja, wie viele solcher Personalaufnahmen wurden in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019 bis heute durchgeführt? Bitte um detaillierte Auflistung nach Jahr, Sanitätsbezirk, Abteilung und Funktionsebene.
3. Wie viele dieser vom Roten Kreuz übernommenen Bediensteten sind ohne vorgeschriebenen Zweisprachigkeitsnachweis? Danke.

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Sehr geehrter Herr Präsident, werter Kolleginnen und Kollegen, werter Kollege Renzler! Zur ersten Frage: Nein, die Landesregierung ist über diesen Fall oder ähnliche Fälle nicht in Kenntnis. Die angeführte Behauptung ist auch nicht nachvollziehbar, denn alle bereits im Jahr 2017 vom Roten Kreuz übernommenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, insgesamt 12, waren im Besitz sämtlicher Voraussetzungen für eine Aufnahme in den öffentlichen Dienst. Das heißt, wenn es sich um diese handelt, dann ist die Information nicht korrekt.

Frage 2 erübrigt sich mit dieser Antwort.

Zu Frage 3: Niemand, denn alle sind im Besitz des vorgeschriebenen Zweisprachigkeitsnachweises. Sie haben gefragt, wie viele ohne den Zweisprachigkeitsnachweis übernommen worden sind. Also, meine Kenntnis ist das. Ich habe nachgefragt und daraufhin diese schriftliche Antwort bekommen.

**RENZLER (SVP):** Danke, Herr Landesrat! Ich ersuche bitte um die Aushändigung dieser schriftlichen Antwort. Ganz befriedigen kann sie mich nicht, denn ich habe nämlich die Daten der Zweisprachigkeitsnachweise alle früheren Mitarbeiter des Roten Kreuzes. Die Mitarbeiter des Roten Kreuzes waren ja Bedienstete der halbstaatlichen Körperschaften und für 80 Prozent dieser damals in Bozen beschäftigten Rote-Kreuz-Mitarbeiter wurden vor dem ordentlichen Arbeitsgericht gerade im Zusammenhang mit der Zweisprachigkeitszulage von mir persönlich circa über 30 Arbeitsprozesse eingeführt. Ich gehe davon aus, dass diese 12, die übernommen worden sind, den Zweisprachigkeitsnachweis hatten. Das Problem ist allerdings jener, der zuletzt angestellt wurde. Wie er auf diese Liste kommt, weiß ich nicht, aber wir werden das überprüfen. Ich bedanke mich im Voraus für die Aushändigung der Unterlagen.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 7/11/19** vom 15.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Rieder und Franz Ploner, betreffend Pädiatrie und Rheuma-Reha im Krankenhaus Innichen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Am 9. August 2019 hielt der Landesrat mit der Führungsspitze des Südtiroler Sanitätsbetriebs eine Presskonferenz im Krankenhaus Innichen ab. Dabei kündigte der Landesrat die Errichtung einer Rheuma-Reha als neues Angebot und den Erhalt der Pädiatrie an. Seit dem 1. Oktober ist der Primar der Pädiatrie im Ruhestand.

Dies vorweg, folgende Fragen:

1. Wie ist die Situation in der Pädiatrie seit dem 1. Oktober?
2. Gibt es einen 24-h-Dienst in der Pädiatrie? Wenn nein, wie wird bei stationärer Aufnahme vorgegangen?
3. Gibt es noch eine Ärztin oder einen Arzt in der Pädiatrie in Innichen? Wenn nein, welche Bemühungen werden unternommen die Stelle zu besetzen?
4. Wird im Krankenhaus Innichen eine "einfache Struktur Pädiatrie" geschaffen, wenn ja, wann?
5. Gibt es konkrete Planungen für die Rheuma-Reha? Wenn ja, welche? Wenn nein, wann werden sie aufgenommen?
6. Welche Öffnungszeiten bzw. welche Frequenz wird die Rheuma-Reha haben?

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Werter Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Die Versorgung der Kinder und Jugendlichen im Krankenhaus von Innichen ist weiterhin gewährleistet und der Dienst wird durch die Pädiater des Krankenhauses Bruneck mitversorgt, so wie es auch bei der Pressekonferenz gesagt worden ist und wie es auch von den ärztlichen Leitern und den Bezirksleitern vor Ort momentan so gewünscht wird. Werktags im Krankenhaus von Innichen und nachts im Krankenhaus von Bruneck, an den Wochenenden ist ein Vertretungsarzt im Krankenhaus von Innichen anwesend bzw. in Bereitschaft.

Zu Frage 2: Es gibt wie bisher keinen 24-Stunden-Dienst in der Pädiatrie im Krankenhaus von Innichen. Der diensthabende Arzt der Ersten Hilfe entscheidet, ob das erkrankte Kind im Krankenhaus Innichen versorgt wird oder ob eine Überstellung ins Krankenhaus Bruneck notwendig ist.

Zu Frage 3: Wie bereits erwähnt, wird die Versorgung der Kinder und Jugendlichen im Krankenhaus Innichen durch die Pädiater des Krankenhauses Bruneck mitgetragen. Natürlich werden jegliche freien Stellen permanent ausgeschrieben. Unsere Zielsetzung ist die Aufrechterhaltung des pädiatrischen Angebots. Mit welcher Organisationsstruktur dies umgesetzt wird, wird sich in Zukunft entscheiden. Vor allem sind das keine politischen Entscheidungen, sondern das sind Entscheidungen der ärztlichen und pflegerischen Leiter vor Ort.

Ein Konzept für die Rheuma-Reha in Innichen wurde von Ihren damaligen Arbeitskollegen im Spital Bruneck gemeinsam mit den Kollegen in Innichen bereits ausgearbeitet. Die nächsten Schritte sind in Planung.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Eine Verständigungsfrage hätte ich schon. Sie haben gesagt, ob eine einfache Struktur der Pädiatrie in Innichen geschaffen wird, entscheidet man vor Ort, also in Bruneck. Das entscheidet nicht die Politik. Habe ich das richtig verstanden? Ich bitte Sie auch, mir die Antworten schriftlich auszuhändigen.

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Gerne! Natürlich ist es eine politische Entscheidung, keine Frage. Aber die Rahmenbedingungen geben wir vor. Ob das jetzt Sinn macht oder nicht, geben die ärztlichen bzw. pflegerischen Leiter vor. Ob es jetzt momentan Sinn macht, – Sie kennen ja Ihre Kollegen draußen – der ärztliche Dienstleiter Kühebacher und auch die Kollegin der Pflegedienstleitung sagen momentan, dass, solange man personell keine anderen Möglichkeiten hat, dies der beste Weg ist. Das – glaube ich – ist auch zu respektieren.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 10/11/19** vom 17.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Knoll und Atz Tammerle, betreffend Stromtrassen im Pustertal. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.



**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Die Landesregierung teilte der Süd-Tiroler Freiheit in der letzten aktuellen Fragestunde im Landtag mit, dass die Stromleitung zwischen Pfitsch und Brenner bereits im kommenden Dezember teilweise offen sein werde. Im Dezember 2020 sei dann mit der vollständigen Verbindung "Österreich-Italien" zu rechnen. Auch am Reschenpass würden die Arbeiten nächstes Jahr beginnen und voraussichtlich 2022 abgeschlossen. Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Ist auch ein Zusammenschluss der Hochspannungsleitungen im Pustertal zwischen Ost- und Süd-Tirol geplant?
2. Ist eine solche Verbindung zwischen Ost- und Süd-Tirol technisch und finanziell realisierbar?
3. Wird die Landesregierung auch einen Zusammenschluss zwischen Ost- und Süd-Tirol forcieren?

**VETTORATO (assessore alla scuola italiana, formazione professionale italiana, cultura italiana, energia, ambiente - Lega Alto Adige – Südtirol):** Buongiorno a tutti. In riferimento all'interrogazione sono a comunicare che nel piano di sviluppo della rete di trasmissione nazionale – edizione 2018 – è già stato inserito da parte di Terna un simile collegamento di interconnessione a 132 kV tra Dobbiaco e il nodo Sillian-Lienz – al termine Le consegno gli allegati. Questo attualmente è in fase di approvazione.

Al quesito 2, per quanto riguarda la situazione italiana non sono stati evidenziati motivi di impedimento per la realizzazione di un simile collegamento, da parte austriaca, invece, sono in atto delle valutazioni tecniche per la realizzazione di un simile progetto.

Al quesito 3, nell'ambito della fase di valutazione attualmente in corso da parte austriaca, la Provincia autonoma di Bolzano non ha posto vincoli o veti al collegamento.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 26/11/19** vom 24.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Staffler, betreffend Familienförderplan – Was ist passiert? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Der so genannte "Familienförderplan", der sich mit Betreuung, Bildung, Beratung, Begleitung, Begegnung sowie Vereinbarkeit von Familie und Beruf auseinandersetzt, wurde im Auftrag der Familienagentur des Landes in Zusammenarbeit mit dem Südtiroler Kinderdorf, der Freien Universität Bozen und dem Österreichischen Institut für Familienforschung der Universität Wien erarbeitet. Bis dato wurde er zwar fertig- aber noch nicht vorgestellt. Was ist passiert?

Daher richten wir folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Wie ist der Stand der Arbeiten zum Familienförderplan? Wurde er fertiggestellt?
2. Bereits im September 2018 hätte der Familienförderplan vorgestellt werden sollen, wieso ist das bis jetzt nicht passiert?
3. Welche Maßnahmen wurden im Plan erarbeitet und wie umgesetzt?
4. Wir bitten um Aushändigung einer Kopie des Familienförderplans!

**DEEG (Landesrätin für Soziales, Wohnbau, Familie und Senioren - SVP):** Sehr geschätzter Präsident, sehr geschätztes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geschätzte Kollegin Foppa! Wie Sie richtig beschreiben, haben wir das Südtiroler Kinderdorf mit der Freien Universität Bozen in Zusammenarbeit auch mit dem Österreichischen Institut für Familienforschung beauftragt, einen ersten Entwurf für den Familienförderplan auszuarbeiten. Das Südtiroler Kinderdorf – ganz kurz zu erklären, warum wir dieses beauftragt haben, nur als Einleitung – arbeitet ja mit schwierigen Situationen, in denen Familien ihrem Alltag begegnen können, und hat sich aus dieser Sicht in diesem Bereich eingebracht. Es geht vor allem um die Beziehungsebene in diesem Bereich. Die Freie Universität Bozen als Projektpartner hat die wissenschaftlichen Erkenntnisse eingebracht und insbesondere auf die Bedeutung des Lebensraumes und das "Eingebettet-Sein" in einer Gemeinschaft auch im Hinblick auf die Gestaltung des Sozialraums und vor allem auch die Rolle der Familie hingewiesen. Das Institut für Familienforschung als weiterer Projektpartner hat internationale Erfahrungen, familienwissenschaftliche Befunde und familienpolitische Theorien eingebracht. Neben der wissenschaftlichen Aufbereitung der Theorie der Familienpolitik ist eine umfassende Situationsanalyse Südtirols und eine Anbindung an die laufende Tätigkeit der Familienagentur nötig. Es ist so, dass es sich um einen Entwurf handelt, der derzeit in der Familienagentur zu einer Endversion weiterverarbeitet wird. Das heißt also, er ist noch nicht fertiggestellt, sondern es werden noch inhaltliche konzeptionelle auch politische Überlegungen miteingebunden. Vor allem geht es darum, die Schwerpunkte für die nächsten drei Jahre dort einfließen zu lassen. Die Idee ist, wenn er dann fertiggestellt ist - und das Ziel wäre im Frühjahr nächsten Jahres -, werden wir ihn zuerst

dem Familienbeirat und dann der Landesregierung vorlegen. Danach können wir eine Kopie desselben natürlich auch gern den Abgeordneten im Südtiroler Landtag aushändigen.

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Herr Präsident! Ich komme jetzt nicht umhin ein bisschen zu denken, dass Sie von Ihrer Soziallandesrätin-Vorgängerin den Detailreichtum in der Antwort übernommen haben, wo man dann immer darauf wartet, jetzt kommt's, jetzt kommt's und dann kams nicht. Deshalb stelle ich jetzt noch einmal die Frage: Was ist passiert? Warum haben Sie angekündigt, dass er bis September fertig sein sollte, aber jetzt ist dies nicht der Fall? War da die Ankündigung falsch? Können Sie uns das sagen?

**DEEG (Landesrätin für Soziales, Wohnbau, Familie und Senioren - SVP):** Es ist so, dass ich selbst sehr hohe Ansprüche an dieses Dokument gehabt habe, und habe das immer noch. Ich darf sagen, dass das, was vorgelegt wurde, nicht dem entspricht, was ich als Familienförderplan auf den Weg bringen möchte. Deshalb haben wir jetzt die Arbeit in die Familienagentur noch einmal hineingeholt und werden auf Basis dessen, was erarbeitet worden ist, die Diskussion vertiefen und weiterführen. Mein Ziel ist es dann schon, dass am Ende etwas herauskommt, was auch etwas konkret ist und mit dem man dann konkret arbeiten kann. Das sage ich im Übrigen auch jetzt bei der Diskussion zum Landessozialplan. Wir können viel philosophieren, auch viel an guten Ideen hineinbringen. Aber es muss dann auch finanzierbar und umsetzbar sein. Ansonsten haben wir das, was wir in der Vergangenheit oft hatten, viele gute Dokumente, die dann auch viele Impulse gegeben haben, aber oft nicht finanzierbar waren und in der Folge auch nicht umgesetzt werden konnten. Das ist meine Erwartungshaltung an dieses Dokument. Das, was als Entwurf geliefert wurde, hat dem nicht entsprochen.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 28/11/19** vom 24.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Repetto, betreffend Inkrafttreten des neuen Landesraumordnungsgesetzes. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**REPETTO (Partito Democratico - Liste civiche/Demokratische Partei - Bürgerlisten):** Si apprende dai media della volontà di far slittare a giugno del 2020, l'entrata in vigore della nuova legge provinciale sull'urbanistica (legge provinciale n.9 del 10 luglio 2018).

Si legge inoltre, che tra le motivazioni di questa ipotetica scelta vi siano problemi legati alla preparazione della modulistica online.

A fronte di ciò, si interroga l'Assessore competente:

- a) Se l'entrata in vigore della nuova legge sull'urbanistica sarà effettivamente spostata a giugno del 2020.
- b) Se il bonus cubatura del 10%, la cui fine era prevista il 31.12.2019, verrà anch'esso prorogato fino all'attuazione della nuova legge sull'urbanistica.
- c) Quali sono i problemi riscontrati con la modulistica digitale?

**HOCHGRUBER KUENZER (Landesrätin für Raumordnung und Landschaftsschutz, Denkmalschutz - SVP):** Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen, werter Kollege Repetto! Sie waren ja selbst im Gesetzgebungsausschuss, als wir am 22. Oktober die Verlängerung des Gesetzes auf den 1. Juli 2020 in der Landesregierung genehmigt haben. Am 30./31. Oktober waren Sie Mitglied im zweiten Gesetzgebungsausschuss, wo wir die Verlängerung noch einmal genehmigt haben.

Unter Punkt b) fragen Sie, was mit dem Kubaturbonus von 10 bzw. 20 Prozent bei Sanierung passiert. Das muss fortgeführt werden, so wie bisher. Es stimmt, dass mit 31.12.2019 der Kubaturbonus verfällt. Wir müssen eine Verlängerung in der Landesregierung genehmigen, die das gleiche vorsieht wie bisher. Mit dem neuen Gesetz wird praktisch noch einmal ein neuer Kubaturbonus eingeführt.

Zur dritten Frage: Wo sind die Probleme in der digitalen Bauakte? Wir haben eine ganz klare – und das habe ich bereits in der Kommission aufgezählt – Aufteilung: Ein Teil macht das "Consorzio dei comuni", ein Teil macht das Ressort 28. Diesen Teil, sprich die digitale Bauakte, macht der Gemeindeverband und dort ist man noch nicht soweit, es umzusetzen. Das heißt, wir möchten mit Ihrer Stadt Bozen eine Probeinitiative machen, um diese Plattform und dieses Portal für die digitale Bauakte probeweise einzuführen, damit - wenn es dann auf alle 116 Gemeinden angepasst wird – dann nicht 116 Gemeinden die Fehler beheben müssen, sondern dass vielleicht ein, zwei Großgemeinden auf die Fehler aufmerksam werden, damit es dann eingeführt wird.

**REPETTO (Partito Democratico - Liste civiche/Demokratische Partei - Bürgerlisten):** Grazie assessora! Avevamo discusso nella II commissione e sul *bonus* cubatura non c'era una risposta precisa. Adesso ma l'ha data un po' più precisa, si sta mettendo in giusta linea o per lo meno nella linea che la Giunta vede per l'attuazione della nuova legge urbanistica. La ringrazio della risposta, prendo atto e vediamo come si andrà avanti, poi ci sarà anche la discussione a fine novembre sulle modifiche della nuova legge urbanistica, perciò ci sarà ancora occasione per parlarne. Grazie!

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 3/11/19** vom 14.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Leiter Reber, betreffend digitale Kirchenmatriken. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** In christlich geprägten Ländern suchen Genealogen nach ihren Ahnen oder jenen ihrer Auftraggeber hauptsächlich in den Kirchenmatriken (Die werden - wie Sie richtig gesagt haben - auch Matrikeln oder Pfarrbücher genannt, in unserem Sprachraum Matriken). Diese Tauf-, Sterbe- und Trauungsbücher, die seit dem Konzil von Trient verfasst wurden, sind die wichtigsten Quellen für die Familien und Ahnenforschung.

Im deutschen Sprachraum sind die Kirchenmatriken auf Mikrofilmen in den verschiedenen Landesarchiven einsehbar, so auch in Südtirol. Aus Konservierungsgründen und um der heutigen digitalen Arbeits- und Kommunikationsweise Rechnung zu tragen wurden die Kirchenmatriken in Ländern wie Österreich, Tschechien und Deutschland digitalisiert und - mit einer 100-Jahre Datenschutzsperrfrist - öffentlich zugänglich gemacht.

Daraus ergibt sich folgende Frage an die Landesregierung:

1. Will die Südtiroler Landesregierung in naher Zukunft die Kirchenmatriken und Urbare des Südtiroler Landesarchivs digitalisieren und nach dem Vorbild Österreichs öffentlich zugänglich machen?
2. Hat die Südtiroler Landesregierung zeitnah die Absicht, die Südtiroler Bestände in das europäische Portal "matricula", welches zum International Centre for Archival research (ICARUS) gehört, einzuspeisen?

**PRÄSIDENT:** Wir haben folgendes Problem: Wenn Sie den Text zu schnell verlesen, haben wir ein Problem mit der Simultanübersetzung. Deswegen ersuche ich Sie, die Anfrage das nächste Mal etwas langsamer zu verlesen.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Es ist genau der Text, der bereits in der schriftlichen Fassung vorliegt.

**PRÄSIDENT:** In Ordnung. Frau Landesrätin, Sie haben das Wort, bitte.

**HOCHGRUBER KUENZER (Landesrätin für Raumordnung und Landschaftsschutz, Denkmalschutz - SVP):** Danke schön! Dasselbe gilt wahrscheinlich auch für mich. Werter Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen, werter Landtagsabgeordneter Leiter Reber!

Zu Frage 1: Die Pfarrmatrikeln werden seit 1989 auf der Basis einer Vereinbarung mit der Diözese Bozen-Brixen am Landesarchiv verwahrt. Seit diesem Zeitpunkt konnten sie eingesehen werden und bei Bedarf war es möglich, einzelne Einträge als Reader-Printer zu kopieren. Aufgrund der Obsoleszenz der Lesegeräte wurden die Einträge inzwischen digitalisiert und können ganz aktuell auf eigens angeschafften digitalen Lesegeräten am Archiv eingesehen werden. Aus dem Text der Anfrage geht nicht klar hervor, welche Urbare gemeint sind. Urbare sind grundherrschaftliche Güter und Zinsverzeichnisse und naturgemäß in vielen unseren Beständen zu finden, also praktisch in den Archiven aller Bestandsbildner, die auch Grundherrschaften waren. Die landesfürstlichen Urbare sind schon vor Zeiten sicherheitsverfilmt und als Mikrofilme zugänglich gemacht worden. Auch diese Mikrofilme sind bei der letzten Digitalisierungskampagne digitalisiert worden und sind in digitaler Form öffentlich am Archiv zugänglich.

Zu Frage 2: Die Verfügungsrechte über die Kirchenmatrikeln liegen ausschließlich bei den zuständigen kirchlichen Stellen, also der Diözese Bozen-Brixen und den Orden, die über inkorporierte Pfarreien verfügen, die der Onlinestellung zustimmen müssen. Gespräche dazu sind im Gange. ICARUS ist lediglich ein Portal, das mit der jeweiligen Archivhomepage verlinkt ist. Von einer Einspeisung von Beständen kann demnach nicht die Rede sein.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Ich glaube, dann braucht man es nur in Praxis einmal probieren. Man kann in ganz Deutschland, in Österreich und eben auch in Tschechien alles online von Zuhause aus einsehen. Wir können das nicht. Wir müssen auf das Archiv hin und dort sagen, welchen Akt wir möchten. Dieser wird dann gesucht. Dann kann man das mit diesem neuen Lesegerät machen. Es ist also äußerst umständlich. Wenn man heutzutage etwas digitalisiert, geht man davon aus, dass ich das auch online einsehen kann. Da sind uns unsere Nachbarländer einfach um Vieles voraus. Es sind viele Ahnenforscher und andere, die hier einfach sagen: "Wir haben immer das große Problem, dass wir uns frei nehmen müssen, um extra zu den einzelnen Archiven hinzufahren. Da geht uns viel Zeit verloren, bis man die einzelnen Sachen findet, während ein Tiroler nördlich des Brenners oder auch bis nach Tschechien alles online machen kann." Darum geht es hier bei dieser Anfrage. Ich stelle gern noch einmal eine konkretere, wo ich genau die Onlinestellung drinnen habe, aber ich hatte wirklich geglaubt, dass das von den Prämissen bzw. von der Einleitung her verständlich war, wenn man das System ICARUS kennt.

Also es geht darum, dass ich oder eben wer auch immer von Zuhause hineinkommt bzw. die einzelnen Matriken einsehen kann. Das ist bei unseren Nachbarn überall möglich und es wäre auch fein, wenn es Südtirol so machen würde. Ich sage hier gleich noch etwas: Nordtirol hat hier ein System, das nicht unbedingt sehr gut geeignet ist. Da muss man immer hineingehen, kommt auf einen Akt und muss diesen dann herunterladen. Viel besser ist das deutsche und tschechische System, wo es einfach online gleich abgerufen werden kann, ohne dass ich die jeweiligen Dateien runterladen muss. Da wäre vielen geholfen. Ich selbst bin keiner, der Ahnenforschung betreibt, aber in unserem Land interessiert das sehr viele, die hier beschäftigt sind. Diejenigen haben sich ein paarmal an mich gewandt und nachgefragt, warum wir hier so dermaßen nachhinken. Deswegen können wir das vielleicht für die Zukunft in einem Gespräch klären und diese Digitalisierung vorantreiben. Danke!

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 8/11/19** vom 15.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Rieder und Ploner Franz, betreffend Leiter/innen der komplexen Strukturen im Krankenhaus Innichen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Am 9. August 2019 hielt der Landesrat mit der Führungsspitze des Südtiroler Sanitätsbetriebs eine Presskonferenz im Krankenhaus Innichen ab. Dabei kündigte der Landesrat die Ausschreibung der Leiter/innen der komplexen Strukturen der Allgemeinchirurgie und Anästhesie/Notfallmedizin an, die nur geschäftsführend besetzt sind.

Dies vorweg, richten wir folgende Fragen an die Südtiroler Landesregierung

1. Wurden die genannten Stellen ausgeschrieben? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht und wann ist die Ausschreibung vorgesehen?
2. Wann werden die Stellen voraussichtlich besetzt sein?

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Werter Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen, werte Kollegin Rieder! Diese Frage haben Sie indirekt schon vorher bei der anderen Anfrage gestellt. Somit ist der erste Teil schon beantwortet und zum Zweiten sind die Ausschreibungsverfahren im Laufen. Aber lassen Sie mich etwas anmerken. Sie wissen ganz genau Bescheid und sind ja selbst draußen eine Mitarbeiterin gewesen. Sie befinden sich momentan im Wartestand und kennen Ihre Kolleginnen und Kollegen. Ich für meinem Teil habe am Tag nach der Pressekonferenz den Auftrag gegeben, die Stellen – wie ausgemacht – zu besetzen. Sie wissen ganz genau, weil Sie draußen beste Kontakte haben, dass der Kollege Amhof und der Kollege Kühbacher wirklich am fleißigsten suchen und arbeiten. Sie sind dabei, die Ausschreibung zu machen. Zum Unterschied von Ihnen hilft Kollege Ploner aktiv und sehr konstruktiv mit, Menschen bzw. Leute zu suchen. Er ist immer absolut dabei und aktiv, stellt Leute vor und versucht Kontakte zu knüpfen, ist also lösungsorientiert. Sie fragen nach – und ich könnte es verstehen, wenn es mich betrifft –, Sie sind in der Opposition und somit sage ich, dass, wenn die Opposition mich etwas fragt, ist das natürlich. Aber lassen Sie mich fragen, warum es notwendig ist, ihren Arbeitsmitgliedern, mit denen Sie über Jahre zusammengearbeitet haben, den Kollegen Amhof und Kühbacher, öffentlich vorzuwerfen, dass sie nichts tun. Sie wissen ganz genau, dass mein Teil getan ist. Ihre Ex-Kollegen sind jetzt dabei, diese Ausschreibungen vorzubereiten, und sind auf einem sehr guten Punkt sind. Durch meinen Druck und durch die Mithilfe von Herrn Ploner geht es jetzt viel schneller als in Ihrer Zeit, wenn Sie noch tätig waren. Deshalb müssten Sie eigentlich wissen, dass es sehr schnell geht. Alle bemühen sich und setzen alles daran,

um dieses Versprechen zu halten. Wenn Sie damit Ihre eigenen Kolleginnen und Kollegen öffentlich fast mies machen, frage ich mich, was das soll. Was ist damit bezweckt? Damit wird sicher keine Lösung herbeigeführt.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Also ich möchte zuerst in persönlicher Angelegenheit sprechen, Herr Präsident, bevor ich zur Replik komme.

**PRÄSIDENT:** Ja, das müssen Sie uns mitteilen.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Das habe ich jetzt gerade mitgeteilt.

**PRÄSIDENT:** Worin besteht die persönliche Angelegenheit?

**RIEDER (Team Köllensperger):** Der Landesrat Widmann hat mir vorgeworfen, dass ich die Arbeit meiner Kollegen schlechtmache. Das steht nirgends in meiner Anfrage. Er hat mir indirekt vorgeworfen, dass es vorher, als ich noch draußen gearbeitet habe, noch langsamer gegangen ist. Also diese Vorwürfe möchte ich so nicht stehen lassen.

**PRÄSIDENT:** Ist in Ordnung, dann können Sie sich rechtfertigen und dann die Replik machen.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Das möchte ich so nicht stehen lassen.

Jetzt möchte ich zur Replik kommen. Ich finde es nicht angebracht, dass Sie hier, anstatt auf die Fragen zu antworten, Ihre persönlichen Meinungen wiedergeben. Ich habe nur nachgefragt. Damit mache ich nicht die Arbeit von irgendjemandem schlecht, sondern ich habe einfach das, was Sie in Innichen in der Pressekonferenz angekündigt haben, nachgefragt. Sie haben in der Pressekonferenz angekündigt, dass man am nächsten Tag beginnen kann, die Ausschreibungen zu machen. Ich frage mich natürlich auch, wenn es geschäftsführende Primarinnen und Primare auf der Anästhesie, Intensivmedizin und Chirurgie gibt - man kann natürlich noch andere suchen, das geht mir auch gut -, ob es dann meine Aufgabe als Landtagsabgeordnete ist, ihnen Ärztinnen/Ärzte und Primare zu suchen. Das glaube ich nicht. Wenn das Kollege Ploner dankenswerterweise tut, dann bin ich sehr froh darüber, aber es gehört nicht zu meinen Aufgaben. Wenn schon gehört es eher zu Ihren Aufgaben. Ich habe jetzt einfach nur diese Fragen gestellt. Diese Fragen sind legitim. Diese Fragen sind kein Angriff auf irgendjemanden. Ich wollte von Ihnen einfach nur die Antwort auf die Frage, wann die Ausschreibungen gemacht werden. Darauf habe ich noch keine Antwort bekommen. Es ist auch in Ordnung so, wenn Sie mir keine geben, weil Sie sagen, dass erst in Bruneck entschieden wird, wann die Ausschreibung stattfindet. Aber ich möchte jetzt nochmals betonen, dass ich mich hier nicht daran hindern lasse, Fragen zu stellen, denn das ist der Sinn der Aktuellen Fragestunde, nämlich Sachen nachzufragen. Ob ich da vorher gearbeitet habe oder nicht, tut eigentlich nichts zur Sache. Natürlich, weil ich dort gearbeitet habe, interessiere ich mich dafür, das ist doch ganz klar. Ich bitte Sie, mir auch diese Antwort schriftlich auszuhändigen. Ich komme dann rüber und hole mir beide ab. Danke schön!

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 11/11/19** vom 17.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Knoll und Atz Tammerle, betreffend Online-Fahrplanauskunft für die gesamte Europaregion. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Laut der Internetseite der "Europaregion Tirol" liegt die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Länder. Ein Ziel in den kommenden Jahren ist die Vernetzung und eine bessere Abstimmung der Bus- und Bahnfahrpläne sowie der Aufbau einer gemeinsamen Online-Fahrplanauskunft, um die Attraktivität der öffentlichen Mobilität in der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino zu steigern, die Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten und nicht zuletzt eine noch größere "autofreie" Verbundenheit innerhalb der Euregio zu schaffen.

Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Warum ist es derzeit möglich, über das Tiroler Fahrplan-Auskunftsportal <https://fahrplan.vvt.at/> eine Auskunft über die Bahn- und Busverbindungen innerhalb von Süd-Tirol zu erhalten, im Gegenzug jedoch nicht über das Süd-Tiroler Fahrplan-Auskunftsportal <http://www.sii.bz.it/de> eine Verbindung innerhalb von Tirol zu finden?

2. Wird zusätzlich zum Tiroler Fahrplan-Auskunftsportal <https://fahrplan.vvt.at/> eine weitere Online-Fahrplan-auskunft geschaffen?
3. Wenn ja, bis wann soll dieses Projekt umgesetzt werden?

**ALFREIDER (Landesrat für Ladinische Bildung, Ladinische Kultur, Verkehrsnetz, Mobilität - SVP):** Sehr geehrte Damen und Herren! Kollege Knoll, danke für diese Anfrage. Wir sind gerade sehr intensiv dabei, den Austausch und die Zusammenarbeit mit Tirol weiter auszubauen. Es ist unser gemeinsames Anliegen, dass das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs abgeglichen wird und sogar in Zukunft vielleicht ein gemeinsamer Pass zur Verfügung stehen wird. Allerdings ist es so, heute werden diese zwei Plattformen, die es mittlerweile gibt, weiter ausgebaut und die Schnittstellen dafür definiert. Wir sind gerade dabei in Südtirol - die ganze Situation kennen Sie ja sicherlich auch sehr gut, was die Schnittstelle des Online-Portals anbelangt - diese Plattform neu aufzustellen, damit sie in Zukunft eine Landesplattform sein wird. Die Arbeiten laufen. Im nächsten Jahr schon wird das Südtiroler Online-Portal für die Auskünfte über den öffentlichen Personenverkehr präsentiert werden. Wir sind gerade dabei, es aufzustellen. Natürlich haben wir bereits heute die Schnittstellen mit unseren Tiroler Kollegen so definiert, damit sie kompatibel sein werden.

Zu Frage 2: Es wird kein neues Portal geben, sondern unser Portal "Südtirol Mobil.info" wird alle Informationen haben was die Fahrpläne anbelangt. Wie schon einige Male hier im Landtag angekündigt, werden wir vor allem in die Digitalisierung investieren, d.h. auch live Daten haben was das Angebot anbelangt. Nochmals zusammengefasst, das Portal "Südtirol Mobil.info" und Schnittstelle mit dem Nordtiroler Portal, damit wir diese Vereinheitlichung in der Euregio, so wie im Euregio-Ausschuss abgestimmt, zur Verfügung stellen.

Zum Zeitplan: Es ist so, dass wir nächstes Jahr diese neue Plattform präsentieren werden. Die gesamte Digitalisierungsarbeit wird allerdings zwei bis drei Jahre dauern, d.h. wir werden auch das gesamte Ticketing neu aufstellen, wir werden auch die ganzen Informationen des Clearings aufstellen. Das wird natürlich mehrere Jahre dauern. Nächstes Jahr aber schon die neue Plattform.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Wenn ich es auf den Punkt bringen möchte, dann würde ich eigentlich sagen: Ich glaube kein Wort. Das sage ich jetzt nicht zu Ihnen, Herr Landesrat, Sie können gar nichts dafür, sondern ich sage das aus meiner Erfahrung. Ich habe mich als Oberschüler im Jahr 1994 schon damals an die Landesregierung gewandt. Sie erinnern sich, damals gab es noch für die Fahrpläne dieses dicke weiße Buch, das ausgehändigt wurde. Es gab bereits damals das Problem, dass z.B. die Bahnverbindungen nach Innsbruck nicht angegeben worden sind. Im fernen Jahr 1994 hat man schon angekündigt, dass man das in Zukunft machen wolle, man werde die Fahrpläne vereinheitlichen. Wir haben inzwischen 25 Jahre später und wir sind noch nicht einmal in der Lage vereinheitlichte Fahrpläne der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Ist das die Europaregion Tirol? Ich meine, da brauchen wir nicht Wien, da brauchen wir nicht Brüssel, das sind wir selbst. Das ist unser eigenes Unvermögen nicht einmal einen Fahrplan zur Verfügung zu stellen. Da müssen wir uns einfach an die eigene Nase fassen, weil da hindert uns niemand daran. Sie sagen, das digitale Verrechnungssystem. Gehen wir wieder fünf Jahre zurück, Anfrage an den Landeshauptmann Kompatscher, wann ein einheitliches System kommt. Ich kann Ihnen die Anfrage zeigen. Ich habe als Antwort bekommen, im Jahre 2019 gibt es eine Ausschreibung für die technische Ausstattung für das Ticket, das wird alles neu gemacht. Man macht eine Vereinbarung mit dem Bundesland Tirol, weil mit dem Trentino gibt es schon ein einheitliches technisches System. Es wird in der ganzen Europaregion Tirol ein einheitliches technisches System geben, wo dann die Tickets in der ganzen Europaregion Tirol funktionieren. Das war die Auskunft im Jahre 2013, da hieß es im Jahr 2019. Jetzt haben wir 2019 und Sie sagen mir, das könnte aber schon noch ein paar Jahre dauern. Ich hätte es halt gern bevor ich in Pension gehe. Das sage ich ganz ehrlich, denn ich warte seit 1994. Ich weiß schon, in der Politik braucht man manchmal einen langen Atem, aber 25 Jahre, um eine Bahnverbindung den Menschen zur Verfügung zu stellen, das ist irgendwo lächerlich. Da machen wir uns mit der Europaregion Tirol lächerlich, vor allem weil es auf Nordtiroler Seite funktioniert. Herr Landesrat, eine kurze Bitte: Wir bauen wieder ein eigenes System auf, warum machen wir nicht ein gemeinsames? Warum können wir nicht eine gemeinsame Fahrplan-Auskunft der Europaregion Tirol machen? Warum brauchen Tirol, Südtirol und Trentino ein eigenes Informationssystem? Wir werden das doch gemeinsam machen können! Ein gemeinsamer Internetauftritt, wo online alle Fahrpläne vernetzt sind. Man gibt den Zielort ein, man gibt den Ort ein, wo man starten möchte und bekommt die Fahrplanauskunft. Das kann doch nicht so schwer sein!

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 37/11/19** vom 29.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Staffler, betreffend 5G in Antholz? Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Vom 12. bis zum 23. Februar 2020 werden die Biathlon-Weltmeisterschaften in Antholz abgehalten. In diesem Zusammenhang soll das WM-Komitee zur Bedingung gestellt haben, dass das Areal für die WM mit 5G-Antennen, oder einem "erweiterten 4G-Netz" ausgestattet werden muss. In der Umgebung sorgt man sich deshalb, auch weil man den Sinn in diesem Vorhaben nicht erkennt: Ende dieses Jahres soll die Ausstattung mit Glasfaser vor Ort fertig sein.

Wir stellen daher folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Stimmt es, dass das WM-Komitee 5G bzw. erweitertes 4G-Netz für die WM in Antholz verlangt? Wurden entsprechende Ansuchen gestellt? Hat die Landesumweltagentur hierzu ein Gutachten gemäß LG vom 18. März 2002 Nr. 6 erstellt? Wenn ja, was besagt das Gutachten?
2. Werden Antennen installiert werden? Wenn ja, in welchem Bereich? Mit welchem Zeitplan?
3. Ist nur der Wettkampf- und Servicebereich betroffen oder soll auch das restliche Gemeindegebiet im Sinne von 5G bzw. 4G ausgebaut werden?
4. Was passiert nach der WM?

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Geschätzte Kollegin, Sie werden jetzt mit der Antwort nicht ganz zufrieden sein, ich bin es selbst auch nicht. Einiges an Information fehlt hier noch. Es ist in der Tat so, dass es vonseiten der Fernsehproduktionsfirmen und angeschlossenen Fernsehanstalten den Wunsch gibt, entsprechend technisch aufzurüsten. Da reicht die Glasfaserausstattung nicht aus, die wir sowieso verlegen, nicht nur in Hinblick auf die Weltmeisterschaft, sondern auch auf die künftigen Weltcups und olympischen Spiele, usw. Trotzdem brauchen die Fernsehveranstalter auch noch ein Wireless-Netz, also das 5G, auch weil es von sehr vielen Menschen, die dort sind, benutzt wird. Wie es heute halt so ist, schauen diese es quasi noch am Handy mit, während es im Stadion läuft. Das ist leider so, so sind wir Menschen heute. Wir haben alle ein Handy, womit es sehr oft zu Überlastungen kommen kann. Der heute aktuelle Vorschlag ist, temporäre 5G-Lösungen zu prüfen bzw. eine Verbesserung des bestehenden 4G-Netzes. Das sind die zwei Varianten. Das ist unser aktueller Kenntnisstand. Es ist derzeit noch kein definitiver Vorschlag da, der erst von den zuständigen Landesämtern überprüft werden müsste, das ist klar, dafür muss der Antrag gestellt werden, dann erfolgen die Messungen und die Vorgaben, die Vorschriften zur Einhaltung der Strahlenschutzbestimmungen, usw., die notwendig sind. Derzeit sind wir noch in der Phase der Definition. Es ist noch nicht entschieden, in welche Richtung es gehen soll. Es gibt einen Vorschlag für die Wettkampfstätten und meines Wissens auch für den sogenannten "medaille place", wo die Siegerehrung vorgenommen werden soll. Es gibt zurzeit die Diskussion darüber. Es gibt auch vor Ort eine Bürgerinitiative, ich denke, das dürfte Ihnen bekannt sein, die bereits das zum Thema gemacht hat. Ich habe die Veranstalter darauf aufmerksam gemacht, man hat mir gesagt, dass man zurzeit noch in der Prüfungsphase ist und sich dann melden wird, aber auch selbstverständlich die entsprechenden Informationen über die Gemeinde an die Bürger weitergibt, was dann letztendlich wirklich geplant ist.

Zusammenfassend kann ich sagen, zurzeit steht im Raum, entweder temporär 5G-Antennen aufzustellen oder das bestehende 4G-Netz aufzurüsten. Es ist noch nicht entschieden, in welche Richtung es geht. Es stimmt, es gibt den Wunsch nach einer Verbesserung der Signalleistungen, die dort während des Wettkampfs benötigt werden. Es unterliegt jedenfalls den Überprüfungen des zuständigen Amtes, darüber besteht kein Zweifel.

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Manchmal dienen Anfragen auch dazu, Gerüchte zu entkräften. Hier ist das leider nicht der Fall. Nur zur Sicherheit stelle ich die Frage, denn ich glaube, das ist die größte Sorge vor Ort, wird das Dorf selbst auch betroffen sein? Sie bestätigen, dass das nicht sein wird. Es geht um den Servicebereich und um den Siegerehrungsbereich. Ach so, der liegt im Dorf, ja vielleicht könnten sie das noch klären.

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Es ist noch zu entscheiden, es könnte sein, dass die Siegerehrung vor Ort bei den Wettkampfstätten stattfindet. Das scheint die wahrscheinlichere Variante zu sein, dann braucht es das andere nicht, denn es ist nur an der Wettkampfstätte. Bisher war es immer so bei den Weltcups, dass die Siegerehrung im Dorf vorgenommen worden ist. Es ist jetzt aber eigentlich geplant, das

an der Wettkampfstätte zu machen, weil der Rahmen ein doch anderer ist und weil die Infrastruktur das hergeben würde und die Menschen bereits vor Ort sind. Dann wäre alles nur bei den Wettkampfstätten. Das ist zurzeit die wahrscheinlichere Variante, aber es ist alles noch nicht definitiv entschieden. Auf jeden Fall, das habe ich bereits gesagt, muss über die Gemeinde die komplette Information für die Transparenz gewährleistet sein und dann die strikte Einhaltung aller Bestimmungen. Ich halte es für wahrscheinlich, dass es nur die Wettkampfstätten betreffen wird.

**PRÄSIDENT:Anfrage Nr. 2/11/19** vom 14.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Leiter Reber, betreffend Schaffung einer handlungsstraken Sprachstelle – Stand der Umsetzung. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Wir haben im Juli im Rahmen des Nachtragshaushaltes den Tagesordnungspunkt eingebracht, der auch genehmigt worden ist, wo es um einen Ausbau der derzeitigen Beschwerdestelle zu einer handlungsstarken Sprachstelle geht, wo wir auch ganz detailliert geschrieben haben, welche Kompetenzen und Aufgaben diese Sprachstelle künftig zu betreuen hat. Wenn wir sehen, wieviel wir immer wieder Anfragen bei den Landtagswochen haben und dass die Verletzung der Zweisprachigkeit immer wieder ein "wiederkehrendes Thema" ist, glaube ich, dass es sehr wichtig ist, dass man das auch zügig umsetzt. Hier in der Anfrage stehen zweieinhalb Monate, mittlerweile sind es dreieinhalb Monate. Ich weiß, dass noch nicht viel gemacht worden ist, aber ich möchte nachfragen, weil ich es für einen notwendigen Schritt halte und es als längst überfällige Einrichtung sehe. Ich wäre froh, wenn wir hier zügig weitermachen könnten. Ich hoffe auf die Antwort, dass man sich diesbezüglich schon Gedanken gemacht hat und vielleicht schon Maßnahmen getroffen worden sind.

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Geschätzter Kollege Leiter Reber, die Behandlung der Beschwerden in der Verletzung des Rechts auf Sprachgebrauch obliegt dem Amt für Kabinettsangelegenheiten. In der vergangenen Legislatur waren für diese Tätigkeit laut dem ursprünglichen Performanceplan der Landesverwaltung nur 0,25 Planstellen vorgesehen. In der Tat war das eine Person, die auch noch andere Dingen machen hätte sollen, aber die dann eigentlich für diese Tätigkeit abgestellt war. allerdings war es in letzter Zeit schwierig, weil wir im Amt für Kabinettsangelegenheiten eine Situation des akuten Personalman-gels haben, aufgrund von verschiedenen Umständen, Mutterschaft oder ähnliches, oder weil Mitarbeiter Karriere gemacht haben und die Nachbesetzung noch nicht erfolgt ist. Wir haben hier in der Tat ein Problem. Wir haben aufgrund des damaligen Beschlussantrages dem Generaldirektor den Auftrag erteilt, eine Reorganisa-tion des gesamten Amtes für Kabinettsangelegenheiten vorzunehmen. Wir haben nämlich auch noch eine Reihe von zusätzlichen Zuständigkeiten beim Landeshauptmann angesiedelt. Es gibt die bisherigen, dazu gehört auch die Beschwerdestelle in Bezug auf die Ausübung des Rechts des Sprachgebrauchs. Dazugekom-men ist inzwischen der Beirat für Gleichstellung, das Thema der Südtiroler im Ausland, der Verbraucherschutz, die Entwicklungszusammenarbeit, und, und, und, auch das Ehrenamt, das immer mehr Ressourcen in An-spruch nimmt, auch zu Recht. Wir sind organisatorisch absolut nicht gut aufgestellt. Wir haben den Auftrag gemacht und es hat mehrere Sitzungen dazu gegeben, wo die verschiedenen Lösungsoptionen diskutiert wor-den sind. Es wird ohne zusätzliche Stellen nicht gehen, das ist Tatsache. Wenn wir glauben, man schiebt diese 0,25 Stellen nur hin und her, das löst das Problem nicht, denn wir haben überall zu wenig Leute. Es braucht zusätzliche Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen. Ich habe übrigens heute nach dem Landtag eine Sitzung mit Dr. Luther genau zu diesem Thema. Er wird mir über die jüngsten Ergebnisse berichten und dann werde ich damit in die Landesregierung gehen. Ich hoffe, dass ein Vorschlag vorliegt, wobei wir auch erwägen, be-stimmte Themen auszulagern, die nicht zum Amt für Kabinettsangelegenheiten gehören, weil sie besser bei bestimmten Ressorts angesiedelt wären, und hier Verstärkung vorzusehen. Wir sind also mitten in der Arbeit. Es hat etwas länger gedauert als ursprünglich gewünscht, aber es hat auch damit zu tun, weil wir sehr viel Bewegung in diesem Bereich hatten und deshalb einige Dinge noch klären mussten, bevor wir diese Struktur-reform vorsehen können.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Danke, Herr Landeshauptmann, für die Antwort. Wenn man den Beschlussantrag durchliest, dann ist er wirklich sehr ausführlich und detailliert, was die Aufgaben anbelangt. Ich glaube, gerade deshalb ist er auch angenommen worden, weil die Notwendigkeit erkannt worden ist, wie wichtig so eine Stelle ist, die öffentliche Ämter kontrolliert aber auch als Ombudsstelle für die Bürgerinnen und



Bürger zu sein hat. Im Antrag steht auch, man solle sie mit entsprechendem Personal und Finanzmittel ausstatten. Ich glaube, Herr Landeshauptmann, da können Sie ruhig großzügig sein, denn die Kollegen haben hier bei diesem Antrag alle mitgestimmt. Es muss einfach sein. Wie will man das bewerkstelligen, wenn man sagt, wir schieben nur die Stellen hin und her? Also hier muss man wirklich Personen mit diesem Thema hauptamtlich beschäftigen, wenn man das im Sinne des Beschlussantrages machen will. Ansonsten wird das nur eine Beschwerdestelle, die auf der Stelle tritt, weil sie nicht die Möglichkeiten und Ressourcen hat, das zu erfüllen. Danke inzwischen.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 4/11/19** vom 14.10/2019, eingebracht vom Abgeordneten Leiter Reber, betreffend dem einsprachigen Auftritt des FC Südtirols. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Man hat manchmal den Eindruck als würden wir hier die Anfragen nur so zum Spaß machen und auch nur so zum Spaß die Antworten durchlesen. Dem ist nicht so. Wir machen die Anfragen, weil sie uns wichtig sind, weil wir Themen aufgreifen, vielleicht zur Kontrolle oder zur Hilfestellung, wenn wir sehen, da wäre etwas zu verbessern oder dem wäre nachzugehen.

So war es auch bei dieser Anfrage zum FC Südtirol, die ich schon im Sommer gestellt habe. Ich habe es in der Einleitung der Anfrage aufgezeigt und es stört mich schon, wenn ich sehe in welchen Bereichen der FC Südtirol nur einsprachig unterwegs ist. Sie haben in Ihrer Antwort geschrieben, sämtliche Kommunikation ist zweisprachig und jene Beispiele genannt, wo sie zweisprachig ist. Ich habe Ihnen die Beispiele genannt, wo sie nicht zweisprachig ist, wo sie einsprachig ist. Ich finde das "getratzt", wenn man so eine Antwort bekommt. Ich weiß nicht, wer Ihnen die Antwort schreibt. Wenn ich schon die Beispiele nenne und ich habe heute mittags nochmals im Computer nachgeschaut, es sind immer noch einsprachige Sachen auf der Webseite, z.B. die Ethik, Kodizes, die Spieler werden einsprachig vorgestellt, da ist irgendein Grafiker beschäftigt, der die Grafiken nur in italienischer oder englischer Sprache macht, dann erwarte ich mir eine konkrete Antwort. Der Text auf den Facebook-Einträgen ist schon zweisprachig. Ich habe jetzt nochmals einzeln nachgefragt, Sie haben mich dazu gezwungen, Herr Landesrat, welche Kodizes hier einsprachig sind oder welche zweisprachig sind.

Das ist nicht der Sinn der Anfragen, ich stelle sie wirklich so, wo ich das Problem aufzeige, in der Hoffnung, dass sie dann tätig werden und die Zweisprachigkeit einfordern von einem "Landesverein", wenn wir ihn schon als FC Südtirol bezeichnen. Ich stelle jetzt diese Fragen nochmals detailliert.

Sind die Grafiken zur Vorstellung neuer Spieler in deutscher und italienischer Sprache verfügbar?

Ist der Youtube-Kanal und sind die darauf veröffentlichten Videos in deutscher und italienischer Sprache verfügbar?

Sind die Ethikkodizes für Mannschaft und Fans in deutscher und italienischer Sprache verfügbar?

Sind die auf Facebook veröffentlichten Grafiken wie »calendario ottobre«, »i convocati«, »line up«, »presentazione squadra«, »ritiro 2019« in deutscher und italienischer Sprache verfügbar?

Ist die Website für das Online-Ticketing (DIY-Ticket) in deutscher und italienischer Sprache verfügbar?

Ist das »Ticket- und Stadionreglement« auf der Webseite des FC Südtirol in deutscher und italienischer Sprache verfügbar?

Herr Landesrat, ich kenne die Antworten, aber ich bitte Sie, sagen Sie es uns allen bzw. werden Sie aktiv beim FC Südtirol. Sagen Sie mir nicht wie in der vorherigen Antwort, dass "sämtliche Kommunikation und Auftritte" zweisprachig sind. Danke schön!

**ACHAMMER (Landesrat für Deutsche Bildung, Deutsche Kultur, Industrie, Handwerk, Handel und Dienstleistungen, Arbeit, Integration - SVP):** Sehr geehrter Herr Kollege Leiter Reber, eingangs gebe ich unumwunden zu, dass ich auch nicht sämtliche Kommunikation des FC Südtirol überprüft habe. Da hatte ich beim besten Willen nicht die Zeit gehabt. Ich verlasse mich sehr auf meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ich werde das auch in Zukunft so tun, die mir dann entsprechend Auskunft geben. Hier in zwei Fällen, die Sie genannt habe, auch in Fragen unter anderen das nenne ich bewusst vorweg, damit Sie auch sehen, dass wir uns sehr wohl bewegen, dort wo es nicht der Fall ist, in Bezug auf den Ethikkodex bzw. auch auf das Ticket- und Stadionreglements, diese sind Texte, die vom Verband der Lega Pro vorgeschrieben sind, und zum Teil in italienischer Sprache sind. Wir haben in beiden Fällen ersucht, den Text ins Deutsche übersetzen zu lassen. Darauf weise ich hin.

Zu Frage 1: Vorausgeschickt, dass ich nicht alle Grafiken zur Vorstellung neuer Spieler überprüft habe, wird mir zurückgemeldet, dass sie sowohl in deutscher als auch in italienischer Sprache verfügbar sind. Ich habe auch einige Links dazu, die ich dann gerne anschauen werde. Der YouTube-Kanal wird verstärkt, das stimmt sehr wohl, in italienischer Sprache genutzt, weil auch zahlreiche Interviews mit Trainer oder Spieler italienischer Muttersprache sind. Deswegen wird er hauptsächlich in italienischer Sprache genutzt, das stimmt durchaus.

Zu Frage 3, zu den Ethikkodizes: Ich weise darauf hin, das stimmt, dass diese nur in italienischer Sprache verfasst sind und wir haben ersucht, sie ins Deutsche übersetzen zu lassen.

Frage 4: Bei einigen auf facebook veröffentlichten Grafiken wird uns geantwortet, dass durchaus einige Grafiken, z.B. "presentazione squadra", hauptsächlich an ein italienisches Publikum an einem bestimmten Platz gerichtet war, während es bei anderen Gegebenheiten an anderen Orten zweisprachig wäre. Das möchte ich so wiedergeben.

Frage 5, online-ticketing: Das ist tatsächlich ein italienischer Ticket-Anbieter, da haben sie Recht, welcher die Tickets für den FC-Südtirol vertreibt. Der Verkauf der Tickets erfolgt nicht auf der Homepage des FC-Südtirols, sondern auf jener des DIY-Ticket, welche in italienischer Sprache geführt wird. Das stimmt durchaus. Sämtliche Angaben auf der Homepage des FC-Südtirols zum Ticketverkaufs sind jedoch zweisprachig.

Ticket- und Stadionreglements, habe ich schon gesagt, auch in diesem Fall ist es vom Verband Lega Pro vorgeschrieben und wird dann in die deutsche Sprache übersetzt werden.

Es stimmt und dabei bleibe ich, der FC-Südtirol hat ein professionelles Kommunikationskonzept, wo in einzelnen Dingen uns darauf verwiesen wird, dass es einen Grund hat, wenn etwas einsprachig ist, dort wo notwendig, haben wir darauf verwiesen, dass es auch zweisprachig geschrieben wird.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Danke, Herr Landesrat, für die unausweichlichen Antworten. Ich weiß nicht, wie das der FC Südtirol handhabt, aber ich kann mir vorstellen, dass nach Ihrem ersten Einwirken dort die Grafiken, die am 2. Oktober gemacht worden sind, in der Tat zweisprachig sind. Das heißt, dass es durchaus Sinn macht, solche Anfragen hier vorzubringen bzw. dass Sie tätig werden, denn diese sind zweisprachig während die anderen vorher alle einsprachig sind.

Die Informationen, die Sie bekommen, sind Ausreden: Gezielte Kampagnen nur für die italienische Sprachgruppe, die lassen wir auf Italienisch. Es gibt keine gezielten Kampagnen für die deutsche Sprachgruppe. Wenn man nachschaut, auch z.B. "i nonni nello stadio", das ist zwar deutsch und italienisch beschrieben, aber in der Grafik und im Titel immer italienisch. Mir geht es nicht um I-Tüpferei, es geht darum, dass ein so großer Verband, der viel öffentliches Geld bekommt, zweisprachig ist, und dass er bei der deutschen Volksgruppe akzeptiert ist, was er leider nicht so ist, wie er es bei der italienischsprachigen Gruppe ist, das wissen wir, nicht nur von den Spielern her, sondern auch von der Fanbase her. Wenn wir hier einen Schritt weiterkommen wollen, dann ist es einfach wichtig, dass die Zweisprachigkeit gegeben ist, in manchen Fällen sogar eine Dreisprachigkeit, damit dieser Verein alle Volksgruppen in diesem Lande gleich bedient und gleich anspricht. Der Etikodex, der ist zwar 20 Seiten lang, aber mit den heutigen Möglichkeiten hat man das bald übersetzt. Ich glaube, es muss nur der gute Wille gezeigt werden. Ich hoffe deswegen, dass Sie weiterhin intervenieren, ansonsten müssen wir wieder solche Beispiele hier bringen. Das ist mühsam und feiner wäre, wenn es einfach umgesetzt würde. Danke inzwischen.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 12/11/19** vom 17.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Knoll und Atz Tammerle, betreffend Gewaltdelikte in unseren Krankenhäusern. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Unlängst wurde ein Krankenpfleger in der Notaufnahme des Meraner Krankenhauses von zwei Männern brutal verprügelt. Der Krankenpfleger erlitt Rippenbrüche und massive Prellungen im Brust- und Bauchbereich. Laut einem Primar des Krankenhauses habe es in den letzten Monaten des Öfteren derartige Übergriffe gegeben.

Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Wie viele Gewaltdelikte gab es in den Jahren 2017, 2018 und 2019 in unseren Krankenhäusern? Bitte um Aufteilung nach Krankenhäusern und Abteilungen.
2. Wie viele Gewaltdelikte gab es in den besagten Jahren bei Einsätzen der Rettungsdienste gegen die Helfer?

3. Wie viele dieser Gewaltdelikte wurden von Ausländern, wie viele von Einheimischen begangen? Bitte um Aufteilung nach Nicht-EU-Bürgern, EU-Bürgern und italienischen Staatsbürgern.
4. Wie viele Sicherheitskräfte sind in den einzelnen Krankenhäusern im Durchschnitt im Einsatz?
5. Laut dem Primar habe die Notaufnahme des Meraner Krankenhauses ein massives Sicherheitsproblem. Was will die Landesregierung dagegen unternehmen?

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):**

Werte Kolleginnen und Kollegen. Kollege Knoll, es stimmt, dass es Vorfälle gegeben hat, die dem Fass den Boden ausgeschlagen haben. Wir sind sofort der ganzen Sache nachgegangen. Konkret auf Ihre Fragen, es sind weniger Fälle als man annehmen möchte, aber trotzdem es sind einige zu viel. Keine Frage. Das Thema ist ernst zu nehmen. 2017 waren es im Landeskrankenhaus sieben gemeldete Fälle: drei im psychiatrischen Dienst, einer in der Radiodiagnostik, einer in der Humangenetik, einer beim Notarzdienst, einer in der Kinderheilkunde. 2018 waren es sechs Vorfälle: 2 im psychiatrischen Dienst, die sind noch einmal anders zu bewerten, 2 in der Notaufnahme, 2 bei Bediensteten des Nachtdienstes. 2019 waren es drei Vorfälle: 2 im psychiatrischen Dienst, einer in der Notaufnahme und einer in der Kinderheilkunde. Im Gesundheitsbezirk Meran wurden folgende Arbeitsunfälle gemeldet: in Meran 2017 vier, 2018 vier, 2019 vier. In Schlanders einer. Das sind insgesamt dreizehn. Es ist weder 2017 noch in den Folgejahren 2018 und 2019 in den Krankenhäusern Brixen und Sterzing zu Gewaltdelikten gekommen im Sinne von körperlicher Aggression gegenüber Mitarbeiterinnen oder Mitarbeitern. Gesundheitsbezirk Bruneck: es ist nur ein Gewaltdelikt erfasst innerhalb der letzten drei Jahre. In Innichen gibt es keine Meldung, beim Weißen Kreuz gibt es eine Beschädigung eines Notfallwagens, eine Beschädigung durch Unbekannte der Scheibenwischer, eine Verbalattacke eines RTW-Teams wegen einer Differenz bei einer Parkstreitigkeit. Beim Roten Kreuz gibt es für diesen Zeitraum keine Anzeigen. Bei der Notfallmedizin ist ein tätlicher Angriff zu verzeichnen.

Also es hält sich relativ in Grenzen, aber trotzdem ist hier was zu tun, denn es ist schon eine Anhäufung in den letzten Monaten gewesen. In den letzten Jahren war insgesamt sehr wenig. Wenn man auch nur angeschrien wird oder bedroht wird, ist es zwar keine physische aber doch eine beängstigende Situation. Ich kann Ihnen zur Lösung sagen, dass wir gerade vor kurzem mit dem Präfekten und dem Regierungskommissär und allen Polizeikräften zusammengekommen sind. Es war so, dass wir versucht haben, mehr Batouillen anzufragen, wobei das noch zu prüfen ist. Ich möchte das erst mitteilen, wenn es dann so der Fall ist. Auch die haben Personalmangel. Wir werden verschiedene interne Maßnahmen setzen, indem man versucht vor allem nachts männliches ärztliches Personal und Pflegepersonal einzusetzen. Wir haben durch die Femminisierung der medizinischen Berufe sehr oft Frauen, die sich nicht wehren können bzw. noch stärker bedroht fühlen, besonders in der Nacht, wenn die Gewalttätigkeit stärker ist. Auf jeden Fall sind wir auf einem Sicherheitsgipfel zusammengekommen, um verschiedenste Maßnahmen zu setzen, um wirklich den Menschen, die dort arbeiten, die Sicherheit zu gewährleisten, aber auch den Patientinnen und Patienten.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Gut, dass Sie mir das jetzt hier unter vier Augen sagen. Es wird schwierig sein, das in einer Anfrage im Landtag nicht publik zu machen. Das muss aber, glaube ich, nicht geheim gehalten werden. Es ist notwendig, dass wir uns ganz sachlich und seriös die Daten ansehen und dann Folgemaßnahmen aufzeigen. Ich würde den Landesrat noch bitten, auf die Fragen 3 und 4 zu antworten, denn da haben wir noch keine Antwort bekommen, also ob es sich um EU-Bürger oder nicht EU-Bürger handelt hat und wie viele Sicherheitskräfte es im Durchschnitt in den Krankenhäusern im Einsatz sind.

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Die Antwort wird schriftlich nachgereicht.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 20/11/19** vom 24.10.2019, eingebracht von der Abgeordneten Rieder, betreffend Sanierung der Straße durch St. Georgen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Die Landesstraße ins Tauferer Ahrntal ist saniert worden und nun wieder einwandfrei befahrbar. Jedoch wurde der Straßenabschnitt von ca. 500 m, der durch St. Georgen führt, ausgespart.

Dies vorweg, richten wir folgende Fragen an die Südtiroler Landesregierung:

1. Warum wurde der genannte Straßenabschnitt nicht saniert?
2. Ist die Sanierung des genannten Straßenabschnittes vorgesehen?
3. Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

**ALFREIDER (Landesrat für Ladinische Bildung, Ladinische Kultur, Verkehrsnetz, Mobilität - SVP):** Das Hauptaugenmerk wurde in unserem Asphaltierungsprogramm auf die gesamte SS 621 gelegt, das heißt auf die gesamte Staatsstraße. Wir haben versucht, die Mittel, die im September mit dem Beschluss hier im Landtag im Nachtragshaushalt eingesetzt werden konnten, alle möglichen Abschnitte zu asphaltieren, die noch möglich waren. Es war wetterbedingt, wir hatten Glück, dass im Oktober noch gutes Wetter war, somit konnten maßgebende Abschnitte noch asphaltiert werden. Es stimmt, leider ist ein Teil noch ausständig. Wir haben diesen aber auf der Prioritätenliste vorgesehen. Es ist leider heuer nicht mehr möglich, wir haben bereits die gesamten Ausschreibungen in den Weg geleitet. Höchstwahrscheinlich wird dieser Abschnitt sobald die Schneesituation im Frühjahr überwunden ist, als einen der ersten Abschnitte asphaltiert werden.

Zu Frage 2: Ja, dieser Abschnitt ist als höchste Priorität in der Liste vorgesehen, so wie es einigen Komitees und dem Bürgermeister mitgeteilt wurde. Das gilt auch für Frage 3.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Vielen Dank, ich bitte um die Aushändigung der schriftlichen Antwort.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 21/11/19** vom 24.10.2019, eingebracht von der Abgeordneten Rieder, betreffend Digitalisierung des Einkaufs für Zöliakie-Betroffene. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**RIEDER (Team Köllensperger):** Medienberichten entnehmen wir, dass es mehrere Treffen der Arbeitsgruppe Zöliakie mit Landesrat Widmann gab. Im Jahr 2020 soll nun vor allem die Digitalisierung vorangetrieben werden nach dem Modell anderer Regionen, vor allem der Lombardei. Die AIC als auch das Team Köllensperger haben in Vergangenheit bereits mehrmals auf diese Möglichkeit hingewiesen.

Dies vorweg, richten wir folgende Fragen an die Südtiroler Landesregierung:

1. Wurde bereits Kontakt mit anderen Regionen aufgenommen?
2. Wird im Haushalt ein Budget für die Digitalisierung vorgesehen?
3. Welche konkreten Schritte wurden beim Arbeitsgruppentreffen Ende Oktober (Quelle: <https://www.stol.it/artikel/panorama/gesundheit/zoeliakie-glutenfreies-wohl-bald-mit-gesundheitskarte-abbuchbar>) gesetzt?

**WIDMANN (Landesrat für Gesundheit, Digitale Infrastruktur, Genossenschaftswesen - SVP):** Werte Kollegin Rieder. Zu Frage 1: Es wurde Kontakt mit den Regionen Piemont, Lombardei und Emilia Romagna aufgenommen.

Es ist auch mit Ja zu beantworten, ob im Haushalt ein Budget aufgenommen wird. Das brauchen wir für die Umsetzung.

Im Rahmen des Treffens, das am 28.10, also nicht vor langer Zeit, stattgefunden hat, haben Mitarbeiter der ARIA SpA. (Azienda regionale per l'innovazione e per gli acquisti) in der Lombardei die Funktionalitäten des dort implementierten Projektes "nuova celiachia" die Digitalisierung der Einbringung der Rechnungslegung von glutenfreien Produkten für die Zöliakie-Betroffenen im Detail erläutert, und zwar die Registrierung von Personen, welche die Diagnose Zöliakie haben, Autorisierung der Ausgabe und Rechnungslegung, und vieles mehr. In der Folge haben die Vertreter der Federfarma, die Inhaber der Südtiroler Apotheken, Assofarm, die Gemeindeapotheken, der Sanitätsbetrieb und die italienische Zöliakievereinigung noch einmal bekräftigt, das System wäre auch für uns gut und würde einige Vorteile bringen. Jetzt kommen natürlich die Schritte für die Umsetzung. Es braucht dazu einen sogenannten Vertrag "soluzione a riuso della PA" (pubblica amministrazione), eine Lösung durch Wiederverwendung der öffentlichen Verwaltung mit der Region Lombardei. Es braucht einen Vertrag und somit eine rechtliche Grundlage. Dann braucht es die Zusammenarbeit der Südtirol Informatik mit dem Sanitätsbetrieb, um das zu implementieren. Wir schätzen, dass wir das innerhalb des nächsten Jahres zustande bringen. Es ist eine relativ komplexe Sache, da wir digitalisierungsmäßig noch nicht auf diesem Stand sind. Die Betroffenen sind der Meinung, dass wir das im nächsten Jahr in die Wege leiten können

**RIEDER (Team Köllensperger):** Danke für die Antwort. Damit ich in einem Jahr wieder nachfragen kann, wenn es noch nicht so weit ist, bitte ich um Aushändigung dieser Antwort in schriftlicher Form. Vielen Dank.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 15/11/19** vom 22.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Atz Tammerle und Knoll, betreffend Busfahrer lässt Dame mit Fahrrad zurück. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Am 26.08.2019 um 19:09 Uhr wollte auf der Linie 245 (Meran-Ulten) bei der Haltestelle Schulen in St. Walburg eine Frau mit Fahrrad in den Bus einsteigen, um nach St. Gertraud zu gelangen. Der Busfahrer (Nr. 5650) verweigerte der Frau den Zutritt mit ihrem Fahrrad, obgleich sich am Heck des Busses Radträger befanden. Laut ihm dürfe er Fahrräder nur in Meran am Bahnhof und in Oberlana aufladen. Außerdem benötigte der Busfahrer ganze zehn Minuten, um in den Dienstanweisungen nachzulesen, ob er an anderen als an besagten Haltestellen Fahrräder aufladen darf. Zudem sprach der Busfahrer kein einziges Wort Deutsch. Fazit: Die von der Radtour ermüdete Frau musste bei einsetzendem Sommergewitter an der Haltestelle zurückbleiben.

Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:

1. Stimmt es, dass Busfahrer nur an bestimmten Haltestellen Fahrräder aufladen dürfen?
2. Was gedenkt die Landesregierung zu unternehmen ob der Tatsache, dass der Busfahrer kein Wort Deutsch sprach?

**ALFREIDER (Landesrat für Ladinische Bildung, Ladinische Kultur, Verkehrsnetz, Mobilität - SVP):** Zu Frage 1: Ja, das stimmt. Einige unserer Autobusse, unter diesen auch die Linie 245 Meran-Lana-Ulten sind vom Frühjahr bis Herbst mit einigen Fahrradträgern für fünf bis sechs Fahrräder ausgestattet. Aufgrund der knapp bemessenen Fahrzeiten können die Fahrräder nicht an allen Haltestellen aufgeladen werden. Das ist heute der Fall. Die Haltestellen allerdings, an denen die Fahrräder aufgeladen werden können, sind im Fahrplan ganz genau mit einem Radsymbol gekennzeichnet.

Zu Frage 2: Wie bereits in der Vergangenheit bestätigt, haben die Fahrgäste das Recht, Auskünfte in Ihrer Muttersprache zu erhalten. Es ist deshalb notwendig, dass deshalb ein Busfahrer eines öffentlichen Verkehrsdienstes, welcher in ständigem Kontakt mit den Fahrgästen steht, mindestens die Grundkenntnisse der deutschen und italienischen Sprache beherrscht, jedoch muss auch das Recht auf Beförderung garantiert werden. Sollte es deshalb bei der Anstellung der Busfahrer an zweisprachigem Personal mangeln, so reicht das Land die Verantwortung an den Konzessionär weiter, damit dieses Personal geschult wird, um innerhalb eines angemessenen Zeitraumes ausreichende Sprachkenntnisse zu erlangen, um die grundlegenden Fragen zu den Tarifen, Fahrplänen und den bedienenden Haltestellen in beiden Sprachen beantworten zu können. Es kann aber leider nicht ausgeschlossen werden, dass ein Kontrolleur/eine Kontrolleurin oder ein Fahrer/eine Fahrerin, obwohl im Besitz des erforderlichen Nachweises, die Sprache trotzdem nicht genug beherrscht bzw. nicht einsetzt. Da dies keine zulässige Situation für uns darstellt und nicht toleriert wird, wird das Mobilitätsressort die Betreiber der öffentlichen Verkehrsdienste im Landesinteresse erneut auffordern, das Personal dahingehend zu schulen, dass das Recht der Fahrgäste auf Benutzung der Muttersprache gewährleistet ist

**ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Ich möchte replizieren, und zwar, dass es hier in diesem gegebenen Fall schon so war, dass der Busfahrer zehn Minuten dafür gebraucht hat, um in seinem Handbuch herumzuwerkeln. In der Zwischenzeit hätte er der guten Frau, die erschöpft war, und ein aufziehendes Gewitter sich ankündigte, das Fahrrad auf den Anhänger befestigen können. Was ist beispielsweise bei Frauen, die mit einem Kinderwagen kommen. Auch dort braucht es einige Minuten, bis dieser Kinderwagen in den Bus befördert wird. Oder wie ich selbst beobachtet habe, wenn ein kleines Kind aus dem Kinderwagen genommen werden muss und dann allein am Straßenrand warten muss, bis die Frau selbst den Kinderwagen zusammenlegen und in das Gepäckfach unter dem Bus hineinpacken muss. All das ist dermaßen umständlich und eigentlich benutzerunfreundlich. Auch bei Rollstuhlfahrern ist häufig der Fall, dass diese nicht in den Bus kommen bzw. allein den Einstieg nicht bewältigen können.

Es wäre schon gefragt, dass man hier ein bisschen mehr Menschlichkeit walten lässt, wenn man schon sieht, die Frau ist erschöpft und es kommt ein Gewitter auf. Dieser Fall wurde uns von Passanten gemeldet, die das Ganze beobachtet haben und die gesagt haben, es sei einfach nur zum Lachen, wenn es nicht so traurig wäre, dass diese arme Frau bei heranziehendem Gewitter, einsetzendem Regen, sie selbst war er-

schöpft, einfach auf der Bushaltestelle zurückgelassen wurde. Gleichzeitig wurde aber zehn Minuten lang in diesem Handbuch nach hinten, nach vorne und wieder nach hinten geblättert, um die Stelle zu finden, wo man dieses Rad nicht mitnehmen muss. In solchen Fällen fragt man sich schon, ob nicht der Hausverstand ein bisschen mehr vorhanden sein sollte und mehr das Zwischenmenschliche gelten sollte. Wenn die Landesregierung hier näheres weiterleiten könnte, damit man mehrerer Haltestellen oder Ausnahmesituationen vorsieht im Reglement, damit beispielsweise aufgrund des heranziehenden Gewitters oder Erschöpfung einer Person, dass man dann doch die Fahrräder außerhalb der genannten Haltestellen aufladen darf.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 5/11/19** vom 14.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Leiter Reber, betreffend das Register über die Genehmigungen zur Verwendung des Landeswappens. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Die Regelung des Landeswappens und die Verwendung des Landeswappens sowie des Landessiegels ist mit zwei Dekreten des Landeshauptmannes geregelt. Der Landeshauptmann kann auch Dritten erlauben, das Landeswappen zu verwenden, wenn bestimmte allgemeingültige Kriterien erfüllt sind und in touristischer oder sozial-ökonomischer Hinsicht ein Bild vom gesamten Land Südtirol vermittelt wird. Das Amt für Kabinettsangelegenheiten führt ein entsprechendes Register über diese Genehmigungen.

Dies vorausgeschickt ergeben sich folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen werden Gesuche zur Verwendung des Landeswappens abgelehnt?
2. Ist das Register über die erteilten Genehmigungen öffentlich einsichtbar?
3. Sind der Landesverwaltung in den letzten 10 Jahren Fälle von nicht erlaubter bzw. einer nicht ermächtigten Verwendung des Landeswappens bekannt?

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Geschätzter Kollege Leiter Reber. Zu Frage 1: Gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Dekretes des Landeshauptmannes vom 20. September 1989, Nr. 26, kann der Landeshauptmann die Ermächtigung zur Verwendung des Landeswappens für die Veranstaltung erteilen, die von Dritten, wie Sie richtig gesagt haben, unter der Schirmherrschaft oder der Mitwirkung des Landes durchgeführt werden. Die Gesuche, die nicht den Zielsetzungen laut Artikel 1 Absatz 2 des Dekretes entsprechen, können abgelehnt werden. Dort ist aufgeführt, das können Sie auch im Internet nachsehen, was die Zielsetzungen sind, es geht um Mehrung des Ansehens des Landes, usw.

Zu Frage 2: Gemäß Artikel 2 Absatz 3 liegt das Register über die Genehmigung zur Verwendung des Landeswappens mit Angabe der Personalien des jeweiligen Genehmigungsinhabers, der Dauer der Genehmigung und des betreffenden Tätigkeitsbereiches beim Amt für Kabinettsangelegenheiten, Abteilung Präsidium und Außenbeziehung auf. Das ist auch einsehbar.

Zu Frage 3: Der Landesverwaltung sind in den letzten 10 Jahren keine Fälle von nicht erlaubter bzw. nicht ermächtigter Verwendung des Landeswappens bekannt. Nicht bekannt heißt nicht, dass es nicht möglicherweise irgendwo stattgefunden hat. Uns sind keine solche Fälle zu Ohren gekommen und auch keine Meldungen eingegangen.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Danke, Herr Landeshauptmann, für die Antwort. Das heißt, wenn nichts bekannt ist, und es öffentlich einsehbar ist, dann werde ich mich in den nächsten Tagen bemühen, dort Einsicht zu nehmen. Mir ist aufgefallen, dass Sie anscheinend und wahrscheinlich ist das eingetragen auch Schirmherr von allen SVP-Abgeordneten und von der Landtagsfraktion sind. Die Anträge, die ihr stellt, bzw. die Beschlussanträge sind immer mit dem Landeswappen, nicht mit dem Edelweiß oder sonst was, versehen. Die SVP-Fraktion verwendet im Südtiroler Landtag das Landeswappen. Keine andere Fraktion verwendet das Landeswappen für sich, kein anderer Abgeordneter macht einen Beschlussantrag mit dem Landeswappen. Das hat schon was damit zu tun, wie man sich selbst wahrnimmt. Es erinnert an Ludwig den XIV.: "Der Staat bin ich." Die Volkspartei gibt den Landesadler auf ihre Anträge hinauf. Ich finde es anmaßend, aber ich bin da wirklich guter Dinge, dass falls es eingetragen ist, werden Sie auch zu dieser Schirmherrschaft für die einzelnen Volksparteiabgeordneten stehen. Wenn nicht, kann sich die Landeskasse freuen. 1.755 Euro kostet es laut Dekret, wenn man das Landeswappen verwendet, ohne eingetragen zu sein. Da ich davon ausgehe, dass Sie nicht das Land sind, zahlt dann auch nicht das Land dem Land, sondern jeder Abgeordneter bzw. die

Landtagsfraktion von Gerd Lanz. Wir werden sehen, wie es im Amt für Kabinettsangelegenheiten gehandhabt wird. Jedenfalls danke für die Antwort.

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Es ist jetzt nur eine Vermutung von mir, wir werden das im Detail prüfen, aber nachdem es sich hier um den Südtiroler Landtag handelt und der als Landtag selbstverständlich eine Institution des Landes ist, dürfte es generell erlaubt sein, dem Landtag und ich denke somit auch den Mitgliedern des Landtages in Akten des Landtages entsprechend auch Papier zu verwenden, wo das Landeswappen oben ist. Aber das wird man im Detail prüfen. Bevor es aber irgendwelche Meldungen gibt, ich denke, es dürfte sich unter dieser Kategorie einordnen lassen. Der Landtag selbst ist natürlich ein ermächtigtes Organ zur Verwendung des Landeswappens. Das steht ja da draußen. Ich vermute, dass dann auch die Tätigkeit hier im Landtag, sozusagen die Dokumente des Landtages auf entsprechendem Papier gemacht werden können

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 1/11/19** vom 14.10.2019, eingebracht vom Abgeordneten Leiter Reber, betreffend Flughafen – eine Frage der Interpretation. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** *(ohne Mikrofon)* ... auszudrucken, weil man sonst geglaubt hat, vielleicht würde die alte Broschüre nicht existieren, aber das passt so. Jedenfalls, ich weiß nicht, wer sich daran erinnern kann, es gibt diese Pro- und Contra-Broschüre des Südtiroler Landtages, sie ist auch öffentlich online einsehbar. In dieser Broschüre ist zum Flughafenreferendum von 2016 angeführt: "Wenn das NEIN gewinnt, wird das Land keineswegs die Kontrolle über den Flughafen verlieren, im Gegenteil! Der Sieg des NEIN am 12. Juni wird den Flughafen nicht dem Staat oder Privaten ausliefern, sondern wird ihn dem Land und vor allem den Bürgerinnen und Bürgern zurückgeben."

2. Sieht die Landesregierung in dieser Information einen Widerspruch zum jüngsten Verkauf des Flughafens an Private und wodurch wurde der Flughafen dem Land und den Bürgerinnen und Bürgern zurückgegeben?

Ich sage gleich voraus, dass gerade die Aufklärung bei Referenden wichtig ist bzw. die Mitteilung, was mit der Fragestellung verbunden ist und was die Auswirkungen sind. Das ist für mich das Um und Auf für eine korrekte Aufklärung der Bürgerinnen und Bürger, damit sie wissen was die Auswirkungen und konkreten Ergebnisse sind, wenn sie ein Votum bei einem Referendum abgeben, egal bei welchem. Da muss es einfach zusammenstimmen, die Fragestellung und auch die öffentlich von der Verwaltung mitgeteilten Informationen bzw. Auswirkungen. Das kann dann nicht im Widerspruch zu einander stehen.

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Geschätzter Kollege Leiter, die von Ihnen angesprochene Informationsbroschüre zur beratenden Volksbefragung zum Flughafen am 12. Juni 2016 wurde vom Südtiroler Landtag, wie Sie gesagt haben, herausgegeben. Grundlage war der Beschlussantrag Nr. 569/16 der XV. Legislaturperiode, der am 4.3.2015 mit breiter Mehrheit aus Mehrheit und Opposition im Landtag genehmigt wurde. Dieser Schritt sollte "eine gleichberechtigte und objektive Information der Bürger/innen" gewährleisten. Für die Erarbeitung der Broschüre war laut Punkt 2 eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die aus sechs Mitgliedern des Landtages bestand, drei für das Pro und drei für das Contra. Die sechs Mitglieder dieser Arbeitsgruppe wurden vom Kollegium der Fraktionsvorsitzenden ermittelt. Den Pro und Contras zum Thema Flughafen wurden gleich viel Platz eingeräumt, um ihre Stellungnahmen abzugeben. Ich freue mich auch, dass Kollege Dello Sbarba hier ist, der das möglicherweise mitgeschrieben hat. Die von Ihnen zitierte Aussage "Wenn das NEIN gewinnt, wird das Land keineswegs die Kontrolle über den Flughafen verlieren, im Gegenteil! Der Sieg des NEIN am 12. Juni wird den Flughafen nicht dem Staat oder Privaten ausliefern, sondern wird ihn dem Land und vor allem den Bürgerinnen und Bürgern zurückgeben" stammt aus jenem Teil der Broschüre, wo für das Nein geworben wurde. Also sind die Vertreter, die das damals verfasst haben, dafür verantwortlich. Weiters steht da auch: "Zugleich ist es mehr als zweifelhaft, dass ein Flughafen mit chronischem Defizit das private Interesse wecken könnte." Auch das steht dort. In jenem Teil der Broschüre, wo hingegen für das Ja geworben wurde, hier darf ich für mich in Anspruch nehmen, ich habe da auch Informationen gegeben, ich habe auf dieser Seite geworben, war hingegen folgendes zu lesen: "Nein heißt das Land Südtirol zieht sich aus dem Betrieb des Flughafens Bozen zurück und überlässt den Flughafen einer ungewissen Zukunft. Das Land Südtirol stellt die Zahlungen an die Flughafenbetreibergesellschaft ABD ein und der Betrieb wird europaweit ausgeschrieben." Weiters findet sich dort noch folgende Aussage: "Der Flughafen wird immer ein solcher bleiben und kann künftig nicht einfach umgewidmet werden. Es bleibt auch so, wenn das Eigentum des

Flughafengeländes, das heute zum Großteil im Besitze des Staates ist, an das Land übergehen sollte. Die Zuständigkeiten der staatlichen Behörde ENAC bleiben aufrecht und die Konzession ist europaweit auszu-schreiben. Der Betrieb des Flughafens Bozen durch das Land Südtirol ist somit eine Garantie für Umwelt und Anrainer." Das haben die Leute für das Ja geworben und gesagt damals in der Broschüre. Die Südtiroler Landesregierung hat bekanntlich für ein Ja geworben. Wir haben damals am 26. April 2016 eine Pressekonferenz gemacht mit folgenden Aussagen. Es ist die Aussendung des LPA, die ich hier zitiere: "Eine private Betreibergesellschaft könnte sich in der Folge für den Betrieb des Airport Bozen bewerben. Das Land Südtirol hätte in diesem Fall weniger Einfluss." Übrigens wir haben nicht gesagt, keinen, sondern "weniger Einfluss, darauf haben, wie der Bozner Flughafen geführt wird. Wir würden dann das Recht teilweise aus der Hand geben. Der Pächter würde lediglich die Gesetze und der ENAC beachten müssen, während wir als Betreiber dem landeseigenen Flughafen durchaus auch neue Auflagen geben könnten, nämlich uns selbst als Betreiber, wenn es die Entwicklung notwendig machen sollte. Es bleibt somit festzuhalten, dass a) die Südtiroler Landesregierung ganz klar die Position vertreten hat, die sich heute auch bewahrheitet hat, dass b) auch seinerzeit schon darauf hingewiesen hat, dass in Bezug auf das Nein, dass die Aussage, die in der Broschüre stand, nicht dem entsprochen hat, was wir vorausgesagt haben für das Nein. c) Das Fazit ist, dass wir uns künftig überlegen sollten, ob wir tatsächlich eine Broschüre dem Wort der Befürworter wider Gegner überlassen, oder ob wir vielleicht doch das irgendwie verifizieren lassen, die Belastbarkeit der Aussagen, die es in der Broschüre für das Ja und das Nein gibt. Das ist jetzt nur eine Anmerkung von mir, das könnte vielleicht eine Lehre daraus sein. Wir wollen ja informieren und natürlich gibt es Gründe für das Ja und Gründe für das Nein, aber es sollte vielleicht objektiv geprüft werden, ob diese Aussagen belastbar sind. Dann sollte man sich auf denen belasten und man hätte trotzdem noch Gründe anführen können. Dieser hat sich im Nachhinein, das erlaube ich mir zu sagen, als völlig falsch herausgestellt. Wir haben es damals schon gesagt, das stimmt so nicht

Zur zweiten Frage: Der Widerspruch, ich glaube, der ist damit schon geklärt. Aus unserer Sicht war es damals schon eine nicht zutreffende Aussage. Wir haben immer wieder daraufhin gewiesen, das hat nur scheinbar wenig genützt.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Danke, Herr Landeshauptmann für die Antworten. Sie sagen, vielleicht müssen wir in Zukunft das überdenken. Ich finde es fahrlässig, wenn man das nicht tun würde. Ich glaube, wenn jede Partei kann, es geht mir hier auch nicht pro Flughafen oder gegen Flughafen, es geht mir nur darum, wie man mit einem Referendum umgeht und wie man Informationen nach außen lässt. Das ist vom Landtag bzw. von den Pro- und Contra-Arbeitsgruppen ausgearbeitet worden, so wie ich es Ihrer Antwort entnehme. Wenn dann offizielle Broschüren des Südtiroler Landtages, also von uns allen, rausgehen, dann müssen die Konsequenzen und die Befürchtungen, die wir dort auch anbringen, wirklich mit Fakten belegbar sein und nicht einfach Annahmen. Jede Partei kann dazu stehen, wie sie will. Jede Partei kann für sich sagen, mir ist egal, ob es faktisch stimmt oder nicht, das kann dann von links bis rechts, von grün bis rot, alles geschrieben werden. Sie müssen dafür ja nicht eintreten, aber wir verunsichern die Bevölkerung und das ist für mich bei der Flughafendebatte eines der größten Probleme, dass man der direkten Demokratie Schaden macht, indem man Leute zu einem Referendum bringt. Jeder hat eine andere Vorstellung, was er mit seinem Nein oder seinem Ja bewirkt. Das ist für mich das Verantwortungslose an der Sache. Ich glaube, wenn wir in Zukunft Referenden machen, dann müssen die Auswirkungen des Ja und des Nein wirklich transparent sein und für alle klar sein, logisch auch konsequent sein. Wie Sie sagen, es ist ein Widerspruch. Ich kann die Leute verstehen, die diese Informationen des Landtages glauben. Ich meine, wo kämen wir hin, wenn wir Informationen und Broschüren des Landtages in Frage stellen, wenn wir sagen, die haben nicht recht, was sie da schreiben. Also in dieser Verantwortung stehen wir alle hier. Ich hoffe, dass wir das in Zukunft schaffen. Mir gefällt auch nicht, wenn eine Landesregierung Werbung macht. Lieber wäre mir ganz neutral, aber ehrlich aufzuzeigen, dann kann sich selbst jeder ein Bild machen. So geht es auch nicht.

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 14/11/19** vom 22.10.2019, eingebracht von den Abgeordneten Knoll und Atz Tammerle, betreffend kein Deutsch am Rechnungshof in Bozen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Letztlich musste eine Verhandlung am Rechnungshof in Bozen in Italienisch abgehalten werden, da weder der Präsident des Richterkollegiums noch der leitende Staatsanwalt Deutsch konnten – trotz des Rechtes auf ein deutsches Verfahren.

Deshalb stellt die Süd-Tiroler Freiheit folgende Fragen:



1. Welche Schritte hat die Süd-Tiroler Landesregierung bislang unternommen, um wieder zu garantieren, dass am Rechnungshof in Bozen Verhandlungen in Deutsch durchgeführt werden können?
2. Bei wie vielen Verhandlungen in den Jahren 2018 und 2019 konnte das Recht auf Gebrauch der Muttersprache am Rechnungshof in Bozen nicht mehr garantiert werden?
3. Wie bewertet die Landesregierung die Vorgangsweise der Richter des Rechnungshofes, sich den Sprachbestimmungen hinwegzusetzen? Und was wird die Landesregierung dem diesbezüglich entgegensetzen?

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Geschätzter Kollege Knoll. Zu Frage 1: Es muss vorausgeschickt werden, dass die Möglichkeit Richter bzw. Staatsanwälte für einen Höchstzeitraum von einem Jahr zu ernennen, auch wenn sie nicht über den Zweisprachigkeitsnachweis verfügen, durch die statutarischen Bestimmungen ermöglicht wird. Davon abgesehen, wurde vor kurzem ein Antrag für die Einleitung eines Ausfallsverfahrens für die Rekrutierung von Staatsanwälten mit entsprechender Sprachkenntnis für den Rechnungshof gestellt. Außerdem hat der Landtag seinerzeit die Möglichkeit, die statutarischen Bestimmungen anzuwenden, welches die Ernennung eines Mitglieds des Rechnungshofes von Seiten des Landtages vorsieht. Ich füge jetzt informell an, dazu gibt es bereits ein politisches Commitment meines Wissens, dass man das tun will. Das ist geplant. In Trient ist es bereits erfolgt und auch bei uns stellt man ähnliche Überlegungen auf.

Zu Frage 2: Abgesehen vom gegenständlichen Fall, wurde in den Jahren 2018 und 2019 keine Verletzung des Rechtes auf Sprachgebrauch bei Prozessen vor dem Rechnungshof gemeldet. Dieser Fall ist ja hinlänglich bekannt.

Zu Frage 3: Zur Bewertung. Aus den oben genannten Gründen, dass für kurze Zeit Richter und Staatsanwälte eingesetzt werden können, die nicht über die geforderte Sprachkenntnis verfügen, können wir keine Rechtsverletzung vorstellen. Wir können nicht sagen, das ist rechtswidrig, weil das Gericht ist ordnungsgemäß zusammengesetzt. Trotzdem erachtet es die Landesregierung für opportun und notwendig im Sinne von Punkt 1 vorzugehen, also so schnell wie möglich, die Richter und Staatsanwälte mit den entsprechenden Sprachkenntnissen anzustellen zu rekrutieren, damit das nicht mehr passiert.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Herr Landeshauptmann, ich hoffe, dass es nicht die Rechtsmeinung des Landes ist, die Sie hier vertreten. Das ist im krassesten Widerspruch zum Recht auf Gebrauch der Muttersprache, das im Dekret des Präsidenten festgeschrieben ist. Sie haben Recht, es kann ein Richter, ein Staatsanwalt für den Zeitraum von einem Jahr durchaus einmal berufen werden, das heißt aber nicht, dass deswegen der Angeklagte nicht das Recht hat, einen Prozess in seiner Sprache abzuhandeln. Es geht nicht um die Sprache eines Richters. Es geht darum, dass dem Angeklagten das Recht auf ein deutsches Verfahren versagt wurde. Das ist der springende Punkt. Wenn der Richter nicht Deutsch kann, dann sage ich jetzt ganz salopp, muss ihm ein Dolmetscher zur Seite gestellt werden, dann muss auf irgendeine Weise garantiert werden, dass das Verfahren in deutscher Sprache abgehandelt werden kann. Nicht, weil der Richter, und darauf beruft sich der Rechnungshof, ein Jahr Zeit hat, gibt es keinen Prozess in deutscher Sprache. Das ist die eklatante Missachtung des Rechtes. Es steht ganz ausdrücklich, dass die Bürger der Provinz Bozen im Verkehr mit den Gerichten, die ihren Sitz in der Provinz Bozen haben, das Recht haben, in deutscher Sprache zu kommunizieren. Da kann man nicht sagen, wir machen den Prozess auf Italienisch, weil der Richter oder der Staatsanwalt gerade ein Deutsch kann. Das ist der springende Punkt. Was mich besonders an der ganzen Sache ärgert ist, dass das ausgerechnet der Rechnungshof macht. Der Rechnungshof, der uns jährlich "sekier" bis aufs Blut mit jeder I-Tüpflei daherkommt, gerechtfertigt oder nicht gerechtfertigt, sagt, er setzt sich einfach über geltende Bestimmungen hinweg, es ist ja Wurst wenn in Südtirol das Recht auf deutscher Sprache besteht, das ignoriert er einfach und es gibt jetzt keinen Prozess in deutscher Sprache. Das müssten wir umgekehrt gegenüber dem Rechnungshof mal machen. Ich sage das ganz offen, ich lasse mich vom Rechnungshof nicht "sekieren". Hier braucht es, und ich sage das auch zum Landtagspräsidenten, ein entschiedenes Eintreten was das Recht auf einen deutschen Prozess anbelangt. Der Rechnungshof mag diese Auffassung vertreten, dass ein Staatsanwalt oder ein Richter ein Jahr lang Zeit hat, aber das Recht auf einen deutschsprachigen Prozess, das muss ohne wenn und aber gewährleistet werden. Das ist in diesem Fall nicht gewährleistet worden

**PRÄSIDENT: Anfrage Nr. 18/11/19** vom 22.10.2019, einbracht von der Abgeordneten Mair, betreffend Bombenentschärfungen im Zuge von Bauarbeiten in Bozen. Ich ersuche um Verlesung der Anfrage.

**MAIR (Die Freiheitlichen):** Die Entschärfung der Weltkriegsbombe am 20. Oktober 2019 in Bozen hat gezeigt, dass die durchzuführenden Sicherheitsmaßnahmen, inklusive der Evakuierung der Bevölkerung, organisatorisch sehr aufwendig und intensiv sind. Hinzu kommt die notwendige Unterbrechung des Verkehrs auf den Straßen und den Schienen. Nun ist davon auszugehen, dass bei der Umgestaltung des Bahnhofsareals in Bozen weitere Kriegsrelikte im Boden gefunden werden, die wiederum Entschärfungs- und Sicherheitsmaßnahmen erfordern.

Die Landesregierung wird um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Wird vor dem Beginn der Bauarbeiten am Bahnhofsareal von Bozen eine Sondierung vorgenommen, um mögliche Kriegsrelikte zu orten? Wenn Nein, aus welchen Gründen nicht?
2. Werden die georteten Relikte in einem Akt entschärft und geborgen oder sind wiederum Einzelmaßnahmen in Form der Entschärfung vom 20. Oktober geplant?
3. Gibt es einen Plan für die geplanten Arbeiten am Bahnhofsareal, um beim Fund von Kriegsrelikten periodische Evakuierungen und andere anfallende Maßnahmen zu vermeiden? Wenn Ja, wie sieht dieser aus?

**KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP):** Geschätzte Kollegin Mair. Zu Frage 1, ob es vorher eine Sondierung gibt, bevor die Bauarbeiten am Bahnhofsareal beginnen, nein, es wurde bereits in den 1950er, 1960er Jahren zwei Bonifizierungen nach den damals gängigen Methoden vorgenommen des gesamten Areals. Die, die man damals geortet hatte, wurden damals aufgearbeitet. Es würde laut Auskunft der Technik jetzt nichts bringen eine Sondierung vorzunehmen.

Zu Frage 2, was passiert, sollten dennoch neue Relikte gefunden werden? Man wird die üblich vorgesehenen Maßnahmen ergreifen, also man wird die einzelnen Relikte entschärfen. Es ist so, man hat uns mitgeteilt, wir haben die Frage weitergegeben, es würde auf jeden Fall immer, wenn man ein Relikt findet, entsprechend die Maßnahmen brauchen und es würde nichts nützen zu sagen, wir suchen jetzt einmal ab und damit glauben, wir hätten das Problem gelöst. Wir würden trotzdem möglicherweise Relikte finden, die man nicht geortet hat und somit haben wir die gleiche Situation. Der Aufwand würde das Ergebnis nicht rechtfertigen, so war die Auskunft.

Zu Frage 3: Es gibt keinen eigenen Plan. Das hängt ganz mit der Lage und von der Beschaffenheit des Sprengkörpers selbst sein. Das kann eine ganz geringe Maßnahme sein oder entsprechend weitreichend, wie es im jüngsten Fall eben notwendig war.

**MAIR (Die Freiheitlichen):** Die Anfrage war nicht polemisch gemeint. Ich habe selbst von den Betroffenen in der roten Zone gehört, dass alles reibungslos und relativ gut funktioniert hat. Es wurde auch vom allergrößten Teil angenommen und eigentlich wurden auch die Sicherheitsmaßnahmen mitgetragen. Natürlich gibt es immer wieder Leute, die uns ansprechen und sagen, da wird noch viel mehr gefunden werden und es kann nicht sein, dass jedes Mal dieser Aufwand betrieben wird. Natürlich, wenn etwas gefunden wird und es ist davon auszugehen, dass noch einige Blindgänger herumliegen bzw. gefunden werden, dass wieder das ganze Prozedere so stattfinden wird, wie es stattgefunden hat. Die Anfrage kommt explizit von Leuten, die sich wirklich mit der Materie befasst haben, weil es auch nichts mehr anderes gegeben hat als dieses Thema.

**PRÄSIDENT:** Wir kommen nun zu den Beschlussanträgen der Opposition. Aufgrund der Tatsache, dass der Abgeordnete Urzi heute entschuldigt abwesend ist, wird Punkt 2 der Tagesordnung, Beschlussantrag Nr. 71/19, vertagt.

Punkt 3 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 148/19 vom 14.8.2019, eingebracht von der Abgeordneten Foppa, betreffend lärmarme Eisenbahnwaggons: rasche Umsetzung des europäischen Fahrplans.**"

Punto 3) dell'ordine del giorno: "**Mozione n. 148/19 del 14/8/2019, presentata dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Staffler, riguardante carri ferroviari silenziosi: attuare rapidamente il piano europeo.**"

*Lärmarme Eisenbahnwaggons: rasche Umsetzung des europäischen Fahrplans*  
Zehn Prozent der europäischen Bevölkerung sind einer erheblichen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ausgesetzt, die vor allem auf den Güterverkehr zurückzuführen ist. Davon betroffen sind insbesondere Menschen, die in der Nähe von Bahnstrecken leben.

*Auch in Südtirol zählt der durch den Bahnverkehr verursachte Lärm entlang der gesamten Brennerachse, vor allem aber in dicht besiedelten Wohngebieten, zu den Hauptursachen für Gesundheitsschäden. Die Lärmmessungen entlang der Strecke Salurn - Brenner zeigen beträchtliche Überschreitungen der Grenzwerte besonders in den Nachtstunden, da nachts mehr Güterzüge verkehren, die zudem geräuschintensiver als Personenzüge sind.*

*Bisher hat sich der italienische Schienennetzbetreiber RFI auf die Errichtung von Lärmschutzwänden konzentriert. Über ein Vereinbarungsprotokoll zwischen Land und Schienennetzbetreiber RFI wurden Lärmschutzwände in einigen begrenzten Abschnitten der Bahnlinie finanziert und errichtet.*

*Mit der Anbringung dieser Wände wird das Geräusch aber nicht an der Hauptquelle, d. h. am Rad-Schiene-Kontakt und am Bremssystem, bekämpft. Mittlerweile weiß man, dass sich Lärm am kosteneffizientesten an der Quelle – sprich da, wo der Lärm entsteht – verringern lässt. So kann der Lärm durch den Austausch von Gusseisen-Bremssohlen durch Verbundstoffbremssohlen um bis zu 10 dB vermindert werden.*

*Demnach ist es von grundlegender Bedeutung, eine Nachrüstung der Wagen mit geräuscharmer Technik voranzutreiben.*

*Der gravierende Nachholbedarf Italiens bei der Schaffung einer geräuscharmen Güterwagenflotte wird bald nicht nur der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, sondern auch unserer Volkswirtschaft schaden. Am 20. Juli 2017 verabschiedete der Deutsche Bundestag ein Gesetz zum Schutz vor Bahnlärm (Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 - BGBl. I S. 2804). Artikel 3 dieses am 29. Juli 2017 in Kraft getretenen Gesetzes sieht vor, dass ab dem 13. Dezember 2020 auf dem deutschen Schienennetz keine Güterwagen mehr verkehren dürfen, die über keinen Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen gemäß Verordnung der Europäischen Kommission Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge – Lärm" sowie zahlreicher weiterer EU-Bestimmungen verfügen (Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU – Amtsblatt der Europäischen Union L 356 vom 12. Dezember 2014, S. 421 – oder des Beschlusses der Kommission 2011/229/EU vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem "Fahrzeuge – Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems – Amtsblatt der Europäischen Union L 99 vom 13. April 2011, S. 1).*

*Die geografische Lage Deutschlands macht eine Umrüstung der über den Brenner verkehrenden Eisenbahngüterwagen unumgänglich, da fast alle Destinationen in Deutschland liegen oder nur über Deutschland zu erreichen sind. Ohne diese Zertifizierung könnte der Schienengüterverkehr über den Brenner Richtung Deutschland ab Dezember 2020 stark eingeschränkt werden, was auch das Ziel der Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene weitgehend zunichte machen würde.*

*Südtirol kann in dieser Situation nicht länger tatenlos zuschauen. Zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung und zur Förderung einer nachhaltigen Wirtschaft muss das Land Maßnahmen ergreifen, um Italien zur Schaffung einer umweltverträglichen Eisenbahnwagenflotte zu bewegen, zumal die EU Lösungen und Geldmittel zu diesem Zweck zur Verfügung stellt.*

*Im Juni 2015 trat nämlich die Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen in Kraft.*

*In dieser Verordnung werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Anreize für Eisenbahnunternehmen zu schaffen, damit sie geräuscharmes Rollmaterial verwenden oder bereits verkehrende Wagen nachrüsten und somit zur Lärminderung beitragen. Für diejenigen Unternehmen, die hingegen weiterhin geräuschintensive Wagen oder Züge einsetzen, sollen Benachteiligungen vorgesehen werden. In der Verordnung werden sowohl die Kriterien als auch die Benachteiligungen und Anreize genau festgelegt. Im Wesentlichen handelt es sich um ein "Bonus-Malus-System": Für Unternehmen, die geräuschintensive Züge einsetzen, ist ein erhöhter Tarif vorgesehen,*

wobei der entsprechende Erlös dazu verwendet wird, um Anreize zur Nachrüstung der Züge zu schaffen und Unternehmen für den Einsatz geräuscharmer Züge zu belohnen. Die Tarifierhöhungen für geräuschintensive Züge richten sich nach der "Schutzwürdigkeit der Streckenabschnitte" (zum Beispiel Eisenbahnabschnitte in Bergtälern) sowie nach der Bevölkerungsdichte in den betroffenen Gebieten. Dabei gelten der Grundsatz der Kostenwahrheit und das Verursacherprinzip. Dieses System eignet sich besonders gut für die Brenner-Eisenbahnlinie sowohl in ihrer derzeitigen als auch und vor allem in ihrer zukünftigen Beschaffenheit, d. h. im Hinblick auf einen Anstieg des Güterverkehrs durch die Umsetzung des Projekts zum Ausbau der Eisenbahnkapazität. Im Zusammenhang mit dieser Verordnung steht unter anderem auch die EU-Verordnung Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", welche die Schaffung eines Fonds zur Nachrüstung von Eisenbahnwagen vorsieht. Mit Mitteln aus diesem Fonds hat Deutschland bereits die Hälfte seiner in Betrieb befindlichen Waggons saniert. Es ist daher naheliegend, dass Deutschland aufgrund dieses Umstandes ab 2020 keine Eisenbahnwaggons mehr durch sein Gebiet durchfahren lassen wird, die nicht den Anforderungen an eine geringe Lärmbelastung entsprechen.

Unseres Wissens hatte Trenitalia, die derzeit an die 15.000 Waggons im Einsatz hat, bis vor kurzem noch nicht einmal einen Finanzierungsantrag gestellt und sie hat sich bis heute nicht ausreichend in diese Richtung eingesetzt.

Aus all diesen Gründen,

verpflichtet  
der Südtiroler Landtag

die Landesregierung, folgende Maßnahmen zu treffen:

1. Als vorrangiges Ziel für das Land Südtirol wird die Verringerung des Eisenbahnlärms durch Nachrüstung und Modernisierung des Rollmaterials, das entlang der Brennerachse und anderer Abschnitte in unserem Landesgebiet zum Einsatz kommt, festgelegt.
2. Insbesondere soll sich die Landesregierung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und bei allen Stellen, in denen das Land vertreten ist, dafür einsetzen, dass
  - a) der italienische Staat und die italienische Regierung sich nach Kräften dafür verwenden, die Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen rasch umzusetzen und somit auch in Italien Anreize für Eisenbahnunternehmen zum Einsatz geräuscharmer Wagen und Züge – auch durch Nachrüstung des bestehenden Fuhrparks – zu schaffen sowie Benachteiligungen für diejenigen Unternehmen vorzusehen, die hingegen geräuschintensive Wagen verwenden;
  - b) RFI als Netzbetreiber die genannte Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 anwendet und somit auch in Italien das System der Anreize und Benachteiligungen im Zusammenhang mit Eisenbahnlärm umsetzt. Wenn nötig sollen dafür Abkommen und Vereinbarungen mit den autonomen Regionen und Provinzen abgeschlossen werden, insbesondere mit der Autonomen Provinz Bozen und der Region Trentino-Südtirol;
  - c) Trenitalia als größtes italienisches Bahnunternehmen mit öffentlicher Beteiligung (80 % der im Einsatz befindlichen Waggons) Lärmschutzmaßnahmen für das eigene Rollmaterial einführt und dafür auch die in der EU-Verordnung Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" vorgesehenen Finanzierungsmöglichkeiten in Anspruch nimmt;
  - d) die Staat-Regionen-Konferenz mit den autonomen Provinzen bei der Regierung sowie bei RFI und Trenitalia interveniert, damit alle Akteure im Rahmen der eigenen Zuständigkeiten die Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 und die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" umsetzen;
  - e) die Eisenbahnunternehmen Rail Traction Company Spa (RTC) und Brennero Trasporto Rotaia Spa (STR), beide Tochtergesellschaften der Brennerautobahn AG, jeweils im Rahmen ihrer Aufgaben und Programme nach Kräften dazu beitragen, dass sie selbst und ihre Partner und Kunden die Bestimmungen der Durchführungsverordnung der Kommission

(EU) 2015/429 vom 13. März 2015 und der EU-Verordnung Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" einhalten.

-----

*Carri ferroviari silenziosi: attuare rapidamente il piano europeo*

*Il 10% della popolazione europea è esposto a un significativo inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario, in particolare quello merci. Il rumore colpisce soprattutto le persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie.*

*Anche in Alto Adige-Südtirol, lungo tutto l'asse del Brennero, il rumore causato dal traffico ferroviario rappresenta uno dei principali danni per la salute soprattutto nelle zone densamente abitate. Le misurazioni del rumore lungo il tratto Salorno – Brennero evidenziano notevoli superamenti dei valori limite, soprattutto nelle ore notturne, poiché di notte viaggia un maggior numero di treni merci, che sono più rumorosi dei treni passeggeri.*

*Finora RFI, responsabile italiana della rete ferroviaria, ha concentrato i suoi interventi nella costruzione di barriere antirumore. Con un protocollo di intesa Provincia-RFI sono state finanziate e realizzate barriere antirumore in alcuni tratti limitati della linea ferroviaria.*

*Tuttavia, con le barriere non viene affrontata la sorgente principale del rumore, che è causato dal contratto ruota-rotaia e dal sistema frenante. È ormai assodato che la riduzione del rumore presenta il miglior rapporto costi-benefici quando è realizzata alla fonte, ovvero laddove il rumore è prodotto. Per esempio, la sostituzione dei freni a ceppi in ghisa con freni a ceppi costituiti da materiali compositi può consentire riduzioni del rumore fino a 10 dB.*

*Per questo motivo è fondamentale incoraggiare e favorire l'ammodernamento dei carri ferroviari con tecnologie a bassa rumorosità.*

*Ma oltre alla salute, presto anche l'economia verrà danneggiata dal grave ritardo accumulato dall'Italia nel creare una flotta di carri ferroviari a ridotto impatto acustico. Infatti, il Parlamento della Germania ha promulgato il 20 luglio 2017 una legge per la protezione da rumore provocato da ferrovie (Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 - BGBl. I S. 2804). Detta legge è entrata in vigore il 29 luglio 2017 e all'articolo 3 prevede che dal giorno 13 dicembre 2020 sulla rete ferroviaria nel territorio tedesco non possono circolare carri ferroviari merci che non dispongono di una certificazione di corrispondenza al Regolamento (UE) Nr. 1304/2014 della Commissione del 26 novembre 2014 riguardo le specifiche tecniche per l'interoperabilità del settore "mezzi di trasporto-rumore" e a numerose altre normative europee (modifica della decisione 2008/232/EG e sospensione della delibera 2011/229/EU - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 356 del 12.12.2014, pag. 421 – o della delibera 2011/229/EU della Commissione del 4 aprile 2011 riguardo le specifiche tecniche per l'interoperabilità del settore "mezzi di trasporto-rumore" del sistema ferroviario convenzionale transeuropeo - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 99 del 13 aprile 2011, pag. 1).*

*La posizione geografica della Germania rende necessario un adeguamento dei carri ferroviari merci che transitano al valico del Brennero in quanto la quasi totalità delle destinazioni si trova in Germania o deve transitare attraverso la Germania per raggiungerla. Senza questa certificazione, dal dicembre 2020 il traffico merci su rotaia attraverso il Brennero verso la Germania potrebbe subire gravi restrizioni, vanificando in gran parte anche l'obiettivo del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.*

*La Provincia di Bolzano non può restare spettatrice di questa situazione. Per tutelare l'ambiente e la salute delle popolazioni e per incentivare una economia sostenibile la Provincia deve attivarsi per spingere l'Italia a creare una flotta di carri ferroviari a basso impatto ambientale. Strumenti e finanziamenti ci sono e li mette a disposizione l'Europa.*

*Dal giugno 2015 è infatti in vigore il "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici".*

*Tale Regolamento invita gli stati membri ad adottare un sistema di incentivi per le imprese ferroviarie che utilizzano carri silenziosi, o ammodernano carri già in uso per ridurre la rumorosità, e un sistema di penalizzazioni per le imprese che invece utilizzano carri o treni a rumorosità elevata. Il Regolamento definisce precisamente criteri e entità sia delle penalizzazioni che degli incentivi:*

in sostanza, si tratta di un sistema di "bonus-malus" che aumenta i pedaggi per l'uso delle reti ferroviarie alle imprese che usano treni rumorosi e utilizza il ricavato per incentivare l'ammodernamento del parco ferroviario e per premiare le imprese che usano treni silenziosi. Le maggiorazioni tariffarie per i treni rumorosi possono essere commisurate alla "sensibilità delle tratte" (per esempio tratte ferroviarie in valli di montagna) e densità della popolazione dei territori interessati. Il tutto secondo il principio della verità dei costi e del "chi inquina paga".

Questo sistema è molto adatto alle caratteristiche della linea ferroviaria del Brennero, sia nelle condizioni attuali, sia soprattutto in vista dell'aumento dei transiti merci con la realizzazione del progetto di potenziamento delle capacità della ferrovia.

A questo "Regolamento", tra l'altro, è connesso anche il "Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa" (CEF: Connecting Europe Facilities), che istituisce un fondo per finanziare la modernizzazione di vagoni ferroviari. Attingendo a questo fondo la Germania ha già risanato metà dei suoi vagoni circolanti e non è un caso che, forte di questa situazione, proprio la Germania dal 2020 non farà più transitare carri ferroviari che non corrispondono a caratteristiche di basso impatto acustico.

Risulta invece che fino a poco tempo fa Trenitalia, che ha 15.000 vagoni circolanti, non avesse neppure fatto domanda e a tutt'oggi non risulta sufficientemente impegnata in questa direzione. Tutto ciò considerato,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
impegna

la Giunta provinciale:

1. ad assumere come obiettivo fondamentale della Provincia la lotta al rumore da traffico ferroviario attraverso la modernizzazione e il risanamento dei vagoni che transitano lungo l'asse ferroviario del Brennero e delle altre tratte che attraversano il nostro territorio;
2. in particolare a intervenire con tutti i mezzi a propria disposizione e in tutte le sedi in cui la Provincia è presente:
  - a) affinché lo Stato e il Governo italiano si impegnino al massimo per attuare rapidamente il "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici", introducendo anche sul territorio della Penisola il sistema di incentivazione per le imprese ferroviarie che utilizzano carri e treni a bassa rumorosità, anche ammodernando la flotta esistente, e di penalizzazione delle imprese che invece utilizzano ancora carri a rumorosità elevata;
  - b) affinché RFI, come gestore della rete, applichi quanto previsto dal citato "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015", implementando anche in Italia il sistema di incentivazione e penalizzazione contro il rumore ferroviario, stipulando se necessario intese e convenzioni con le Regioni e le Province autonome, in particolare la Provincia di Bolzano e la Regione Trentino Alto-Adige Südtirol;
  - c) affinché Trenitalia, come maggiore impresa a partecipazione pubblica del trasporto ferroviario in Italia (80% dei vagoni circolanti) avvii un programma di risanamento acustico della propria flotta di vagoni ferroviari, attingendo anche ai finanziamenti previsti dal "Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa";
  - d) affinché la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome si faccia parte attiva presso il Governo, RFI e Trenitalia, per ottenere che ciascuno per le proprie competenze diano attuazione a quanto previsto dal "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015" e dal "Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa";
  - e) affinché Rail Traction Company Spa (RTC) e Brennero Trasporto Rotaia Spa (STR), società controllate da Autobrennero Spa che operano nel settore ferroviario, ciascuna per le proprie funzioni e nei propri programmi, contribuiscano col massimo impegno a rispettare loro stesse e perché sia rispettato dai propri partner e clienti quanto previsto dal "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015" e dal "Regola-

mento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa".

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

**DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Grazie presidente! Poche settimane fa, nel *Dreier-Landtag* di Merano, noi abbiamo approvato una mozione sulla strategia del corridoio del Brennero e in questa strategia naturalmente il corridoio ferroviario ha un ruolo fondamentale e l'obiettivo, come sappiamo, è trasferire le merci dalla gomma alla rotaia. Questo non è un obiettivo nuovo, assessore Alfreider, lo abbiamo ripetuto spesso sia in quest'aula che anche nei *Dreier-Landtag* che si sono succeduti, fatto sta che in questi ultimi anni la rotaia ha perso capacità, ha perso trasporto a favore della strada, basta pensare per esempio, nella relazione, agli ultimi dati del 2016/2017, i TIR sono aumentati del 10% e nel 2016 invece i treni sono diminuiti dell'1%, basta pensare che nel 2011 attraversavano il Passo del Brennero 25.000 treni merci all'anno, nel 2017 sono stati 19.500, basta pensare che la ROLA, che è considerato uno dei sistemi più efficienti di trasporto combinato su rotaia, nel 2011 ha fatto circolare sul corridoio del Brennero 5.461 treni, nel 2017 sono stati 798, da 5 mila a 798.

Quindi evidentemente non c'è una progressione, non c'è un aumento del trasporto ferroviario di merci e tutto ciò nel momento in cui, soprattutto passata la crisi economica 2009/2010, invece il trasporto su gomma ha continuato ad aumentare e adesso siamo a livelli superiori a quelli precisi, cosa che mi fa dire che in fondo gli sforzi devono essere aumentati e devono essere aumentati anche perché in Germania c'è una nuova legge sui trasporti su rotaia che dice che dal 13 dicembre 2020 nel territorio tedesco non potranno circolare carri merci che non siano certificati in termini antirumore, secondo delle direttive europee, eccetera, e noi sappiamo che i carri merci della compagnia merci di Trenitalia non sono stati aggiornati rapidamente a questa nuova situazione, la Germania invece ha già cambiato più della metà della flotta di vagoni merci e questo crea un problema in più, perché se noi abbiamo vagoni rumorosi, il rischio è che questi vagoni non possano più circolare in Germania.

Naturalmente questo è un rischio per l'economia, resta comunque il rischio per la salute dei cittadini, da un lato il fatto che le merci corrono su TIR che inquinano – noi sappiamo che sugli ossidi di azoto c'è un continuo sfioramento dei limiti europei su tutto l'asse del Brennero – e da un lato la circolazione dei TIR avvelena l'aria, dall'altro la circolazione di vecchi carri merci crea un inquinamento acustico che, come Lei sa perché è pratico di quelle parti, lungo tutto l'asse del Brennero, Chiusa, Bressanone, crea problemi veramente grossi alla popolazione anche l'aumentare i treni merci in passaggio.

L'ultima considerazione è che nel 2028 è annunciata la messa in esercizio del Tunnel di Base del Brennero. Questo arriverà in un momento in cui ancora nella Bassa Atesina presumibilmente non ci sarà il quadruplicamento della ferrovia, non sarà pronto, saranno pronte le tratte d'accesso immediatamente vicino a Fortezza/Ponte Gardena, quindi il rischio è che i treni in transito nel Tunnel di Base del Brennero, che si spera siano tanti e portino merci che tolgono dalla strada, passeranno nella Bassa Atesina e si rischia che siano treni rumorosi come quelli che ha l'Italia.

Io Le avevo fatto un'interrogazione – e mi è arrivata adesso la risposta, proprio un quarto d'ora fa – in cui chiedevo a che punto è questa cosa per quanto riguarda l'Italia, Lei mi ha risposto che si è informato presso Trenitalia e RFI e Le hanno risposto che il Ministero ha ben istituito un fondo per l'incentivazione del cambio, diciamo così, del risanamento del parco vagoni merci, ma ancora questi finanziamenti non sono stati attivati perché nessuno fino adesso li ha richiesti e, anzi, poi nella Sua risposta, che poi è la risposta delle Ferrovie, c'è una parte che mi inquieta sulla storia della Germania, dice "ma in Germania nel 2020 non potremo più passare con i nostri carri rumorosi" e Le hanno risposto che il paragrafo 5 della legge germanica prevede che possano essere comunque esentati dal divieto di transito i carri merci che circolano su treni rapidi prima e dopo la tratta principale, eccetera. Quindi nella Sua risposta c'è scritto che noi possiamo forse essere esentati, cioè possiamo far circolare i nostri carri rumorosi ancora in Germania, però non è che possiamo puntare su questo, cioè che continuiamo ad assordare le persone lungo la val d'Isarco, tranquilli, perché tanto la Germania ci darà il via libera nonostante la legge.

Quindi noi proponiamo che proprio in coerenza con quanto abbiamo votato al *Dreier-Landtag*, la Giunta provinciale si attivi il più possibile, intervenendo sia lo Stato, sia il Governo italiano, sia RFI, sia Trenitalia, sia anche le compagnie di trasporto nostre dei treni regionali, sia in sede di Conferenza Stato-Regioni e Province

autonome per far sì che l'Italia e anche questi soggetti di trasporto ferroviario mettano in pratica le due grandi direttive europee, che risalgono al 2017.

La prima impone una sorta di sistema di *bonus-malus* sulle tariffe per quei carri ferroviari che sono rumorosi, che dovrebbero essere penalizzati, quindi pagare tariffe più alte per l'uso della rete, e invece quei carri che sono risanati e silenziosi devono pagare tariffe minori. Quindi da una parte che il Governo italiano attivi questa direttiva e applichi anche all'Italia questo sistema di penalizzazione dei carri rumorosi, che naturalmente è un incentivo a rinnovare la flotta merci, e dall'altra che i gestori ferroviari si mettano in moto per utilizzare questi fondi che ci sono a livello europeo e adesso so dalla Sua risposta che c'è anche una fonte di finanziamento a livello italiano, quindi questa è una buona premessa, ma qui bisogna fare pressione perché Trenitalia, RFI, eccetera, attivino questi finanziamenti e attivino un programma di riconversione della flotta merci, in modo tale che noi possiamo tranquillamente chiedere di aumentare il numero di treni merci in transito nella nostra regione, tranquilli che non assorderanno e non rovineranno il sonno o l'esistenza delle popolazioni lungo la ferrovia.

Quindi è un invito, un impegno alla Giunta provinciale ad attivarsi il più possibile in questa direzione presso tutti questi soggetti, perché l'Italia adotti queste direttive europee che ci sono e credo che noi, come una provincia europea, dobbiamo spingere l'Italia a europeizzarsi nel settore del trasporto ferroviario.

**KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT):** Herr Präsident! Der Kollege Riccardo Dello Sbarba hat hier effektiv auf ein Problem aufmerksam gemacht, nur die Lösungsansätze scheinen mir ein bisschen die verkehrten zu sein, Kollege Riccardo Dello Sbarba. Ich habe keine Sorge, dass die Züge von RFI und Trenitalia dann nicht mehr fahren dürfen und dies ein Wettbewerbsnachteil wäre. Mir wäre es lieber, wenn diese Schrottzüge nicht mehr durch Südtirol durchfahren. Hier ist die Frage – und die müssen wir und ihr auch beantworten –, warum wir nicht heute schon etwas dagegen tun. Wir haben einmal eine Anfrage an die Landesregierung eingereicht, was die Lärmpegel der Güterzüge im Eisacktal und im Wipptal anbelangt. Da kam heraus, dass bei den Zügen von Trenitalia und RFI kein einziger die geltenden Lärmbeschränkungen einhält. Jeder einzelne Zug ist im Grunde genommen illegal. Zeigen wir sie an! Wir könnten sofort beim Verkehrsministerium bzw. bei der Polizei eine Eingabe machen, da dies ein Gesetzesverstoß ist. Das betrifft jeden einzelnen Zug, der da durchfährt. An Italien zu appellieren, aktiv zu werden, unterstützen wir. Verstehe mich nicht falsch, aber ich glaube nicht, dass das irgendetwas bringt. Italien wird erst dann agieren, wenn entweder die Wettbewerbsfähigkeit nicht mehr gegeben ist oder wenn es sich mit Strafen konfrontiert sieht. Das sehen wir bei der Steuerpolitik, das sehen wir bei der Schuldenpolitik. Solange da nicht Druck von außen kommt, können wir appellieren, soviel wir wollen, da wird sich nichts ändern. Man muss hier vielleicht auch ein bisschen unterscheiden: Ein Problem ist, was die Güterzüge selber anbelangt. Wir haben altes Rollmaterial, das an sich laut ist. Dann gibt es das Problem der Bremsen. Vor allem bei Trenitalia gibt es noch Güterzüge, die nicht einmal Scheibenbremsen, sondern noch die alten Blockbremsen haben. Das heißt, dass sie direkt das Eisenrad bremsen, mit der Problematik, dass dadurch der Lauf des Rades beschädigt wird, was sich auch wieder auf die Schienen auswirkt. Die Schiene wird dadurch beschädigt, weil das Rad im Laufe der Zeit durch die Abnutzung nicht mehr rund abrollt. Hier wäre es einmal dringend notwendig, dass man verlangt, dass Güterwägen mit Scheibenbremsen eingesetzt werden, nicht mit Blockbremsen. Dann haben wir das Problem der Radien der Kurven im Eisacktal, die teilweise auch dazu führen, dass es zu diesen Schleifgeräuschen kommt. Vergleichen Sie einmal, wenn beispielsweise eine FLIRT-Garnitur oder ein Güterwagen über die Schiene fährt! Beim FLIRT-Zug hört man ein leises Pfeifen, bei den Güterwägen versteht man kaum die eigene Stimme, wenn man daneben steht. Es gäbe die Möglichkeit, derartige Züge mit gewissen technischen Einrichtungen nachzurichten. Es gibt sogenannte Schalldämpfer an den Bremsen und an den Abrollungen, damit das Geräusch nicht durch eine Lärmschutzwand, sondern direkt dort, wo es entsteht, abgebremst wird. Es gäbe eine ganze Reihe von Maßnahmen, die aber alle nicht gemacht werden. Deswegen werden wir diesen Antrag unterstützen, keine Frage. Aber ich glaube, es wäre wesentlich notwendiger, hier einmal ganz gezielte Maßnahmen zu setzen. Warum kann nicht der Südtiroler Landtag oder die Landesregierung, der Landesrat in seiner Person als Verantwortungsträger aufgrund der aktuellen Daten hergehen und sagen: "Wir machen hier eine Eingabe bei der Staatsanwaltschaft; Trenitalia verstößt gegen die geltenden Bestimmungen."? Dann müssen sie sich auch einmal auf Gerichtsebene damit auseinandersetzen, weil - ich glaube - alles andere sind schöne Lippenbekundungen, die aber im Grunde genommen nur wenig bringen werden.



**PLONER Franz (Team Köllensperger):** Herr Präsident, liebe Kollegen und Kolleginnen! Zu aller Erst möchte ich auf das Antwortschreiben des Beschlussantrages Nr. 351 aus dem Jahre 2015 unter dem Titel "Keine Durchfahrt für veraltete Eisenbahnwaggons" verweisen, im welchen der damalige Landesrat auf die Problematik des veralteten Fuhrparks der italienischen Eisenbahnen hinweist und die EU-Durchführungsverordnungen Nr. 429 und den Fonds zur Modernisierung des Fuhrparks der EU mit 262 Millionen Euro zitiert. Es erhebt sich damit die Frage, warum der Inhalt des Antwortschreibens des Beschlussantrages von den zuständigen Ämtern des Landes nicht weiter verfolgt wurde. Ich verweise auf den letzten Absatz des Antwortschreibens Nr. 7544 des zuständigen Landesrates.

Nun generell: Lärm bedingt schwere gesundheitliche Schäden. Jeder Maßnahme zur Vermeidung von Lärm muss politisch größte Bedeutung beigemessen werden. Eine wesentliche und rasche Maßnahme ist die Erneuerung und der Austausch des Schienenfuhrparks durch die Nachrüstung geräuscharmer Techniken.

Weltweit leiden circa 1,3 Milliarden an Lärmschwerhörigkeit, aber Lärmbelastungen gehen jedoch weit über das Gehör hinaus. Die nichtgehörschädigenden Lärmwirkungen umfassen Belästigungsreaktionen der exponierten Bevölkerung, Schlafstörungen, verschlechtere schulische Leistungen und Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems, wie Bluthochdruck und Herzinfarkt. Die WHO sagt, dass circa 1,6 Millionen pro Jahr gesunde Lebensjahre den nichtgehörschädigenden Lärmwirkungen in Europa zum Opfer fallen. Die WHO sagt außerdem, dass wir einen durch Schienenverkehr bedingten Lärmpegel von maximal 64 Dezibel zulassen dürfen; in der Nacht maximal 44 Dezibel, also Normen, die uns die WHO vorschreibt.

Lärmwirkungsfachleute empfehlen, in einem ersten Schritt diese Schwelle um ungefähr 5 Dezibel abzusenken. Damit ließe sich die Zahl verkehrsbedingter Herz-Kreislauf-Erkrankungen einer aktuellen Modellrechnung, was vor allem präventiv sehr wichtig wäre, zufolge um bis zu circa 15 Prozent senken. Außerdem würde die Zahl der stark Verkehrslärmbelastigten wie auch der verkehrsbedingten im Schlaf Gestörten um etwa 5 bis 10 Prozent reduziert werden. Davon würde – das ist ganz wichtig - insbesondere die hoch bahnlärmbelastete Bevölkerung profitieren, die ohnehin aufgrund ihrer eingeschränkten sozioökonomischen Ressourcen eine vulnerable Personengruppe darstellt.

Die von den Lärmwirkungsfachleuten empfohlenen Werte von zunächst 65 Dezibel am Tag und 55 Dezibel in der Nacht sind ein wichtiger Zwischenschritt für eine Verbesserung des Gesundheitsschutzes von Menschen, die durch den Schienenverkehrslärm belastet werden. Allein durch die Umsetzung der Durchführungsverordnung der EU – Richtlinie 2015/429 - durch den italienischen Staat bzw. das Transportministeriums würde durch die Erneuerung der Fuhrparks im Schienenverkehr zur geforderten Reduktion der Lärmbelastung um circa 5 Dezibel beitragen. Um den Einfluss der Landesregierung auf die Betreibergesellschaft RFI geltend zu machen, sollte sie sich das Recht nehmen vor der EU-Kommission – weil es ein EU-Recht ist - wegen der Säumigkeit der Umsetzung eine entsprechende Klage einzubringen zum Schutz der Gesundheit der ihr anvertrauten Personen. Danke!

**PRÄSIDENT:** Verehrte Frau Abgeordnete Amhof, Sie haben das Wort!

**AMHOF (SVP):** Danke, verehrter Herr Präsident! Das Thema ist ein durchaus ernst zu nehmendes. Wir hatten es schon einige Male im Südtiroler Landtag, auch letzthin erst. Im Dreier-Landtag haben wir darüber diskutiert, wie wir den Eisenbahnlärm, aber auch insgesamt Verkehr reduzieren können, Verkehr auf die Schiene bringen und in diesem Zusammenhang die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und auf der Schiene verbessern, damit es für die Anrainerinnen und Anrainer vor allem in den verkehrsgeplagten Tälern annehmbar ist. Wir wollen nicht die Verlagerung des Lärms von einer Seite auf die andere haben. Ich muss sagen, dass sehr viel unternommen wird, um den Anrainerinnen und Anrainern in den Dörfern und Städten entlang dieser Strecke entgegenzukommen. Es wurden viele Maßnahmen bereits getroffen, Lärmschutzwände gebaut, Straßen untertunnelt oder in den Tunnel gebracht. In der Angelegenheit Schiene geht es vor allem darum, die Rollmaterialien zu sanieren. Wir haben hier in diesem Landtag schon einige Beschlussanträge genehmigt, wo es darum ging, die staatlichen Behörden, die privaten Eisenbahnbetreiberinnen und -betreiber darauf aufmerksam zu machen, dass es Gelder vonseiten der Europäischen Union gibt, um Rollmaterialien zu sanieren, um gerade auch diesen Bereich zu verbessern. Wir wissen alle, dass wir vor allem bei Schlechtwetter, bei solch feuchten Temperaturen ein noch verstärktes Lärmaufkommen auf der Schiene haben. Es gibt Gelder. In diesem sogenannten Call 2014-2020 wurden vonseiten der Europäischen Union über 230 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, um diese Rollmaterialien zu sanieren. Wer hat keine Gelder abgeholt? Es waren die italienischen Organisationen und Unternehmen, die absolut darauf verzichtet haben. Ich

denke aber auch wie Kollege Sven Knoll, dass es früher oder später der Markt richten wird, und zwar aufgrund der Tatsache, dass sowohl die Schweiz als auch Deutschland die Durchfahrt von diesen lärmintensiven Waggonen verbieten werden, dann wird sich wohl oder übel auch der italienische Staat oder die italienischen Unternehmen früher oder später anpassen müssen. Ansonsten bleiben diese Waggone auf der Strecke. Wollen wir hoffen, dass wenigstens dieses Druckmittel greift.

Wir als Südtiroler Volkspartei werden diesem Beschlussantrag nicht annehmen. Wir verstehen durchaus die Bestrebungen und auch das Ansinnen, das teilen wir, aber wir haben sowohl in dieser Legislaturperiode bereits hier im Landtag einen Beschlussantrag auf Initiative des Landeshauptmannes eingebracht als auch beim Dreier-Landtag dieses Thema auf die Tagesordnung gesetzt und auch dort mit einer absoluten Mehrheit genehmigt. Danke!

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Sehr verehrter Herr Präsident! In der Politik heißt es ja, dass man redundant sein und immer wieder über das gleiche reden muss. Das ist ein Thema, über das wir wirklich permanent reden. Und ich weiß nicht, ob das dem Verkehrslandesrat vielleicht nicht passt, aber ich denke, dass wir darüber reden müssen. In allen Formen haben wir darüber geredet. Gerade das Thema des Lärms ist ein Thema, das uns wirklich alle sehr aus der Nähe betrifft. Ich möchte hier als Unterländerin sprechen. Ich bin momentan die einzige, außer dem Kollegen Nicolini, die aus diesem Landesteil kommt und ich möchte mit euch eine persönliche Erfahrung teilen. Ich war vor einiger Zeit – ich hoffe, dass ich es nicht schon mal erzählt habe – bzw. vor einigen Jahren auf einer autofreien und natürlich auch zugfreien Nordseeinsel in Urlaub. Dort war ich abends unterwegs am Strand und habe mir gedacht: "Schau, der Lärm der Autobahn." Dann hat mir mein Gehirn schon gesagt, dass das der Lärm des Meeres bzw. das Meeresrauschen war. Ich habe mich den ganzen Abend immer wieder überzeugen müssen, dass es nicht der Autobahnlärm war, den ich da hörte, sondern das Meer. Das ist jetzt nicht weiter dramatisch, aber es zeigt uns auf, wie uns der Lärm prägt. Er geht tief in unser Unterbewusstsein hinein. Er ist für uns ein Untergrund für unser Dasein, wenn wir in diesen Gegenden wohnen, wo eine Autobahn ist. Wenn der Zug kommt, dann lagert sich der Lärm des Zuges nochmal über den Grundlärm der Autobahn ab. Das können sich andere gar nicht vorstellen, dass wir in unserem Unterbewusstsein eine akustische Basis haben, die wir an dieser Strecke leben. Das ist noch das geringste. Wenn ich näher an dieser Strecke wohnen würde, dann würde es mich aus dem Schlaf reißen. Dann würde mein Schlaf von diesem Lärm permanent beeinträchtigt sein. Der Kollege Ploner hat darauf hingewiesen, was das für medizinische Auswirkungen hat. Deshalb, wenn wir hier über die alten klapprigen Güterzüge – unser Sepp Kußstatscher wird nicht müde, diese immer wieder zu wiederholen – reden müssen, dann deshalb, weil das eine der wirklich großen Lärmbelastungen in unserem Land ist. Wenn wir darüber reden, dass wir den Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, dann müssen wir das so machen, dass das nicht noch zu einer größeren Belastung wird. Achtung! Der Kollege Dello Sbarba hat darauf hingewiesen, was kommt und was es für uns bedeuten wird, wenn in einigen Jahren gerade das Unterland von so vielen Zügen pro Tag durchrollt sein wird. Deshalb denken wir nach, rechtzeitig daran zu arbeiten! Wir sollten immer wieder alles versuchen. Und wenn es etwas ist, was hier schon einmal angenommen wurde, dann schadet es nicht, ein weiteres Mal eine klare Ansage zu treffen und hier aus dem Landtag ein Signal zu senden, wie wichtig uns dieses Thema ist.

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Herr Präsident, liebe Kollegen, besonders Kollegen von den Grünen! Wenn immer wieder Anträge in die gleiche Richtung gemacht werden – und das passiert ja nicht nur bei diesem Thema, sondern auch bei anderen Themen –, heißt das ganz einfach, dass die Probleme bis heute nicht gelöst worden sind. Man kann natürlich sagen, dass wir nicht zustimmen, wie es jetzt Kollegin Amhof für die Volkspartei gesagt hat. Ich denke, solange etwas nicht gelöst ist – und wie hier geht es einfach in Richtung, dass man noch einmal auf das Problem aufmerksam macht –, kann man die Betreiber ruhig noch einmal darauf hinweisen. Wir stimmen diesem Antrag zu wie auch bei allen anderen vorhergehenden Thematiken, sowohl von unserer Seite als auch von anderer Seite, die hier zum Thema Lärm gemacht worden sind. Kollegin Foppa, es gibt diesen menschengemachten Lärm durch den Zug, den man durch Lärmschutzwände, durch die Verbesserung der Rollmaterialien, aber vielleicht auch durch die Verbesserung der Schienenstege reduzieren kann. Es gibt aber auch – weil es gerade angesprochen wird – den natürlichen Lärmpegel. Ich höre beispielsweise das Rauschen der Etsch jeden Tag. Das ist mein Lärmpegel, den ich habe, den viele genauso empfindlich wahrnehmen, weil sie es nicht gewohnt sind. Die Lärmpegel sind natürlich ganz unterschiedlich in der Wahrnehmung. Nichtsdestotrotz gilt es für all jene, die besonders ausgesetzt sind, direkt an Straßen oder an den

Schienen, Maßnahmen zu ergreifen, was auf Landesebene teilweise in den letzten Jahren auch gemacht worden ist. Denken wir an die Vinschgerbahn, aber auch an andere, wo es auch noch Nachholbedarf gibt. Das möchte ich dem Landesrat mitgeben, denn das sind die Sachen, die wir direkt machen können. Da müssen wir uns nicht auf andere verlassen, sondern hier können wir selbst aktiv werden. Da wäre es fein, wenn wir zumindest das, was man in der Hand hat und selbst gestalten kann, dementsprechend ausführt und gut macht. Aber jedenfalls unsere Zustimmung zu diesem Antrag!

**ALFREIDER (Landesrat für Ladinische Bildung, Ladinische Kultur, Verkehrsnetz, Mobilität - SVP):** Sehr geehrter Herr Präsident, herzlichen Dank! Wie Kollegin Amhof bereits angekündigt hat, stimmen wir nicht für diesen Antrag. Dies nicht deshalb, weil wir dem Inhalt nicht zustimmen, sondern ganz im Gegenteil, wir arbeiten seit Jahren an diesem Projekt. Es gibt hier nichts zu lachen! Ich glaube, das ist sehr ernst, auch Kollege Knoll. Wir arbeiten bereits seit 2004 sehr intensiv an diesem Projekt. Ich versuche hier noch einige und Stellungnahmen der Fraktion der Grünen aus den letzten Jahren rauszufinden. Ich bin eigentlich sehr froh darüber, dass wir mittlerweile die gleiche Position vertreten. Mittlerweile teilen Sie die Position der Südtiroler Volkspartei, dass etwas an dem Großprojekt Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken getan und dieses Projekt weitergebaut werden muss, damit wir endgültig den Frachtenverkehr oder den großen Teil des Lärms von der Bestandsschiene auf die neue Bahn verlegen können. Wie Kollegin Amhof schon gesagt hat, wir wollen, dass der Lärmverursacher so gut wie möglich unterirdisch verläuft und somit für die lokale Bevölkerung keinen Lärm mehr auslöst.

Kollegin Foppa, Sie haben vorhin gesagt, dass es wichtig ist, die Themen immer wieder anzusprechen. Es stimmt, wir sprechen diese Themen seit Jahrzehnten an. Wir waren von Anfang an und immer noch davon überzeugt, dass es richtig war, dass die Europäische Union, Österreich und Italien sich dafür einsetzen, dass Gelder in die Hand genommen werden, um gerade unser Land von diesem Transitverkehr zu entlasten. Wir sind die Ersten, die immer wieder dafür gearbeitet und gekämpft haben, dass dies kommt. Ich bitte Sie auch in diesem Sinne hier nicht dagegen zu arbeiten. Es gibt noch einiges in Südtirol zu tun, gerade wenn wir an das Unterland denken. Deswegen sollten Sie uns helfen, damit diese Projekte realisiert werden können. Ich sage das deshalb, weil ich mich schon hin und wieder daran erinnere, was gerade von Ihrer Fraktion immer wieder in diesem Zusammenhang gesagt wurde, zum Beispiel: "Das Projekt BBT ist gestorben. Güterzüge dürfen nicht auf Hochgeschwindigkeitsstrecken fahren. Die Finanzierung des BBT ist niemals gesichert. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz des BBT im Vergleich zur Straße sei negativ." 2014 war der Abgeordnete Dello Sbarba Autor dieses Zitats. "Die erwartete Zunahme der Gütermenge ist ausgeblieben", Dello Sbarba 2014. Ich will hier keine Polemiken bringen, ganz im Gegenteil! Ich möchte schon, dass wir diese Themen sehr ernst angehen. Es ist besseres, wenn wir die gleiche Linie fahren, und jetzt komme ich auf das Thema, das Sie angesprochen haben, ein sehr, sehr wichtiges Thema. Bereits 2015 hat die Europäische Kommission dieses Thema sehr stark angenommen und gesagt, dass mit der ersten Verordnung – 2017 kam dann die Folgerichtlinie – auf EU-Ebene Gelder in die Hand genommen werden müssen, weil sonst die Länder nicht weitermachen, damit das Rollmaterial ausgetauscht wird. Auf dieser internationalen Achse fahren nicht nur Züge eines oder eines anderen Betreibers, sondern auch Güterwaggons aus anderen Ländern Europas. Hier einfach zu sagen, dass es nur ein Betrieb oder der andere Betrieb ist, der zu faul ist, seine Flotte zu erneuern, ist sehr, sehr willkürlich behauptet. Hier haben wir zum Glück die Europäische Union, mittlerweile auch die Staaten, denn der Staat Italien hat erst seit 2019 diesen neuen Fonds. Der Landeshauptmann wird morgen wieder im Infrastrukturministerium sein, um genau diese Themen vorzubringen. Es braucht natürlich Investitionen, um diese ganze Flotte zu erneuern. Bei der Situation, die wir als Land Südtirol in die Hand nehmen können, sind wir sehr weit. Wir haben vor einigen Wochen den Vertrag zum Ankauf von 7 neuen Zügen für den Südtiroler Nahverkehr unterschrieben. Das heißt, wir rüsten heute schon auf, damit wir morgen mit leisen Zügen auf der Bestandsstrecke fahren können. Bei uns ist es wichtig, dass leise Züge auf der Bestandsstrecke fahren. Das ist vor allem für den Personennahverkehr sehr wichtig. Wir wollen, dass der Frachtenverkehr unterirdisch verläuft und somit keinen Lärm verursacht. Wir sind sehr, sehr froh darüber, dass wir bei diesem Thema parteiübergreifend mittlerweile auf einer Schiene sind, dass wir dieses Anliegen gemeinsam voranbringen können. Es ist vor allem ein Anliegen, dass wir nicht nur hier in Südtirol regeln können, sondern wir müssen versuchen, das Anliegen, das wir Südtiroler haben, auch weiter zu exportieren, zu den Betreibern, egal, ob es jetzt italienische Betreiber, deutsche Betreiber oder Betreiber aus anderen Ländern Europas sind, die mit ihren Waggons hier auf diesen internationalen Strecken verkehren. Wir wollen das vermeiden. Wir wollen alles tun, damit dies vermieden werden kann und natürlich in aller Transparenz, wie im Schreiben, das ich Ihnen heute zu-

kommen lassen konnte. Darin ist die Antwort einiger Betreiber enthalten. Es ist klar, wir keine Ausnahme verlangen wollen. Ganz im Gegenteil, wir wollen es vermeiden, dass Material mit hohen Lärmemissionen auf der Bestandsstrecke verkehren kann. Wir werden uns dafür einsetzen, dass das nicht so sein wird, natürlich mit den Kompetenzmöglichkeiten, die wir auch als Landesregierung haben. Wir versuchen alles zu tun, damit die Infrastrukturbetreiber oder Transportbetreiber ihre gesamten Flotten austauschen. Das sind natürlich andere Kräfte und andere Kompetenzbereiche. Wir als Land Südtirol – wie schon gesagt - machen unseren Teil. Wir haben mit bis zu 60 Millionen Euro neue Züge angekauft, damit morgen leise Züge durch Südtirol verkehren können, egal, ob sie auf der Brennerachse oder in unseren Tälern verkehren. Wir sind davon überzeugt, dass wir in Südtirol leises Rollmaterial brauchen, sowohl für den Personenverkehr auf der Bestandsstrecke als auch auf der Brennerachse. Das heißt, wir werden auf jeden Fall hier weitermachen, so wie schon vom Dreier-Landtag beschlossen und wie von Kollegin Amhof vorhin gesagt. Wir wollen alles dafür tun, dass diese neuen Projekte Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken weiter bis Verona in Angriff genommen werden, dass sie weiter ausgeschrieben werden, damit die Lösung neue Brennerbahn so schnell wie möglich kommen kann. Wir glauben nicht, dass dieses Projekt ein unnützes ist, sondern sogar ein Ventil für uns als alpine Region hier in Südtirol. Danke schön!

**DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Capisco che per bocciare una mozione su cui si è d'accordo, bisogna veramente fare delle capriole retoriche, andare a cercare le citazioni, toglierle ... quella era una citazione su un'interrogazione e io riportavo uno studio e chiedevo alla Giunta provinciale di dirmi se era giusto o no – quello sulla CO2 – va bene?

Se Lei va a rivedersi tutte le interrogazioni e le mozioni che abbiamo fatto la scorsa legislatura – e di questo abbiamo parlato anche personalmente – noi abbiamo fatto una discussione su se aveva senso, non aveva senso, nel momento in cui non era stata data la prima picconata, ma nel momento in cui è fatta la metà delle gallerie e che nel '28 entrerà in vigore, noi oggi diamo battaglia perché questo abbia un senso. Va bene? Questa è la dichiarazione. Un senso che assorba le merci, che assorba anche le persone, che liberi le valli, eccetera. Questa è la prima questione.

La seconda cosa che volevo dire è che è vero, voi avete detto "va beh, facciamo le mozioni", ha ragione Leiter Reber, se ogni volta dobbiamo fare una mozione per ottenere lo stesso obiettivo della mozione precedente, vuol dire che l'obiettivo non è stato raggiunto, assessore, e io mi sono andato a cercare la mozione della collega Amhof, della scorsa legislatura, e vi leggo un obiettivo, e voglio sapere cosa avete fatto per raggiungerlo.

L'obiettivo era "definire una tabella di marcia allo scopo di vietare a medio termine il transito lungo l'asse del Brennero di vagoni merci non risanati". Quand'è che la fate, questa tabella di marcia? Questa è stata approvata il 7 maggio 2015. Capite perché noi dobbiamo di nuovo fare le mozioni? Perché questo obiettivo non è stato raggiunto, né abbiamo traccia della tabella di marcia per vietare il transito lungo l'asse del Brennero di vagoni merci non risanati.

Voi bocciate questa mozione, non c'è problema, intanto il motto "la mozione è giusta, però già lo facciamo e quindi la bocciamo", è una delle due varianti, l'altra è ovviamente "la mozione è sbagliata, e quindi la bocciamo". Bocciate pure, però io credo che i dati che ci porta l'ASTAT – non io, l'ASTAT – che la ROLA è passata da 5.461 treni nel 2011 a 798 nel 2017, che i treni merci lungo l'asse del Brennero erano 25.000 nel 2011 e nel 2017 sono stati 19.500, e noi continuiamo ad approvare prese di posizione per il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia, e questi sono i dati, e l'asse del Brennero rimane il più trafficato da gomma e uno tra i meno trafficati per le merci su ferrovia, questi sono i dati di fatto, quindi noi continuiamo a presentare mozioni in questa direzione – ha ragione il consigliere Knoll, questa è una mozione molto morbida, però allora aspetto la mozione del consigliere Knoll molto più dura, perché se bisogna sempre dire che 10 non va bene perché bisogna fare 100, qualcuno provi a fare 100, no? –, noi presenteremo questo tema ancora e ancora e ancora, finché non avremo trovato la strada per raggiungere degli obiettivi che, certo, in generale, assessore, sono obiettivi comuni, è ovvio, sono obiettivi comuni di politica europea dei trasporti.

Ma quello su cui discutiamo è come raggiungerli questi obiettivi e forse su questo ci sono delle differenze tra noi e poi anche degli orgogli di maggioranza che sacrificano delle mozioni che tutti condividiamo, ma che evidentemente devono venire sempre solo dalla parte giusta e non da quella sbagliata.

**PRÄSIDENT:** Wir kommen zur Abstimmung mit 15 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen ist Beschlussantrag Nr. 148/19 abgelehnt.

Punkt 4 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 154/19 vom 28.8.2019 eingebracht von den Abgeordneten Faistnauer, Köllensperger, Franz Ploner, Alex Ploner, Rieder und Unterholzner, betreffend Förderung von Laufställen in der Tierhaltung in Südtirol."**

Punto 4 dell'ordine del giorno: **"Mozione n. 154/19 del 28/8/2019, presentata dai consiglieri Faistnauer, Unterholzner, Franz Ploner, Rieder, Alex Ploner e Köllensperger, riguardante incentivazione della stabulazione libera nella zootecnia in provincia di Bolzano."**

*Förderung von Laufställen in der Tierhaltung in Südtirol*

*Die Anbindehaltung von Milchkühen bekommt europaweit von mehreren Seiten Druck – von Tierschutzorganisationen, von Handelsunternehmen, Konsumenten und von Politikern.*

*Die Entwicklung der Produktionstechnik geht auch in der Rinder- und Milchviehhaltung mit dem Strukturwandel einher. Die Laufstallhaltung mit ihren räumlich getrennten Bereichen Laufen, Liegen, Futteraufnahme und Melken nimmt im Zuge des Strukturwandels immer mehr zu.*

*Moderne Haltungsformen fördern die Tiergesundheit und das Tierwohl und sind die Basis für eine wirtschaftliche Milchviehhaltung in den bäuerlichen Betrieben.*

*Landwirte, welche den Schritt für eine wohlüberlegte Baumaßnahme gewagt haben, bestätigen ausnahmslos auch das stark verbesserte Arbeitsumfeld in Laufställen.*

*Häufig wird behauptet, dass nicht überall der Umbau in einen Laufstall möglich ist. Viele Praxisbeispiele belegen das Gegenteil, nur in extremen, beengten Dorflagen kann sich ein Umbau in einen Laufstall als schwierig erweisen.*

*In Südtirol werden bis heute bauliche Investitionen in Anbindeställe und in Laufställe bezuschusst. Aus den Medien erfahren wir, dass die Förderkriterien überarbeitet werden.*

*Dies vorausgeschickt*

*verpflichtet  
der Südtiroler Landtag*

*die Landesregierung,*

- 1. bei Investitionen in Stallgebäude für die Viehhalter eine verpflichtende Beratung von Seiten des jeweiligen Bezirkslandwirtschaftsinspektorates bzw. des BRING vorzusehen. Sollte aus dieser Beratung hervorgehen, dass eine Baumaßnahme in einen Laufstall möglich ist, so darf nur mehr ein solcher unterstützt werden.*
- 2. bei Stallneubauten nur mehr Laufställe mit Fördermitteln zu unterstützen. Diese Laufställe müssen den aktuellen EU-Biovorschriften entsprechen, damit die Bauern beim eventuellen Umstieg auf ökologische Landwirtschaft nicht zusätzliche Kosten für dann notwendige Anpassungsarbeiten aufbringen müssen.*
- 3. die anerkannten Kosten für die Berechnung der Fördersumme den realen, durchschnittlichen Baukosten von landwirtschaftlichen Zweckbauten in Südtirol anzupassen. Diese anerkannten Kosten sollten jährlich um die effektive Inflationsrate erhöht werden.*
- 4. den Prozentsatz der Förderung gestaffelt nach den Erschwernispunkten progressiv zu steigern, um den erschwerenden Arbeits- und Baubedingungen je nach Erschwernisgrad der Bewirtschaftung Rechnung zu tragen.*

-----

*Incentivazione della stabulazione libera nella zootecnia in provincia di Bolzano*

*La stabulazione fissa delle vacche da latte è da più parti oggetto di critiche in tutta Europa – da parte delle organizzazioni animaliste, delle imprese commerciali, dei consumatori e della politica. Lo sviluppo delle tecnologie di produzione comporta altresì cambiamenti strutturali nell'allevamento dei bovini e delle mucche da latte. Sulla scia di tali cambiamenti la stabulazione libera con le sue zone separate per il movimento, il riposo, il foraggiamento e la mungitura sta prendendo sempre più piede.*

*Le moderne forme di allevamento migliorano la salute e il benessere degli animali e costituiscono la base per un allevamento redditizio di bestiame da latte nelle aziende agricole.*

*Gli agricoltori che hanno avuto il coraggio di fare questo salto di qualità, adottando i necessari accorgimenti costruttivi, confermano senza eccezioni anche il notevole miglioramento dell'ambiente di lavoro nelle stalle libere.*

*Spesso si sostiene che la conversione in stalla libera non è possibile ovunque. In realtà molti esempi concreti dimostrano il contrario: solo in zone impervie o densamente edificate la conversione in stalla libera può rivelarsi difficoltosa.*

*In provincia di Bolzano vengono tuttora concessi contributi per investimenti in stalle sia di tipo fisso che libero. Apprendiamo dai media che i criteri di concessione dei contributi sono in fase di revisione.*

*Ciò premesso,*

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
impegna*

*la Giunta provinciale*

- 1. a prevedere, nel caso di investimenti in ricoveri zootecnici, una consulenza obbligatoria per gli allevatori da parte dell'ispettorato agrario competente per comprensorio ovvero da parte del centro di consulenza per l'agricoltura montana BRING; se dall'esito di tale consulenza dovesse risultare possibile la conversione in stalla libera, solo tale tipologia di intervento potrà essere oggetto di contributi;*
- 2. nel caso di nuove costruzioni, a concedere contributi soltanto per la realizzazione di stalle libere; tali strutture dovranno essere conformi alla normativa comunitaria vigente in materia di agricoltura biologica, in modo che gli agricoltori non debbano sostenere costi aggiuntivi per i necessari lavori di adattamento in caso di passaggio all'agricoltura biologica;*
- 3. ad adeguare le spese riconosciute ai fini del calcolo dell'ammontare del contributo ai costi reali medi di costruzione degli edifici agricoli in provincia di Bolzano; tali spese riconosciute dovranno essere rivalutate annualmente in base all'effettivo tasso di inflazione;*
- 4. ad aumentare gradualmente la percentuale di finanziamento in base ai punti di svantaggio al fine di tener conto delle più disagiati condizioni di lavoro e di costruzione in funzione del maggior grado di difficoltà della gestione aziendale.*

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

**FAISTNAUER (Team Köllensperger):** Danke, Herr Präsident! "Förderung von Laufställen in der Tierhaltung in Südtirol"

*Die Anbindehaltung von Milchkühen bekommt europaweit von mehreren Seiten Druck – von Tierschutzorganisationen, von Handelsunternehmen, Konsumenten und von Politikern.*

*Die Entwicklung der Produktionstechnik geht auch in der Rinder- und Milchviehhaltung mit dem Strukturwandel einher. Die Laufstallhaltung mit ihren räumlich getrennten Bereichen Laufen, Liegen, Futteraufnahme und Melken nimmt im Zuge des Strukturwandels immer weiter zu.*

*Moderne Haltungsformen fördern die Tiergesundheit und das Tierwohl und sind die Basis für eine wirtschaftliche Milchviehhaltung in den bäuerlichen Betrieben.*

*Landwirte, welche den Schritt für eine wohlüberlegte Baumaßnahme gewagt haben, bestätigen ausnahmslos auch das stark verbesserte Arbeitsumfeld in Laufställen.*

*Häufig wird behauptet, dass nicht überall der Umbau in einen Laufstall möglich ist. Viele Praxisbeispiele belegen das Gegenteil, nur in extremen, beengten Dorflagen kann sich ein Umbau in einen Laufstall als schwierig erweisen.*

*In Südtirol werden bis heute bauliche Investitionen in Anbindeställe und in Laufställe bezuschusst. Aus den Medien erfahren wir, dass die Förderkriterien überarbeitet werden.*

*Dies vorausgeschickt verpflichtet der Südtiroler Landtag die Landesregierung,*

- 1. bei Investitionen in Stallgebäude für die Viehhalter eine verpflichtende Beratung von Seiten des jeweiligen Bezirkslandwirtschaftsinspektorates bzw. des BRING vorzusehen. Sollte aus dieser Beratung hervorgehen, dass eine Baumaßnahme in einen Laufstall möglich ist, so darf nur mehr ein solcher unterstützt werden.*

2. *bei Stallneubauten nur mehr Laufställe mit Fördermitteln zu unterstützen. Diese Laufställe müssen den aktuellen EU-Biovorschriften entsprechen, damit die Bauern beim eventuellen Umstieg auf ökologische Landwirtschaft nicht zusätzliche Kosten für dann notwendige Anpassungsarbeiten aufbringen müssen.*
3. *die anerkannten Kosten für die Berechnung der Fördersumme den realen, durchschnittlichen Baukosten von landwirtschaftlichen Zweckbauten in Südtirol anzupassen. Diese anerkannten Kosten sollten jährlich um die effektive Inflationsrate erhöht werden.*
4. *den Prozentsatz der Förderung gestaffelt nach den Erschwernispunkten progressiv zu steigern, um den erschwerenden Arbeits- und Baubedingungen je nach Erschwernisgrad der Bewirtschaftung Rechnung zu tragen."*

**LOCHER (SVP):** Herr Präsident! Es ist jetzt nicht leicht, vor allem als Kollege und als Bauer dagegenzusprechen oder etwas dagegen zu sagen. Das möchten wir auch nicht machen. Ich glaube, es ist sicherlich eine Entscheidung, die nicht ganz einfach ist, aber der Konsument verlangt momentan artgerechte Tierhaltung. Das heißt, der Konsument verlangt es auf der einen Seite, aber auf der anderen Seite ist es in wenigen oder vor allem in ganz extremen Fällen kaum möglich und vor allem mit Kosten verbunden. Im Grunde genommen wissen wir, dass die Landwirtschaft in Südtirol vor allem im Berggebiet sehr kleinstrukturiert ist. Es heißt, dass hier ganz erhebliche Kosten auf die Bauern zukommen. Ich verstehe etwas und glaube etwas zu verstehen. Artgerechte Tierhaltung ist richtig und das Vieh hat auch das Recht, artgerecht zu leben. Das ist nun mal so. Aber es gibt Laufställe, die man ganz einfach schließen müsste, und es gibt Anbindeställe, die man sofort schließen müsste. Das heißt, dass der Fleiß des Bauern in diesem Moment ganz entscheidend ist. Ich bin hier mit Vielem einverstanden, aber nicht allem. Ich glaube, wir haben auch in vielen Diskussionsrunden einige sehr positive Aspekte besprochen. Wenn es irgendwie möglich ist, soll ein Laufstall vor allem für die Milchviehhaltung gebaut werden. Das ist entscheidend, weil die Milchkühe ganz einfach zu viel im Stall sind, das muss man ganz einfach und ehrlich sagen. In der Milchviehhaltung wird das sicherlich empfohlen. Die Aufzucht ist ganz eine andere Situation. Jungrinder, die eigentlich im Sommer und im Frühjahr schon frühzeitig auf die Weide und auf die Almen kommen und dann wieder im Herbst auf den Wiesen weiden, verbringen sehr viel Zeit in der freien Natur. Deshalb ist dies eine ganz andere Situation wie bei der Milchwirtschaft. Aus diesem Grund glaube ich, dass man sicher einiges herausgewinnen kann, aber nicht alles. Ich glaube, wir müssen sehr, sehr vorsichtig sein. Der Bau eines Laufstalls wird wahrscheinlich 30 bis 40 Prozent mehr Kosten für den Bauern verursachen. Das kann er sich nicht leisten. Im Grunde genommen heißt es ja immer: Das, was man sich leisten kann, soll man sich leisten, aber das, was man sich nicht leisten kann, soll man sich nicht leisten, weil es einem zum Verhängnis werden kann. Deshalb müssen wir hier sehr vorsichtig vorgehen. Ich glaube, die Berglandwirtschaft ist ohnehin schon sehr gefährdet. Diese erhöhten Investitionen auf sich zu nehmen, würden viele Bauern ganz klar vor die Entscheidung stellen, alles aufzugeben oder nicht. Das wäre jammerschade. Wir müssen, mit diesem Thema Berglandwirtschaft vor allem in Zukunft sehr, sehr sensibel umgehen, vor allem mit der Landwirtschaft, wo es natürlich leichter ist. Wenn eine gewisse Viehhaltung gegeben ist, dann ist es auch viel leichter verträglich und von den Kosten her möglich. Aber ich bin hier der Meinung, dass wir vor allem mit diesem neuen Förderungskriterien in Zukunft ein bisschen mehr Geld brauchen werden. Wenn wir das wollen, dann müssen wir auch mehr Geld zur Verfügung stellen. Ich glaube, dass es dieser Diskussion würdig ist. Mit diesem Beschlussantrag würde ich sehr vorsichtig sein. Danke schön, Herr Präsident!

**LEITER REBER (Die Freiheitlichen):** Herr Präsident! Meinem Vorredner muss ich in einem Punkt widersprechen, in einem anderen kann ich zustimmen. Unabhängig davon, ob ihr beide jetzt Bauern seid oder nicht, kann man schon seine Meinung äußern, ohne zu sagen, dass man jemandem zu nahetritt. Jeder soll oder darf eine unterschiedliche Position haben.

Ich bitte um eine getrennte Abstimmung der einzelnen Punkte. Ich halte es generell in allen Wirtschaftsbereichen nicht für sinnvoll, vorzuschreiben, welche Methode es geben muss. Ich glaube – und da gebe ich Franz Locher Recht –, es gibt durchaus Unterschiede bei Anbindeställen, wenn dort ein Auslauf ist, wenn ein Tierhalter dort täglich diesen Auslauf garantiert. Diese können durchaus besser sein als manche Laufställe, wo die Tiere im Nassen stehen, je nach Spaltenboden. Das – glaube ich - kann jeder ein bisschen nachvollziehen. Wenn es ums Tierwohl geht, dann halte ich nicht unbedingt jeden Laufstall für sinnvoll, nur weil es ein Laufstall ist, sondern es kommt immer auf die genauen Umstände darauf an. Viel wichtiger ist für mich ein Auslauf, der gewährt sein sollte bzw. auch, wie man generell damit umgeht. Ich habe Verständnis dafür, dass

man in diese Richtung, die sicher für viele das Tierwohl steigern kann, Werbung macht und man dies auch fördern möchte. Was sich mir nicht ganz erschließt, ist der Grund, warum bei der Förderung die Erschwernispunkte eines Hofes für einen Laufstall zählen sollen. Ich glaube, Finanzierungen für Erschwernispunkte sollten da stattfinden, wo es effektiv eine Erschwernis ist. Die Erschwernis besteht beim Ankauf von Maschinen, weil ich Maschinen brauche, die ein anderer mit einem anderen Grund in der Ebene nicht braucht. Aber weshalb ein Laufstall mehr oder weniger finanziert werden soll, weil der Hof steilere Wiesen hat, erschließt sich mir im Allgemeinen nicht. Das sehe ich nicht unbedingt in konkretem Zusammenhang. Deswegen bitte ich um getrennte Abstimmung!

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Herr Präsident! Ich bin keine Bäuerin, aber mein Wohnzimmer befindet sich in einem Stall, wo – bevor ich eingezogen bin – sehr lange Jahre Rindviecher wirklich gewohnt und gelebt haben. Ich hoffe, dass sie dort gut gelebt haben. Wir haben circa eine halbe Million EinwohnerInnen in Südtirol und auf fünf Einwohner – glaube ich – kommt ein Rind. Der Landesrat wird mir Recht geben. An manchen Stellen gibt es ein bisschen mehr, das stimmt. Ja, Franz Locher, es stimmt, dass den Konsumentinnen und Konsumenten das Tierwohl zunehmend wichtig ist. Gott sei Dank ist das so und es ist zu diesem Bewusstsein gekommen. Aber darüber hinaus muss es doch auch unserer Gesellschaft ein Anliegen sein, die Tiere gut zu halten. Wir haben schon öfters über das Tierwohl hier im Landtag gesprochen. Es wurde öfters darauf hingewiesen, wie wichtig dies ist. Wir wissen, dass es mehr Kosten mit sich bringt. Das ist so und auch bei diesem Antrag hätten sicher alle noch mehrere Ideen, was man hinzufügen könnte. Ich sage nur zwei Stichpunkte, einmal das Thema Gülle versus das Thema Mist und das Thema Baumaterialien für Ställe. Auch das könnte man hier bevorzugend behandeln, wenn heimische und naturnahe Materialien – das Thema hatten wir ja schon – in Verwendung kommen. Ich möchte aber noch etwas loswerden, weil heute immer wieder recht polemische Spitzen im Raum sind. Das ist eine Tatsache, dass wieder die Bioregion ... Der Landesrat ist beim Flüstern. Landesrat Schuler muss mir einfach zuhören. Sonst hat die Spitze ja keinen Sinn, wenn er mir nicht zuhört. Ich wollte auch eine polemische Spitze loswerden, aber du musst mir zuhören, sonst bin ich unzufrieden! Weil der Landesrat zunehmend die Bioregion Obervinschgau ins Spiel bringt, ist es vollkommen wichtig, dass hier auch jene Initiativen unterstützt werden, die dem Tierwohl zugutekommen, sicher auch Teil einer Bioregion, wie Sie von Ihnen designt wird.

Da wir immer wieder auch ein bisschen Botschafterinnen und Botschafter hier im Landtag sind, soll ich Ihnen Grüße von Biobauern übermitteln – das hat jetzt damit nichts zu tun, aber es sei mir verziehen –, die gar nicht damit einverstanden sind, dass der Milchpreis jetzt gesenkt wird, weil die Heumilchzulage reduziert wird. Ich weiß, der Landesrat kann nicht alles tun, aber ich sollte es hier überbringen, dass das wirklich eine Erschwernis ist, gerade im Biobereich. Das wollte ich hier einfach noch anbringen. Klammer zu!

Von unserer Seite wird dieser Antrag unterstützt und ich hoffe auch, dass die Landesregierung hier entgegenkommt, denn ich denke, es wäre zum Wohl unser Mitbewohner und Mitbewohnerinnen, denen damit wirklich geholfen wäre.

**PRÄSIDENT:** Bezüglich Obervinschgau werden wir sicherlich noch die Bauern oder die Bevölkerung mitsprechen lassen, nicht so sehr die Bevölkerung des Unterlandes, sondern wenschon die Betroffenen. Landesrat Schuler, Sie haben das Wort für die Stellungnahme der Landesregierung, bitte.

**SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, Zivilschutz - SVP):** Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Das Thema Tierwohl ist ein zentrales Thema geworden. Heute ist hier mehrfach angeklungen und richtigerweise gesagt worden, dass man in diesem Zusammenhang auch die Tierhaltung sieht. Es ist die Diskussion zwischen Laufställen und Anbindehaltung entbrannt. Der Trend bzw. die Erwartungshaltung geht ganz eindeutig in Richtung Freilaufställe, das ist uns allen bewusst. Es stimmt aber auch, wie gesagt worden ist, dass man hier wiederum dieses Schwarz-Weiß-Denken vorfindet, indem man sagt, dass das eine gut und das andere schlecht ist. Das zeigt die Praxis draußen. Diejenigen, die sich mit der Praxis beschäftigt haben und die Situation draußen kennen, wissen, dass es hier nicht nur schwarz oder weiß gibt, sondern dass es sehr gute, aber auch schlechte Anbindeställe gibt, und bei den Freilaufställen ist es dasselbe. Aber die Erwartungshaltung geht ganz eindeutig in Richtung Freilaufställe. Deshalb gibt es auch schon seit Jahren die Initiative in der Beratung in Bezug auf die Förderung, die in Richtung Laufställe geht. Wenn man sich die Situation anschaut - wir haben darüber schon im Zusammenhang mit einer Anfrage, die hier beantwortet wurde, berichtet -, dann sieht man, dass wir in den letzten fünf Jahren 1.307 Projekte



finanziert bzw. über Beiträge unterstützt haben, wobei es sich in 481 Fällen um Neubauten von Wirtschaftsgebäuden bzw. Ställen gehandelt hat. Über 90 Prozent davon sind schon als Laufställe errichtet worden, ohne dass es hier eine gesetzliche Vorgabe gegeben hätte. Bei den Sanierungen – meistens handelt es sich nur um geringfügige Eingriffe - sind von 826 Sanierungen über 65 Prozent bereits in Laufställe umgebaut worden. Also, es tut sich einiges. In diesen fünf Jahren gibt es 1.300 Neu- und Umbauten. Das ist eine relativ hohe Zahl, das heißt, dass hier einiges in Bewegung ist. Auch die Fördermittel, die wir in diesen fünf Jahren dafür bereitgestellt haben, sind mit 71 Millionen Euro doch auch beträchtlich und notwendig, weil die Investitionskosten hoch sind. Wir haben ja – und daran möchte ich auch erinnern – eine sehr kleinstrukturierte Landwirtschaft im Bereich der Berggebiete. Wir profitieren nicht in diesem Ausmaß wie andere von den Flächenprämien. Dem Land ist es immer wieder gelungen, dass man über die Investitionsförderungen hier auch den kleineren Betrieben etwas helfen hat können, damit sie als Betrieb überleben können. Die Investitionen sind groß. Heute einen Stall oder ein Wirtschaftsgebäude zu bauen, kostet viel Geld. Die Unterstützung – denke ich – ist nicht so, wie sie sie sich manche erwarten, doch auch substanziell. Wir haben in den letzten Jahren jetzt die Maßnahmen, die über den ELER bzw. über den Landwirtschaftsentwicklungsplan finanziert worden sind, durchgeführt und für die größeren Stallbauten im Schnitt 275.000 Euro an Beiträgen gezahlt, um das auch entsprechend zu unterstützen.

Zu den einzelnen Punkten, die hier in diesem Beschlussantrag vorgebracht worden sind. Bei den Stallbauten eine verpflichtende Beratung vorzusehen, ginge für uns in Ordnung. Das haben wir auch für die künftigen Förderkriterien, die wir jetzt dabei sind aufzustellen, vorgesehen. Die Beratung ist einfach wichtig, und zwar eine neutrale Beratung des BRING, der das auch entsprechend bewerten kann, also nicht von irgendeinem Stallbauer oder sonst wem. Ich will niemandem etwas unterstellen, aber möglicherweise versuchen Letztere, den Bauern etwas aufzuschwatzen, wobei sie die Konsequenzen nicht kennen.

Beim zweiten Punkt, nur mehr Laufställe mit Fördermitteln zu unterstützen, habe ich schon meine Probleme. Grundsätzlich sollte es eigentlich schon so sein, wir wollen ja auch dahin. Aber wir werden immer wieder Situationen haben, bei denen es einfach nicht möglich sein wird, einen Laufstall zu errichten. Es werden wenige Situationen sein. Denken wir an die erst letztlich abgebrannte Scheune in Naturns. Das Wirtschaftsgebäude zählt zu einem der steilsten Höfe, die wir im Vinschgau-Sonnenberg haben. Aber trotzdem hat der Besitzer vor Jahren auf einen Laufstall umgebaut, mit einem größeren Aufwand natürlich. Es ist also sehr wohl auch im steilen Gelände möglich, aber nicht überall. Ich komme wieder ins obere Vinschgau zurück, wo es in manchen Dörfern ganz schwierig ist, weil der Raum so beengt ist. Entweder sie siedeln aus, sonst werden sie sich ganz schwer damit tun, hier auf einen Laufstall umzubauen oder gar einen neuen zu errichten. Also, es wird immer wieder solche Ausnahmesituationen geben. Das hier als ausschließliches Kriterium einzufügen, ginge mir persönlich zu weit. Auch in Bezug auf die Berechnung der Fördersumme ist die Rede von den realen Baukosten. Auch davon hat man immer Abstand genommen. Einmal hängt es davon ab, wie viele Geldmittel verfügbar sind, die man dann irgendwo einsetzen muss. Zum Zweiten hat man auch bisher davon Abstand genommen, von den realen Kosten zu reden, weil wir hier nicht einen Anreiz durch die Förderung bzw. durch die Beiträge schaffen wollen, die Investitionskosten in die Höhe zu treiben. Ein Wirtschaftsgebäude soll schon so errichtet werden, dass die Kosten möglichst überschaubar sind. Indem wir die realen Kosten berücksichtigen, würden wir möglicherweise einen Anreiz schaffen, um teuer zu bauen und um die Dinge unnötig zu "verschnürgeln" mit dem Holz und allem, was möglich ist. Damit würde der Preis in die Höhe getrieben. Deshalb haben wir uns immer daran gehalten und es wird auch – davon gehe ich aus – künftig so sein, dass man hier von anerkannten Kosten redet, die wir dann zu einem bestimmten Prozentsatz finanzieren. Am Ende ist immer das Geld entscheidend, das der einzelne als Fördermittel erhält. Aber wenn man sich am Ende die Rechnung macht, dann wird bei jedem Wirtschaftsgebäude ein anderer Prozentsatz herauskommen, von den tatsächlichen Kosten und von dem, was eingehalten wurde. Aber es soll ein Anreiz sein, günstiger zu bauen und nicht, wenn man die realen Kosten sieht, dass das Ganze teurer wird.

Auch in Bezug auf die Prozentsätze von den Förderungen progressiv nach Erschwernispunkten, das wird kompliziert. Wir haben heute schon vorgesehen, dass wir zwei Stufen haben, also über 40 und über 75 Erschwernispunkte, die jeweils eine größere, stärkere Förderung erhalten. Es gibt eine fixe Schwelle und die Erschwernispunkte werden nicht progressiv vorgesehen, so wie wir sie bei den anderen Fördermitteln eigentlich auch haben.

Grundsätzlich möchte ich noch einmal betonen, dass der Trend und der politische Wille in Richtung Finanzierung der Laufställe gehen. Aber so wie diese Details im Beschlussantrag aufgelistet werden, geht das für mich nicht in Ordnung. Wir sind jetzt dabei, die Förderkriterien aufzustellen. Wie gesagt, die verpflichtende

Beratung wird sicher kommen, so wie hier auch vom Kollegen Faistnauer vorgeschlagen. Bei den anderen Punkten habe ich meine Bedenken schon geäußert, weshalb ich vorschlage, den Beschlussantrag in dieser Form abzulehnen.

1 Minute 40 Sekunden bleiben mir noch, etwas zum Biomilchpreis zu sagen. Ich war in diesen Entscheidungen nicht involviert. Ich muss selbst erst schauen, was hier entschieden worden ist. Wir wissen auch, dass so sehr Richtung Bio wichtig ist und auch entsprechend vom Land unterstützt wird, mit Beiträgen, Umstellungen usw., es auch eine Frage des Marktes ist. In Italien ist die Situation so, dass der Markt von Bioprodukten noch relativ günstig ist. In anderen Bereichen, vor allem in Deutschland hat man in manchen Gebieten große Probleme mit dem Absatz der Biomilch. Wenn Genossenschaften Entscheidungen treffen, müssen sie sie auch so treffen, was der Markt hergibt. Es ist auch im Genossenschaftssystem so, dass jedes Genossenschaftsmitglied das Recht hat, dass für das, was aus dem Erlös von den Produkten, die es liefert, herauskommt, bezahlt wird. Man sollte keine politischen Entscheidungen treffen, wie man das Ganze gewichtet, da die Vollversammlung entsprechend entscheidet. Deshalb wird am Ende immer auch der Markt stark mitentscheidend sein, wie hoch die Auszahlungspreise sein werden. Deshalb hat sich – glaube ich - auch in der Vorgängerregierungen niemand eingemischt, wie die Milchhöfe ihre Auszahlungspreise gestalten, und das wird auch diesmal nicht der Fall sein.

**FAISTNAUER (Team Köllensperger):** Ich bedanke mich bei den Kolleginnen und Kollegen und auch beim Landesrat für die Beiträge. Ich möchte schon auf einige Punkte eingehen und etwas präzisieren. Kollege Locher Franz meint, dass Laufställe beim Jungvieh nicht zu empfehlen sind, während sie beim Milchvieh Sinn machen. Meine Erfahrung ist im Umgang und im Kontakt mit den vielen Bäuerinnen und Bauern, mit denen ich zu tun habe, dass vor allem in der Jungviehhaltung die Laufstallhaltung noch leichter ist als in der Milchviehhaltung. Zum anderen ist es in der Milchviehhaltung noch wichtiger – da pflichte ich dir bei -, weil es auch um das Wohl der Bäuerin und das Wohl des Bauern geht. Warum denn? Weil das Melken im Melkstand unten - da wirst auch du mir beipflichten, Kollege Vallazza - einfach gerechter und ergonomischer für den Bauern selber ist. Auch die Unfallgefahr sinkt hier sehr, sehr stark.

Kollege Leiter Reber versteht nicht ganz das Vorschreiben, welche Methode es geben muss. Da pflichte ich dir bei, Andreas. Ich schreibe hier niemandem vor, wie er zu wirtschaften hat und was er machen sollte, sondern ich möchte nur präzisieren, wie wir mit öffentlichen Steuergeldern umgehen. Landesrat Schuler hat es ja richtig gesagt: Über 90 Prozent haben in den letzten fünf Jahren bei Stallneubauten die weise Entscheidung getroffen, einen Laufstall zu errichten. Im Umkehrschluss heißt das für mich, dass in den letzten fünf Jahren immer noch circa 10 Prozent - das sind über 40, 45 - neue Anbindeställe in Südtirol entstanden sind, die dann, sobald es von der Genossenschaft oder vom Konsumenten eher in die Richtung geht, biologisch zu wirtschaften und einen Auslauf zu haben, Weidehaltung usw., an die Landwirtschaftsinspektorate herantreten und sagen: "Jetzt möchte ich auf einen Laufstall umbauen." Dann müsst ihr diesen Bäuerinnen und Bauern in die Augen schauen, wenn es heißt, welche Kosten mit den Umbaumaßnahmen verbunden sind, bei einem neuen Stall, den sie erst vor ein paar Jahren errichtet haben. Ich kann Ihnen x-Beispiele landauf, landab nennen, wo neue Anbindeställe in den letzten Jahren mit öffentlichen Steuergeldern realisiert wurden, die ganz leicht einen Laufstall realisieren konnten. Deshalb geht mein Beschlussantrag des Team K in die Richtung, dass wir öffentliche Steuergelder bei Neubauten nur mehr in tiergerechte Laufstallhaltung investieren. Das soll nicht heißen – das möchte ich auch noch einmal klarstellen -, dass ich Anbindeställe schlecht rede, sondern nach wie vor hat der Anbindestall seine Bedeutung und seine Wichtigkeit. Aber neue Stallbauten sollten nur mehr bei Laufställen gefördert werden. Jedem Landwirt und jeder Landwirtin draußen steht es frei, in den nächsten Jahren immer noch Anbindeställe selbst zu finanzieren. Ich lege Wert darauf, dass sich mein Beschlussantrag nur auf öffentliches Steuergeld bezieht.

Dann komme ich zu den Erschwernispunkten, vielleicht noch zur Erläuterung. Ich bitte dann auch um getrennte Abstimmung über die Prämissen und den beschließenden Teil nach Punkten. Andreas Leiter Reber hat gefragt, was die Erschwernispunkte mit der Förderung zu tun haben. Landesrat Schuler hat schon richtig ergänzt - und da möchte ich noch einen Punkt hinzufügen -, dass wir aktuell die erschwerten Baubedingungen in den Fördermaßnahmen drinnen haben. Diese hängen auch mit der Höhenlage zusammen. Meistens, je höher der Hof gelegen ist, desto steiler sind auch die Flächen und desto teurer die Baumaßnahmen.

Kollegin Foppa hat auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass, wenn wir schon über 100.000 Kühe in Südtirol haben, wir als Gesellschaft und als Politik sehr wohl auf das Tierwohl Wert legen sollen und müssen, dass dies einen Stellenwert hat. Wiederum lege ich Wert darauf zu sagen - sie hat die Bioregion Obervinsch-

gau zitiert -, dass ich mir auch andere Bioregionen in Südtirol vorstellen kann. Ich sehe öfter in der Praxis draußen, dass bei Milchhöfen in Fraktionen die Gespräche laufen, wegen der Umstellung auf biologische Milchwirtschaft, dass es dann darum geht, dass alle – nicht nur zwei - umstellen müssen, bei einem hakt dann oft. Wenn der eine dann die teuren Umbaumaßnahmen hat oder nicht die Entscheidungen getroffen hat ... Ich möchte auch darauf Wert legen, dass wir günstige Umbaumaßnahmen und nicht nur teure Laufställe in Neubauten machen müssen. Man kann auch günstig Umbaumaßnahmen in bestehenden Anbindeställen machen, damit diese dann tiergerechter in einer Laufstallhaltung gehalten werden können und dann auch für den Bauern selbst tiergerecht.

Zum Landesrat Schuler selber zu seinen Anmerkungen, die er gemacht hat, möchte ich noch einmal betonen: Ich bin der Letzte, der Schwarz-Weiß-Malerei betreibt. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass öffentliche Steuergelder in Zukunft von der Landesregierung nur dann gewährt werden sollten, wenn bei Stallneubauten nach einer Beratung - wie er richtig sagt, sollte diese Beratung in der nächsten Förderperiode verpflichtend drinnen sein – hervorgeht, dass ein Laufstall möglich ist. Dem Punkt 1 - nehme ich an - kann die Regierungsmehrheit ohne Probleme zustimmen. In Zukunft sollten also nur mehr Laufställe mit öffentlichen Steuergeldern mitfinanziert werden. Danke!

**PRÄSIDENT:** Wie von den Abgeordneten Leiter Reber und Faistnauer beantragt, stimmen wir getrennt über den Beschlussantrag ab.

Ich eröffne die Abstimmung über die Prämissen: mit 9 Ja-Stimmen, 19 Nein-Stimmen und 5 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Ich eröffne die Abstimmung über Punkt 1 des verpflichtenden Teils: mit 27 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Ich eröffne die Abstimmung über Punkt 2 des verpflichtenden Teils: mit 10 Ja-Stimmen, 21 Nein-Stimmen und 2 Stimmenthaltungen.

Ich eröffne die Abstimmung über Punkt 3 des verpflichtenden Teils: mit 12 Ja-Stimmen, 19 Nein-Stimmen und 2 Stimmenthaltungen.

Ich eröffne die Abstimmung über Punkt 4 des verpflichtenden Teils: mit 11 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen.

Somit kommen wir zu Punkt 5 der Tagesordnung, Beschlussantrag Nr. 168/19. Abgeordnete Foppa, bitte

**FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda):** Herr Präsident! Nachdem ich jetzt nach Hause pendeln sollte und wir nur mehr ein paar Minuten zur Verfügung haben, schlage ich vor, dass wir den Beschlussantrag morgen behandeln.

**PRÄSIDENT:** Ich gebe Ihrem Antrag statt.

Vor Beendigung der heutigen Sitzung teile ich Ihnen noch mit, dass gegen das Protokoll der letzten Landtagssitzung, welches zu Beginn der heutigen Sitzung zur Verfügung gestellt wurde, während der laufenden Sitzung keine schriftlichen Einwände vorgebracht wurden und dass dasselbe deshalb im Sinne von Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung als genehmigt gilt.

*Die Sitzung ist geschlossen.*

**Ore 17.52 Uhr**

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

ACHAMMER (15)  
ALFREIDER (12, 18, 19, 33)  
AMHOF (31)  
ATZ TAMMERLE (19)  
BESSONE (3)  
DEEG (7, 8)  
DELLO SBARBA (29, 34)  
FAISTNAUER (36, 40)  
FOPPA (3, 4, 7, 8, 13, 32, 38, 41)  
HOCHGRUBER KUENZER (3, 8, 9)  
KNOLL (1, 2, 7, 11, 12, 16, 17, 22, 23, 30)  
KOMPATSCHER (1, 2, 13, 14, 20, 21, 23, 24)  
LEITER REBER (9, 10, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 32, 37)  
LOCHER (37)  
MAIR (24)  
PLONER Franz (4, 5, 31)  
RENZLER (5)  
REPETTO (2, 3, 8, 9)  
RIEDER (6, 10, 11, 17, 18, 19)  
SCHULER (38)  
VETTORATO (7)  
WIDMANN (4, 5, 6, 10, 17, 18)