



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 203

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE
N. 203

vom 11.04.2018

dell'11/04/2018

Präsident
Vizepräsident

Dr. Roberto Bizzo
Dr. Thomas Widmann

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 203

vom 11.04.2018

Inhaltsverzeichnis

Beschlussantrag Nr. 711/16 vom 30.11.2016, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Atz Tammerle und Knoll, betreffend: Neuausrichtung von RAI Südtirol! Seite 1

Beschlussantrag Nr. 417/15 vom 6.7.2015, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend die Einführung der Abschnittskontrolle ("Tutor"-System) auf der Brennerautobahn. Seite 12

Beschlussantrag Nr. 718/16 vom 22.12.2016, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Kfz-Steuer: Wer mehr das Klima schützt, soll weniger zahlen. Seite 23

Beschlussantrag Nr. 888/18 vom 5.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Blaas, Tinkhauser und Zingerle, betreffend umweltfreundliche Energieversorgung der Schutzhütten in Südtirol. Seite 30

Beschlussantrag Nr. 895/18 vom 26.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend die Transitbelastung. Seite 36

Beschlussantrag Nr. 894/18 vom 21.3.2018, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend die Regelung des Variantenskifahrens. Seite 45

Beschlussantrag Nr. 897/18 vom 26.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Stocker S. und Mair, betreffend die Solidarität für Katalonien und Carles Puigdemont. Seite 50

RESOCONTO INTEGRALE DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

N. 203

dell'11/04/2018

Indice

Mozione n. 711/16 del 30/11/2016, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Atz Tammerle e Knoll, riguardante: Nuovo orientamento della RAI Südtirol. pag. 1

Mozione n. 417/15 del 6/7/2015, presentata dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante l'introduzione del sistema Tutor in A22. pag. 12

Mozione n. 718/16 del 22/12/2016, presentata dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Heiss, riguardante il bollo auto: Più proteggi il clima, meno paghi. pag. 23

Mozione n. 888/18 del 5/3/2018, presentata dai consiglieri Blaas, Tinkhauser e Zingerle, riguardante l'approvvigionamento energetico sostenibile nei rifugi dell'Alto Adige. pag. 30

Mozione n. 895/18 del 26/3/2018, presentata dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, riguardante l'impatto del traffico di transito. pag. 36

Mozione n. 894/18 del 21/3/2018, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante la regolamentazione sci fuoripista. pag. 45

Mozione n. 897/18 del 26/3/2018, presentata dai consiglieri Stocker S. e Mair, riguardante la solidarietà alla Catalogna e a Carles Puigdemont. pag. 50

Beschlussantrag Nr. 898/18 vom 26.3.2018, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend: Sozialwohnungen, Rückgewinnung unvermieteter Wohnungen und Einschränkung des Bodenverbrauchs.Seite 59

Beschlussantrag Nr. 350/15 vom 25.3.2015, eingebracht von den Abgeordneten Leitner, Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. und Oberhofer, betreffend die Sozialleistungen – Besitznachweis auch für Ausländer – (Fortsetzung).Seite 67

Mozione n. 898/18 del 26/3/2018, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante: Alloggi sociali, recupero dello sfitto e riduzione del consumo di territorio. pag. 58

Mozione n. 350/15 del 25/3/2015, presentata dai consiglieri Leitner, Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. e Oberhofer, riguardante le prestazioni sociali – anche gli stranieri devono dichiarare lo stato patrimoniale – (continuazione). pag. 66

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: dott. Roberto Bizzo**Ore 10.00 Uhr***Namensaufruf - appello nominale*

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

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

Per la seduta odierna si sono giustificati l'assessore Achammer e il consigliere Wurzer.

Proseguiamo con la trattazione dei punti all'ordine del giorno da trattare nel tempo riservato alla minoranza.

Il punto 3) all'ordine del giorno, mozione n. 417/15 viene momentaneamente sospeso in attesa di ricevere la traduzione dell'emendamento alla mozione. Propongo di passare al punto successivo all'ordine del giorno.

Punto 4) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 711/16 del 30/11/2016, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Atz Tammerle e Knoll, riguardante: Nuovo orientamento della RAI Südtirol."**

Punkt 4 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 711/16 vom 30.11.2016, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Atz Tammerle und Knoll, betreffend: Neuausrichtung von RAI Südtirol!"**

Dopo le dimissioni del redattore capo della Rai Südtirol, Wolfgang Mayr, è necessario che anche il Consiglio provinciale si occupi del futuro – ovvero del futuro orientamento – dell'emittente. Per essa infatti la Provincia autonoma di Bolzano versa 20 milioni di euro l'anno alla Rai di Roma. Ai sensi della convenzione fra Rai e Provincia, il denaro è versato per la redazione tedesca e ladina nonché per la struttura di programmazione.

La Rai Südtirol è la voce sudtirolese della radiotelevisione pubblica. La programmazione radio è di 15 ore al giorno, e quella televisiva di due ore in media. Con oltre 180.000 ascoltatori/spettatori al giorno, la Rai Südtirol si trova al vertice del mezzo d'informazione in questa provincia. Due abitanti su tre seguono i suoi programmi televisivi o radio.

Ma l'apparato statale della Rai di Roma rende estremamente difficile gestire e dotare adeguatamente, e modernamente, una radiotelevisione locale di successo come la Rai Südtirol, perché la Rai centrale soffre di eccessiva burocrazia e inerzia. E questa pesantezza impedisce a tutt'oggi alla Rai Südtirol di funzionare come un'emittente moderna. I processi decisionali continuano a essere centralizzati. Un'emittente moderna, invece, deve lavorare con flessibilità ed essere vicina al pubblico. Anche da questo punto di vista, la provincia di Bolzano ha esigenze diverse dalla centrale romana o da diverse emittenti regionali italiane. Inoltre finora Roma non ha osservato le disposizioni per cui nella struttura tedesca e ladina, anche il personale tecnico deve appartenere al relativo gruppo linguistico. Bisogna poi lamentare la mancanza di una collaborazione costruttiva fra Rai e Provincia.

D'altra parte nonostante queste gravi carenze della Rai centrale, il direttore generale guadagna ben 650.000 euro lordi all'anno. Siamo permanentemente al di sotto degli standard qualitativi di televisioni pubbliche come quella bavarese, austriaca o svizzera (BR, ORF, SRG). In queste condizioni è molto difficile lavorare ai programmi in modo creativo e individuale.

Tutto ciò premesso,

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

1. a recedere da tutti i contratti vigenti con la sede centrale della Rai a Roma;
2. a creare all'interno della regione europea del Tirolo tutte le condizioni giuridiche, tecniche e finanziarie per istituire un'emittente radiotelevisiva indipendente sotto ogni punto di vista, che serva l'intera regione;
3. a creare, se il punto 2 non venisse realizzato entro due anni, tutte le condizioni giuridiche, tecniche e finanziarie per istituire un'emittente radiotelevisiva, indipendente sotto ogni punto di vista, per la provincia di Bolzano;
4. a cercare una stretta collaborazione con gli operatori locali già esistenti, per lavorare in sinergia.

Nach dem Rücktritt des Chefredakteurs von Rai-Südtirol, Wolfgang Mayr, ist es notwendig, dass sich auch der Landtag mit der Zukunft bzw. zukünftigen Ausrichtung des Senders befasst. Immerhin fließen jährlich 20 Millionen Euro vom Land Süd-Tirol an die Rai-Zentrale in Rom. Das Geld wird laut Konvention zwischen Rai und Land für die deutsche und ladinische Redaktion sowie für die Programmabteilung ausgegeben.

Rai Südtirol ist die Süd-Tiroler Stimme des öffentlich-rechtlichen Rundfunks. Die Programme laufen im Hörfunk täglich 15 Stunden und im Fernsehen durchschnittlich zwei Stunden. Mit einer Tagesreichweite von über 180.000 Zuschauern liegt Rai Südtirol an der Spitze der Süd-Tiroler Medienwelt. Zwei von drei Süd-Tirolern sehen oder hören also Rai-Südtirol.

Eine moderne Führung bzw. Ausstattung eines erfolgreichen lokalen Fernseh- und Radiosenders wie Rai Südtirol ist mit dem Staatsapparat Rai in Rom aber kaum durchführbar, da dieser an übertriebener Bürokratie und an allgemeiner Trägheit krankt. Genau diese Schwerfälligkeit des römischen Rai-Apparates verhindert immer noch, dass Rai Südtirol zeitgemäß arbeiten kann. Die Entscheidungsabläufe bleiben zentralistisch ausgerichtet. Ein moderner Sender muss flexibel und kundennah arbeiten können. Süd-Tirol hat auch diesbezüglich andere Bedürfnisse als die römische Zentrale oder verschiedene italienische Regionalsender. Rom hält sich außerdem bis heute nicht an die Vorgaben, wonach in der deutschen und ladinischen Abteilung auch das technische Personal der entsprechenden Sprachgruppe angehören soll. Zudem ist zu bemängeln, dass eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Rai und Land kaum stattfindet.

Trotz so manch verbesserungswürdiger Punkte der römischen Rai-Zentrale verdient z. B. deren Generaldirektor immerhin satte 650.000 € Brutto im Jahr. Den Qualitätsstandards beispielsweise des öffentlich-rechtlichen bayerischen, österreichischen oder Schweizer Fernsehens (BR, ORF, SRG) hinken wir ständig hinterher. Kreatives Arbeiten und individuelle Gestaltungsmöglichkeiten bei den Programmen sind unter diesen Bedingungen kaum möglich.

Dies alles vorausgeschickt,

fordert

der Südtiroler Landtag
die Landesregierung auf:

1. alle bestehenden Verträge mit der Rai-Zentrale in Rom zu kündigen;
2. innerhalb der Europaregion Tirol alle rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines in jeder Hinsicht eigenständigen Gesamt-Tiroler Senders für Hörfunk und Fernsehen zu schaffen, der somit die Europaregion Tirol abdeckt;
3. alle rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines in jeder Hinsicht eigenständigen Südtiroler Senders für Hörfunk und Fernsehen zu schaffen, sollte Punkt 2 nicht innerhalb von zwei Jahren zu einem positiven Ergebnis führen;
4. eine enge Zusammenarbeit mit den bereits bestehenden lokalen Anbietern zu suchen, um Synergien zu nutzen.

Emendamento alla parte dispositiva, presentato dal consigliere Zimmerhofer: La parte dispositiva è così sostituita:

"il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
invita la Giunta provinciale

1. ad appurare se nell'ambito della regione europea del Tirolo sussistono tutte le condizioni giuridiche, tecniche e finanziarie per istituire un'emittente radiotelevisiva indipendente sotto ogni punto di vista, che serva l'intera regione, e in caso di esito positivo a provvedere alla sua istituzione;

2. ad appurare se sussistono tutte le condizioni giuridiche, tecniche e finanziarie per istituire un'emittente radiotelevisiva per la provincia di Bolzano, indipendente sotto ogni punto di vista, e in caso di esito positivo a provvedere alla sua istituzione qualora il punto 1 non venisse realizzato;

3. a cercare una stretta collaborazione tecnica e logistica con gli operatori locali già esistenti per lavorare in sinergia e risparmiare sui costi."

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

"fordert
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung auf:

1. im Rahmen der Europaregion Tirol, alle rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines in jeder Hinsicht eigenständigen Gesamt-Tiroler Senders für Hörfunk und Fernsehen zu eruieren und bei positiven Befund umzusetzen;

2. alle rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines in jeder Hinsicht eigenständigen Südtiroler Senders für Hörfunk und Fernsehen zu eruieren und bei positiven Befund umzusetzen, sollte Punkt 1 nicht zu einem positiven Ergebnis führen;

3. eine enge technische und logistische Zusammenarbeit mit den bereits bestehenden lokalen Anbietern zu suchen, um Synergien zu nutzen und somit Kosten zu sparen."

La parola al consigliere Zimmerhofer per l'illustrazione della mozione.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Vielen Dank Herr Präsident! *"Neuausrichtung von Rai Südtirol! Nach dem Rücktritt des Chefredakteurs von Rai-Südtirol, Wolfgang Mayr, ist es notwendig, dass sich auch der Landtag mit der Zukunft bzw. zukünftigen Ausrichtung des Senders befasst. Immerhin fließen jährlich 20 Millionen Euro vom Land Süd-Tirol an die Rai-Zentrale in Rom. Das Geld wird laut Konvention zwischen Rai und Land für die deutsche und ladinische Redaktion sowie für die Programmabteilung ausgegeben.*

Rai Südtirol ist die Süd-Tiroler Stimme des öffentlich-rechtlichen Rundfunks. Die Programme laufen im Hörfunk täglich 15 Stunden und im Fernsehen durchschnittlich zwei Stunden. Mit einer Tagesreichweite von über 180.000 Zuschauern (Stand 2016) liegt Rai Südtirol an der Spitze der Süd-Tiroler Medienwelt. Zwei von drei Süd-Tirolern sehen oder hören also Rai-Südtirol.

Eine moderne Führung bzw. Ausstattung eines erfolgreichen lokalen Fernseh- und Radiosenders wie Rai Südtirol ist mit dem Staatsapparat Rai in Rom aber kaum durchführbar, da dieser an übertriebener Bürokratie und an allgemeiner Trägheit krankt. Genau diese Schwerfälligkeit des römischen Rai-Apparates verhindert immer noch, dass Rai Südtirol zeitgemäß arbeiten kann. Die Entscheidungsabläufe bleiben zentralistisch ausgerichtet. Ein moderner Sender muss flexibel und kundennah arbeiten können. Süd-Tirol hat auch diesbezüglich andere Bedürfnisse als die römische Zentrale oder verschiedene italienische Regionalsender. Rom hält sich außerdem bis heute nicht an die Vorgaben, wonach in der deutschen und ladinischen Abteilung auch das technische Personal der entsprechenden Sprachgruppe angehören soll. Zudem ist zu bemängeln, dass eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Rai und Land kaum stattfindet.

Trotz so manch verbesserungswürdiger Punkte der römischen Rai-Zentrale verdient z. B. deren Generaldirektor immerhin satte 650.000 € Brutto im Jahr. Den Qualitätsstandards beispielsweise des öffentlich-rechtlichen bayerischen, österreichischen oder Schweizer Fernsehens (BR, ORF, SRG) hinken wir ständig hinterher. Kreatives Arbeiten und individuelle Gestaltungsmöglichkeiten bei den Programmen sind unter diesen Bedingungen kaum möglich."

Der beschließende Teil wurde wie folgt abgeändert:

"Dies alles vorausgeschickt, fordert der Südtiroler Landtag die Landesregierung auf:

1. im Rahmen der Europaregion Tirol, alle rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines in jeder Hinsicht eigenständigen Gesamt-Tiroler Senders für Hörfunk und Fernsehen zu eruieren und bei positiven Befund umzusetzen;

2. alle rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines in jeder Hinsicht eigenständigen Südtiroler Senders für Hörfunk und Fernsehen zu eruieren und bei positiven Befund umzusetzen, sollte Punkt 1 nicht zu einem positiven Ergebnis führen;

3. eine enge technische und logistische Zusammenarbeit mit den bereits bestehenden lokalen Anbietern zu suchen, um Synergien zu nutzen und somit Kosten zu sparen."

Wir möchten ein bisschen in die Geschichte zurückschauen. Am 17. November hat es hier ein Interview gegeben mit dem ehemaligen Chefredakteur Wolfgang Mayr, der diesen schwerfälligen RAI-Apparat beklagt und hauptsächlich aufgrund dessen seinen Rücktritt angekündigt hat, offiziell aus gesundheitlichen Gründen, aber eigentlich war es ein stiller Protest gegen diesen RAI-Zentralismus.

Allgemein muss man sagen, dass hier die öffentlich-rechtlichen Sender in ganz Europa Diskussionsstoff geliefert haben aufgrund der eher linkslastigen Berichterstattung und aufgrund der hohen Rundfunkgebühren für die Bürger aufgrund der aufgeblähten Apparate. Wir hatten zuletzt in der Schweiz ein Referendum über die Abschaffung dieser Rundfunkgebühren. Damals stimmte 71% der Bürger gegen die Abschaffung, also für die Beibehaltung. Es hatte eine reinigende Wirkung. Also das SRF–Schweizer Fernsehen hat angekündigt, Reformen durchzuführen und sich qualitativ zu verbessern. In Dänemark hat es auch eine Abstimmung gegeben. Dort wurden die Zwangsgebühren gänzlich abgeschafft. Auch in Deutschland und Österreich war das zuletzt ein großes Thema und auch in Italien wollte der Ministerpräsident vor den Wahlen noch die Rundfunkgebühren abschaffen, obwohl eigentlich er es war, der die Rundfunkgebühren auf die Stromrechnung hinauf getan hat, weil schätzungsweise immerhin 30% der Konsumenten, der Italiener der Zahlungspflicht nicht nachgekommen sind. Der Vertrag Land 3 sollte hier genauer beleuchtet werden. Immerhin zahlen wir 20 Mio. Euro für diesen Sender und im Grunde haben wir relativ wenig Mitspracherecht. Zuletzt hat es auch eine Umfrage, eine Astat-Studie gegeben über die Zuhörer und Zuseher von den verschiedenen Sendern, und zwar hat RAI Südtirol schlecht abgeschnitten. Sie verlieren im Verhältnis zur Konkurrenz ständig an Boden, also was Radio anbelangt ist RAI Südtirol überholt worden von Südtirol 1. RAI Südtirol liegt nur mehr an zweiter Stelle. Was Fernsehen anbelangt ist auch hier das Flaggschiff, die Tageschau auf RAI Südtirol stark unter Bedrängnis. Südtirol Heute ist ganz knapp herangekommen. Soviel zur Annahme von diesen öffentlich-rechtlichen Sendern.

Sehr aufschlussreich war zuletzt auch das Interview mit der neuen Chefredakteurin Heidi Kessler in einem Internet-Portal, wo einige interessante aufschlussreiche Dinge offenbart wurden. Sie sagt, sie kann nicht entscheiden, wen sie anstellt. Wenn sie Journalisten ins Ausland nach Salzburg oder Innsbruck schickt, muss sie in Rom nachfragen um eine Außendienstlerlaubnis. Sie ist auch letztendlich nicht journalistisch verantwortlich für das Produkt, das sie abliefern, denn der Direktor sitzt in Rom und die 20 Mio. landen nicht bei ihr, sondern in Rom. Die Finanzierung kommt zwar von uns, aber letztendlich haben wir nichts zu sagen. Immerhin ist die Redaktion in einer Nachdenkphase und versucht hier Verbesserungen durchzuführen. Danke!

BLAAS (Die Freiheitlichen): Ich bin sicher nicht der Anwalt der RAI. Meine Einstellung zu den Medien habe ich hier schon öfters kundgetan. Allerdings so schlecht bzw. unterm Niveau finde ich die RAI auch nicht. Was ich beanstande, und das haben wir hier auch schon mehrmals vorgebracht, sind diese ominösen 20 Mio. Euro, die vom Land gezahlt werden und die eigentlich niemand erklären kann, in welche Abteilung sie fließen, ob in die deutschsprachige oder italienischsprachige RAI und wie viel in der ladinische Redaktion landet. Das konnte niemand zufriedenstellend beantworten. Ich erinnere schon daran, wenn wir die 90 Euro der TV-Gebühren und die 20 Mio. Euro vom Haushalt rechnen, dann muss man feststellen, dass pro Haushalt 180 Euro anfallen. Das ist immerhin eine erhebliche Summe, die sich im europäischen Kontext im Spitzenfeld bewegt. Dass dann immer wieder Kritiken betreffend der Programmwahl oder der Musikauswahl auftauchen, das liegt in der Natur der Dinge. Man kann hier nicht alle zufriedenstellen. Aber ich glaube, dass man hier versucht, einen Mix voranzubringen, der großteils zufriedenstellend sein sollte. Es beklagen sich die einen wie auch die anderen, einmal zuviel deutschsprachige Programme und einmal zu wenige, was die Musikauswahl betrifft. Auf der anderen Seite wäre der Gedanke ja sehr wünschenswert. Allerdings haben wir hier zwei Realitäten. Ich glaube, dass wir mit diesem Beschlussantrag so nicht einverstanden sein können, weil es eine unterschiedliche Handhabung geben könnte, einen einseitigen Pool zu schaffen zwischen Nord-, Süd- und Osttirol. Das erscheint mir derzeit nicht möglich.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Voterò contro questa mozione, che è molto ambigua ed equivoca nei suoi intendimenti ed è ambiguo ed equivoco anche il concetto dell'indipendenza sotto ogni punto di vista di una virtuale realtà radiotelevisiva che dovesse essere istituita nell'ambito esclusivo del nostro territorio, anzi, è evidente che più prossimo è il centro di controllo politico di una realtà, più condizionante è il potere politico su quella medesima realtà. Quindi se anche i colleghi di SÜD-TIROLER-FREIHEIT intravedessero la possibilità di potersi ricavare uno spazio di manovra all'interno di questa realtà, andrebbero fortemente delusi sul loro potere di condizionamento. Dico questo per dire che invece il sistema radiotelevisivo pubblico ha la necessità di essere indubbiamente considerato come un fattore di crescita e di equilibrio importante, ma che soprattutto l'inserimento di questo sistema, anche quello locale, in un circuito più ampio come quello nazionale garantisce – ovviamente tutto è migliorabile – un equilibrato rapporto fra gli equilibri locali e gli equilibri del contesto più generale e questo credo che sia fonte autentica di indipendenza. Poi se vogliamo aprire il capitolo di come poter pensare a un migliore servizio pubblico per il futuro, questo lo può essere, può essere fatto, ma indubbiamente la risposta che viene data non è quella che si attende la popolazione e soprattutto contrasta – a proposito del punto 1 – con i principi più generali, dettati dall'attuale giurisprudenza che questo tipo di opportunità nel senso stretto non la prevede, tanto è vero che nel passato si è dovuto ricorrere alle convenzioni con l'ORF per finanziamento di prodotti di informazione, ma al di fuori di quello che è l'ambito di potere di intervento che è riconosciuto all'attuale RAS, al sistema radiotelevisivo pubblico provinciale.

Un'osservazione: quando nel testo di lingua italiana si fa riferimento alla Regione europea del Tirolo credo che sia stato un errore di traduzione perché la Regione europea è del Tirolo, dell'Alto Adige e del Trentino, quindi sarebbe sempre bene, per lo meno nella versione in lingua italiana, riportare la dizione corretta dell'Euroregione che è qualcosa di più ampio rispetto al concetto che invece con questa espressione si intenderebbe rappresentare.

STOCKER S. (Die Freiheitlichen): Herr Präsident, hohes Haus! Also der Angriff gegen die RAI war nicht gerecht. Das möchte ich sagen. Ich bin auch kein Anwalt von RAI Südtirol, aber man muss sagen, dass sie auch sehr gute Sendungen macht, ob das nun die Heimatkunde ist oder geschichtliche Sendungen sind usw. Sie haben dieses Land begleitet. Es ist auch eine Errungenschaft gewesen für das deutsche Südtirol, dass wir einen deutschen Sender gehabt haben, nicht in Zeiten, wo man alles bekommt, wie heute. Sie machen nicht alles so schlecht. Politisch bin ich nicht immer einverstanden. Jetzt schauen wir aber einmal, wie die Chefredakteurin Kessler ist. Der Chefredakteur Mayr war für meinen Geschmack wirklich links links.

Wenn der Beschlussantrag gelautet hätte "wir machen oder wir prüfen einen Gesamttiroler Sender oder eigenen Landessender ohne diese Tirade gegen die RAI", dann wäre mir das lieber gewesen. Das muss ich ganz ehrlich sagen. Es ist schon vieles zu klären. Der ORF ist zum Beispiel schon hyperzentralistisch. Wenn ich mir anschau, was die FPÖ mit dem ORF mitmacht, dann Hilfe Gott! Das ZDF, man schau sich mal diesen Kanal an, auch öffentlich-rechtlich. Ich weiß nicht, ob ich morgen glücklich wäre, wenn ein ORF der Verwalter eines Landessenders wäre. Ich bin mir nicht sicher, ob der Zentralismus liberaler ist oder ob wir nicht noch mehr Zentralismus hätten. Da wäre ich vorsichtig. Deshalb sind auch diese Details zu klären. Wer führt den Sender? Das muss man schon ganz klar sagen.

Zweitens muss man klären, ob dies Nordtirol will. Wir machen oft Sachen und stellen danach fest - das muss ich leider Gottes betonen, denn ich wäre für mehr Gesamttiroler Angelegenheiten -, dass sie draußen nein sagen, blocken oder resignieren. Das muss man auch feststellen.

Die Frage über die 20 Millionen Euro stimmt, wie sie Kollege Blaas schon eruiert hat. Wenn bei Südtirol Heute die Zuschauerraten steigen, dann muss man aber auch sagen: Südtirol Heute macht nicht viel Tagespolitik auf seinem Kanal. Also wenn wir nur Südtirol Heute hätten und die RAI nicht, dann würden unsere Pressekonferenzen de facto nicht gesendet werden. Das ist die Wahrheit! Südtirol Heute hat ein bisschen ein anderes Spektrum, es kommt auch zu politischen Sachen, aber es macht viel Geschichten im Land oder Emotionales, usw. Der öffentlich-rechtliche Kanal kommt zu den Pressekonferenzen oder es gibt ein Pro und Contra, usw. Südtirol Heute ist so aufgebaut, dass es mehr Lebensgeschichten im Land, mehr Ereignisse, Events macht, was auch gut tut und deshalb ergänzen sich beide Sender, würde ich sagen. Das ist sehr gut. Wir wissen, dass Südtirol Heute einmal abgestellt wurde und ich bin froh, dass es wieder eingeführt worden ist, auch im gesamttirolerischen Denken. Das möchte ich auch sagen. Sie ergänzen sich heute sehr, sehr gut.

Wenn man eine Prüfung macht, dann wäre ich damit an und für sich einverstanden, aber nicht so, dass man die RAI einfach niederredet und das, was sie macht, alles schlechtredet. Damit bin ich nicht einverstanden!

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Kollege Stocker, ich weiß nicht, welchen Beschlussantrag Sie durchgelesen haben. Wir haben Fakten präsentiert, die eine ASTAT-Studie ergeben haben. Das ist kein Schuss gegen die RAI, sondern Fakten, die hier ans Licht gekommen sind. Die RAI hat "leider" nicht gut abgeschnitten und hatte eher Einbußen und weniger Zuhörer im Vergleich zu anderen Sendern.

Unser Beschlussantrag zielt eigentlich darauf ab, dass die Position des Senders Südtirols gestärkt wird, dass die Gelder ihm zugute kommen, dass er sich von dieser staatlichen Bevormundung lösen und sich auf Landesebene selbst entfalten kann, mehr Sendezeit, bessere Qualität, eigenständig, vielleicht die Journalisten entsenden kann, dass sie mehr Unabhängigkeit erreichen und dadurch mehr Selbstbestimmung, dass er selbst entscheiden kann, was mit den Geldern passieren soll, in welche Bereiche er investieren will.

Wie man hier sieht - und wir haben nachgefragt, was eigentlich hinter diesem ganzen Apparat und hinter den ganzen Geldern steckt -, ist herausgekommen, dass die RAI hoch verschuldet ist. Ich möchte hier auf keine Zahlen eingehen, denn uns wurde mitgeteilt, dass die RAI hoch verschuldet ist. Es gibt zahlreiche Sender, 14 terrestrische Sender, zahlreiche FM-Kanäle, der eine ist fürs Geschichtliche, der andere ist ein Kinderkanal, ein weiterer ist Tutta Italia. Das sind zahlreiche Sender, mit denen wir hier wenig Identität und Verbindung haben. Aber wir müssen alle für diese Sender mitzahlen.

Unser Ziel ist es, dass diese Gelder, die wir hier mitzahlen müssen, viel gezielter in den lokalen RAI-Sender mit einfließen, damit sich dieser besser entfalten kann. Darauf zielt man ab. Und auch eine Ganztiroler Zusammenarbeit, so wie wir bereits ein anderes digitales Nachrichtenportal haben, das auch über Ost-, Nord- und Südtirol Nachrichten verbreitet, was in allen drei Länderteilen geschieht. So bekommt man untereinander viel mehr mit, auch positive Sachen. Wir sind in einem Grenzgebiet, wo wir auch zusammenarbeiten müssen. Hier kann diese grenzüberschreitende Zusammenarbeit viel besser funktionieren.

Deshalb ist das Ziel von diesem Beschlussantrag, dass die RAI mehr Handhabung bekommt und mehr Unabhängigkeit und sich besser entfalten kann und ihre Arbeit, die wir hier in Südtirol mitbezahlen, besser einsetzen kann.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Quando si parla dell'informazione credo che bisognerebbe essere prudenti. Chi vuole una TV di Stato deve andare da Putin e forse neanche da lui, in Cina. La RAI non è una televisione di Stato, è un concessionario di servizio pubblico, simile a quello che è l'Alperia per noi dal punto di vista dell'energia, cioè esiste un servizio pubblico che lo Stato finanzia ed esiste un concessionario che sulla base di un contratto di servizio eroga questo servizio pubblico. Il concessionario è di proprietà pubblica, ma è un'azienda di diritto privato e bisognerebbe essere anche prudenti quando si parla di redazioni, di qualità dell'informazione, ecc., soprattutto da parte di partiti politici, perché un punto chiave di un assetto democratico è la separazione dei poteri e il cosiddetto quarto potere, cioè l'informazione, è bene che se ne stia molto autonomo e molto distante dall'influsso dei partiti politici.

I 20 milioni che dall'Accordo di Milano vengono versati a RAI Südtirol, cioè alla redazione tedesca e ladina della RAI, non all'italiana, perché sono soldi che finanziano la convenzione aggiuntiva per le minoranze – prima la finanziava lo Stato, poi con l'Accordo di Milano la Provincia si è sostituita – quindi vanno esclusivamente alla redazione tedesca e ladina e devo dire, visto che abbiamo spesso occasione di rapporto con la RAI tedesca e ladina, che si vede il cambiamento nel senso che si vede che questi 20 milioni sono utilizzati per migliorare i servizi e le infrastrutture, aumentare il personale. Domandate alla RAI ladina quanti redattori aveva prima dell'Accordo di Milano e quanti ne ha oggi. Hanno fatto assunzioni, l'altro giorno siamo andati con l'ass. Theiner al Runden Tisch e da quando ci sono questi soldi è stata assunta anche la truccatrice. Tra l'altro la legge istitutiva della RAI dice che le Regioni possono concordare, attraverso un contratto di servizio con le sedi regionali, degli elementi aggiuntivi, di qualità, non di controllo ovviamente. Queste sono le regole e io credo che queste regole andrebbero usate fino in fondo, per esempio non c'è un contratto di servizio specifico tra la Provincia di Bolzano e a sede RAI di Bolzano, tra l'altro sarebbe interessante perché questo potrebbe coinvolgere anche la redazione italiana, cioè tutte e tre le redazioni.

Invece il sogno di una televisione autonoma, ce lo aveva un po' anche Durnwalder, ma a un certo punto lui ha smesso di parlarne perché ha fatto i conti dei costi. Chi paga i ponti-radio, tutto quello che arriva dall'estero, guardate che la RAI non è una redazione, è un sistema e questo sistema costa e costerebbe moltissimo.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Das wäre natürlich schön, wenn sich die Bozner RAI als eigenständiger Sender nicht nur selbst finanzieren, sondern auch selbst verwalten könnte. Mir fiel dabei eine Maßnahme ein, und zwar ein neuer Sitz für die RAI. Man könnte die alte Bude am Mazziniplatz verkaufen und dann eine effizientere kleinere und günstigere Struktur errichten. Ich glaube, dass die Struktur, wie sie am Mazziniplatz steht, für eine zeitgemäße, moderne Rundfunkgestaltung und Fernsehgestaltung nicht mehr in Ordnung ist. Das ist eine riesige Kubatur in Bozen. Wenn man diese verkaufen könnte bzw. wenn wir diese selbst verwalten könnten, dann könnte man zum Beispiel dieses Thema und eine ganze Reihe anderer Dinge angehen.

Ich sehe den öffentlich-rechtlichen Rundfunk und das öffentlich-rechtliche Fernsehen in Südtirol gar nicht mal so schlecht, denn diese kommen ihrem öffentlich-rechtlichen Auftrag nach. Wir sollen hier auch nicht so tun, als gäbe es nur die RAI Südtirol, sondern es gibt eine ganze Reihe von privaten Sendern, die sich sehr bemühen, ein ordentliches Angebot und auch ein ordentliches Informationsangebot zu liefern. Da gibt es den Ausgleich und diesen soll es auch immer geben. Es gibt den öffentlich-rechtlichen Sender, der einen anderen Anspruch und einen anderen Auftrag hat und es gibt die privaten Sender, die natürlich auf dem harten Markt, auf dem kleinen Südtiroler Markt bestehen und die Konkurrenz von außen miterdulden müssen. Für uns als Volksgruppe ist es schon ein Vorteil, wenn wir hier über die RAS Ö3 und alle möglichen Sender ausstrahlen. Ich rede jetzt vom Radio.

Das Fernsehen ist noch ein schwierigerer Markt. Natürlich ist es für unsere Sender ein Problem, wenn Ö3 über die RAS, also über eine öffentlich-finanzierte Struktur, ausgestrahlt wird und somit eine Konkurrenz darstellt und den Werbemarkt Südtirol mitverkauft. Wenn Ö3 Werbung für Coca Cola macht, dann verkauft er natürlich die zusätzlichen potentiellen Hörer in Südtirol mit. Für unsere Sender hier ist das schon eine Konkurrenz. Das soll nicht verschwiegen werden. Aber es ist gerade für uns als Volksgruppe nicht unwichtig, wenn wir das haben. Es gibt ein breites Angebot. Das Angebot ist gut und hochwertig, würde ich sagen. Der öffentliche Rundfunk und das öffentlich-rechtliche Fernsehen kommen dem Auftrag nach. Ob dann immer der Informationsgehalt wunschgemäß ist, wenn man das nach politischen Vorlieben ausrichtet, weiß ich nicht. Vielleicht gibt es da die eine oder andere, den einen oder anderen, der sich immer irgendwo benachteiligt fühlen wird. Das wird so sein. Also naturgemäß als Politiker sind wir "Rampensäue" und würden immer gerne ganz vorne auf der Rampe stehen. Wenn man das einmal nicht tut, dann fühlt man sich benachteiligt. Kollege Schiefer, dass Du kein Rampenmensch bist, das kannst Du mir jetzt nicht verkaufen. Du hast dir sogar das Bauernbandl angezogen, um ganz vorne in der Öffentlichkeit zu stehen. Also Du bist ganz sicher nicht der Schwächste.

Ich denke, dass eine Eigenfinanzierung, eine Eigenverwaltung der Mittel sinnvoll wäre. Allerdings muss das mit einem Rundfunkrat begleitet werden, der eine halbwegs ordentliche Überparteilichkeit garantiert.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich denke, dass wir bei diesem Beschlussantrag zwei Dinge auseinanderhalten müssen. Das eine ist die Berichterstattung, die durchaus manchmal auch kritikwürdig ist, das ist aber kein Rundumschlag gegen die RAI, und das andere ist die Struktur der RAI mit ihrem Lokalsender in Südtirol.

Tatsache ist, dass wir uns fragen müssen, was wir in Südtirol wollen. Wollen wir einen staatlichen Sender, der regionale Programme aussendet oder wollen wir einen regionalen lokalen Sender? Ich spreche mich für einen regionalen lokalen Sender aus. Ich denke, dass ein regionaler lokaler Sender mehr Freiheiten hat als ein staatlicher Sender, der einen staatlichen Auftrag zu erfüllen hat und dann vielleicht ein paar lokale Aspekte in das staatliche Rundfunkprogramm mit einfließen lassen darf. Wenn wir uns die RAI als Struktur anschauen - und das ist jetzt nicht eine Kritik an die Journalisten und auch keine Kritik an die Führung, sondern es hat mit der Struktur der RAI zu tun -, dann ist das kein moderner Sender mehr. Jeder von uns, der einmal zu einer Radiosendung eingeladen wurde, war einmal in der RAI. Man sitzt vor solchen Mikrofonen, auf denen groß die Worte "Made in Westgermany" stehen. Man kann sich vorstellen, aus welchem Jahrzehnt bzw. aus welchem Jahrhundert die Technik der RAI teilweise stammt. Das hat aber auch damit zu tun,

dass die Gelder, die der RAI zur Verfügung gestellt werden, nicht effizient in Südtirol eingesetzt werden können. Ich bin der Überzeugung, dass das besser eingesetzt werden könnte und das Programm der RAI verbessert werden könnte, wenn die gesamte Strukturierung der RAI als lokaler Sender von Südtirol aus gemacht werden könnte. Heidi Kessler hat das ganz richtig gesagt. Wenn wir beispielsweise in Innsbruck einen Dreier-Landtag haben, dann muss sie erst in Rom nachfragen, ob sie eine Journalisten nach Innsbruck schicken darf. Das kann doch nicht im Interesse Südtirols sein.

Heidi Kessler hat in einem Interview im Zusammenhang mit den 20 Millionen etwas gesagt, wo ich Sie, Herr Landeshauptmann, gerne um Auskunft bitten würde, denn das wäre schon, wenn sich das so darstellt, eine Sache, die zu hinterfragen wäre. Hier schreibt Heidi Kessler, dass die RAI Südtirol kein lokales Budget hat, sondern vom staatlichen Budget abhängig ist und die 20 Millionen, die das Land der RAI angeblich zukommen lässt, nicht bei der RAI Südtirol, sondern in Rom landen. Heidi Kessler wird nicht müde, ich will nicht sagen Lüge, aber Ungenauigkeit zu unterstellen, die hier immer wieder unterbreitet wird, mit der wir zu kämpfen haben, denn die 20 Millionen sind keine Gelder aus dem Landeshaushalt, sondern werden im Rahmen des Mailänder Abkommens zur Sanierung des Staatshaushaltes nach Rom bezahlt. Rom finanziert uns aber für unsere Sender und damit hat sich absolut nichts geändert, wir haben weder mehr Spielraum noch mehr Freiheiten, noch mehr finanzielle Ressourcen. Hier würde ich die Landesregierung bzw. den Landeshauptmann um Auskunft bitten, ob es stimmt, dass mit diesen 20 Millionen, die das Land der RAI zukommen lässt, nicht die lokalen Sender finanziert werden. Das wäre nicht im Sinne des Beitrages. Sonst zahlen wir effektiv zweimal RAI-Gebühren, einmal die normalen RAI-Gebühren und einmal die RAI-Gebühren über das Mailänder Abkommen.

Es wurde bereits gesagt, dass die Frage gestellt werden muss: Was wollen wir? Wollen wir einen lokalen Sender oder wollen wir einen staatlichen Sender, der Südtirol-Berichte bringt? Wir sprechen uns aus, hier zu prüfen, einen lokalen Sender einzurichten und darauf zielt unser Beschlussantrag ab.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Nur ein kurzes Wort. Kollege Dello Sbarba hat bereits die Rahmenbedingungen, unter denen RAI Südtirol arbeitet, in sehr klarer Weise zurechtgerückt. Ich glaube schon, dass diese Zusammenhänge klarzustellen sind.

Festzuhalten ist auch, dass der öffentlich-rechtliche Rundfunk mehr denn je in Südtirol eine zentrale Funktion einnimmt. Zum einen hat er natürlich im Hinblick auf die Minderheitensituation Südtirols auf seine kulturelle Vielfalt eine wichtige unersetzliche Funktion und zugleich in öffentlich-rechtlicher Hinsicht mehr denn je die wichtige Aufgabe, Ausgewogenheit in einem Umfeld von sozialen Medien und von privaten Medien wirklich mitunter die "Fakes" vor die Tatsache zu stellen. Ich glaube, dass hier der öffentlich-rechtliche Rundfunk mehr denn je gefragt ist. Deswegen müssen wir die Situation in Österreich sehr sorgsam im Blick behalten, um die dortigen drohenden Tendenzen einer Orbanisierung zurückzuhalten.

In Südtirol hat der öffentlich-rechtliche Rundfunk einen deutlich verbesserten Qualitätsstandard im Vergleich zu früher. Wenn Sie etwa die jüngst erschienene Geschichte der RAI durchlesen, die Gottfried Solderer vorgelegt hat, dann sehen Sie, welchen weiten und mühsamen Weg Südtirol in den letzten Jahrzehnten zurückgelegt hat. Der aktuelle Stand ist ein Moment des Innehaltens, ein Moment auch, in dem die eigene Qualität auf den Prüfstand kommen muss, das ist richtig. Die Umfrage hat deutlich gemacht, wie die privaten Sender nach vorne ziehen. Frau Direktorin Kessler hat das auch angesprochen. Sie sitzt oben, also "lupus in fabula", wenn man so will, oder in diesem Zusammenhang könnte man "lupa" sagen, die harmlosere Wolfvariante. Insofern ein wichtiger Moment.

Wir glauben, dass einerseits natürlich die Frage der Finanzierung, die Frage auch der eigenen Gestaltung eine wesentliche Rolle spielt, aber es sollten auch aus unserer Sicht die eigenen Möglichkeiten der qualitativen Verbesserung stärker ins Auge gefasst werden. Wir glauben auch, dass es hier einiges nachzubessern gilt im Hinblick auf die Gestaltung etwa der Morgenmagazine mit einer Moderation, die überlappt wird mit einer ständig wechselnden Redaktion. Die Frage der Musikprogramme ist wirklich wesentlich für das Erscheinungsbild eines Senders, das muss man wirklich sagen. Diese dröge Mischung, die derzeit abgeht, ist wirklich auch für einen Menschen wie mich ziemlich unerträglich. Man muss auch über die Qualität des Programms nachdenken. Grundsätzlich erfüllt die RAI einen wichtigen öffentlich-rechtlichen Auftrag, der ganz gewiss nicht mehr wie einst im Sinne der Grünen ausfällt. Dieser Vorwurf ist öfter gekommen und war nicht ganz unberechtigt. Dieser öffentlich-rechtliche Auftrag verdient mehr denn je Stützung und vor allem die RAI in ihrem Bemühen und Qualität sollte entschieden gestärkt werden.

Deswegen werden wir, wie es Kollege Dello Sbarba ausgeführt hat, sicher nicht für diesen Beschlussantrag stimmen.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich stehe jetzt nicht unbedingt im Verdacht, Verteidiger der Beschlussanträge der Südtiroler Freiheit zu sein, aber in diesem Fall muss ich sagen, dass wir nicht über Inhalte reden sollten, die nicht Gegenstand des Beschlussantrages sind. Es geht um organisatorische Aspekte, um die Finanzierung, Eigenständigkeit und Spielräume und anderes mehr. Deshalb werde ich mich auch in meiner Stellungnahme nicht zum Inhalt äußern. Darüber kann man auch gerne diskutieren, aber es geht nicht um die Inhalte der Berichterstattung.

Ich darf einige Dinge klarstellen, Kollege Zimmerhofer, wenn Sie es erlauben. Es würde nicht funktionieren mit diesem ersten Punkt, denn die bestehenden Verträge mit der RAI Zentrale zu kündigen, wäre von vorneherein schon falsch.

Es waren einige Wortmeldungen zum Mailänder Abkommen. Ich werde nicht müde, nochmals daran zu erinnern, wie dieses berühmte Mailänder Abkommen von 2009 funktioniert. Damals hat Luis Durnwalder mit dem damaligen Finanzminister Tremonti vereinbart, wie alle anderen autonome Regionen Italiens, dass zusätzlich zu den 10% des Südtiroler Steueraufkommens, die in die Staatskassen fließen, 100 Millionen Euro sich der Staat noch einbehält als Südtiroler Beitrag zur Sanierung des Staatshaushaltes. Das steht im Mailänder Abkommen. Dann steht alternativ zu dieser einfachen Einbehaltung, dass der Staat das Geld so ausgibt wie er will, zum Beispiel für den Bau der Autobahn in Kalabrien oder was auch immer notwendig ist. Alternativ könne das Land Kosten übernehmen, die sonst der Staat in Südtirol trägt. Das ist eine gute Lösung gewesen. Wenn schon, dann lieber damit sicherstellen, dass man zwar geldmäßig daran nichts verändert hat, aber damit stellt man sicher, dass das Geld weiterhin in Südtirol ausgegeben und nicht gleichzeitig in Südtirol auch noch zurückgefahren wird. Das war die Überlegung dahinter. Rein summenmäßig ist das Geld immer verloren, das ist klar. Das hat der Staat bisher finanziert, Beispiel RAI Südtirol. Er muss es ja weiterfinanzieren. Man hätte auch sagen können, dann lassen wir diese 100 Millionen dem Staat und er muss sowieso die RAI Südtirol finanzieren. Das Autonomiestatut sieht das vor, das muss er tun. Aber es war nicht ganz unklug zu sagen, den Betrag übernehmen wir, denn damit stellen wir wenigstens sicher, dass es dieser Betrag bleibt. Das ist die Überlegung. Deshalb wäre es nicht sinnvoll zu sagen, wir ändern diesen Mechanismus, wir überlassen dem Staat die 100 Millionen, die der Staat dann ausgibt wie er will.

Ähnlich ist übrigens die Übernahme des Justizpersonals, der Post usw. Diese ganzen Geschichten funktionieren mit derselben Logik. Verhindern, dass der Staat bei uns kürzt – das macht er überall, weil er zu wenig Geld und notorische Finanzprobleme hat – und sagen, schauen wir, dass diese 100 Millionen für Südtirol sichergestellt sind, indem wir diese Spesen übernehmen. Wie funktioniert das praktisch? Wir zahlen diese Beträge an die RAI. Das Geld fließt nach Rom, RAI bestätigt den Erhalt und das Finanzministerium überweist uns dann denselben Betrag, die 100 Millionen, die inzwischen kaltgestellt sind. So funktioniert es.

Die Aussage von Chefredakteurin Kessler ist richtig, dass das Geld nicht zum Mazziniplatz fließt, sondern nach Rom geht. Es muss allerdings für RAI Südtirol ausgegeben werden, denn diesem Mechanismus liegt klarerweise die Erklärung seitens der RAI zugrunde, dass RAI Südtirol in den Jahren herauf bis zum Mailänder Abkommen oder bis zur Umsetzung 20 Millionen gekostet hat. Das ist die Logik dahinter, denn sonst hätten wir nicht gesagt, dass wir die Kosten von 20 Millionen übernehmen. Es ist also anerkannt worden, es kostet uns 20 Millionen. Der Betrag schien uns und vor allen den Leuten - wir reden ja offen - am Mazziniplatz sehr hoch. 20 Millionen kosten wir? Wenn wir unsere Gehälter, usw. zusammenzählen, dann kommen nie 20 Millionen heraus. RAI hat gesagt, das sind Kosten, die die Zentrale für diese Dienste hat, denn sie werden mit Dienstleistungen versorgt, das sind Rechte, alles Mögliche, usw. Uns soll es irgendwo recht sein, wenn wir dann sicherstellen, dass Leistungen usw. in Höhe von 20 Millionen ankommen. Besser als hätte man gesagt, es sind nur 5 Millionen. Dann würde RAI Südtirol mit nur 5 Millionen wirtschaften müssen. Das ist das Bemühen.

Es ist in der Tat sehr mühsam, mit RAI Rom zu arbeiten, denn die ursprüngliche Vereinbarung sah nur diese 20 Millionen vor und sonst gar nichts. Da war keine Dokumentationspflicht. Ich habe jetzt in meiner Amtszeit diese Vereinbarungen neu verhandelt und jetzt ist drinnen, dass ein Haushaltsvoranschlag zu machen ist und auch eine Abschlussrechnung, wo genau dokumentiert wird, wofür das Geld verwendet wird, Personalspesen, Zukauf von externen Produktionen – wir wissen, dass es auch andere gibt, die in Südtirol Fernsehsendungen produzieren, die auch ausgestrahlt werden, das sind Südtiroler Unternehmen -, Heizung, Strom, Gebäude, was auch immer, Reinigung, Ankäufe, Investitionen, neue Mikrophone, usw. Ich glaube,

dass ich das Prinzip erklärt habe. Das ist die Regelung. Das gibt es jetzt endlich. Das war mühsam. RAI Rom wollte mit diesen Daten nicht herausrücken. Das war enorm mühsam.

Wir haben einen Vertrag und diesen hat das Ministerratspräsidium mitunterschrieben. Das ist ein Vertrag zu dritt. Da steht drinnen, dass Ihr das liefern müsst und dass wir eine paritätische Kommission haben, die das diskutiert, wo Vertreter aus Südtirol und Vertreter aus Rom drinnen sind. Hier wird zum Beispiel diskutiert, ob man mehr Budget gewähren sollte für den Zukauf von Südtiroler Produktionen, die nicht von der RAI selbst gemacht werden. Das war zum Beispiel eine der Forderungen von mir, dass man sagt, das Budget ist zu erhöhen, denn in der Vergangenheit war es so, dass die Landesregierung für diese Produktionen immer zusätzlich noch Geld gegeben hat. Das kann nicht sein. Wenn 20 Millionen zur Verfügung stehen, dann muss es doch möglich sein, dass ein Konto Platz hat, das sagt, wir kaufen bei den verschiedenen Südtiroler Produzenten Sendungen über Tourismus oder irgendwas ein. Das muss aus diesem Budget finanziert werden und nicht vom Land. Das ist gelungen. Dieser Betrag ist erhöht worden.

Es geht auch darum, andere Dinge neu zu regeln, zum Beispiel mehr Handlungsspielraum, was den Ersatz im Urlaubs-, Krankheitsfall, Personalsituation usw. betrifft. Leute endlich einzustellen, auch das ist gelungen. Ich glaube, dass dies Frau Kessler bestätigen könnte, sie darf das jetzt nicht. Wir haben endlich Wettbewerbe machen können, es sind endlich Positionen stabilisiert worden, was es vorher nicht gegeben hat.

Nochmals, es ist alles sehr mühsam. Es ist eine Haltung, mit der ich mich sehr schwer tue und wo es auch von meiner Seite eine Aussprache mit dem Generalgeschäftsführer von RAI Rom mit sehr, sehr harten Worten gegeben hat, die dazu geführt hat, dass wir darüber noch im Ministerratspräsidium diskutiert haben. Mich hat der zuständige Minister angerufen und gefragt, was da vorgefallen sei, dass ich so laut geworden bin. Ich werde immer wieder laut werden, denn dieses Abkommen ist noch nicht in der Philosophie umgesetzt worden, wie wir uns das vorstellen. Das will ich hier offen sagen. Es ist noch nicht das, was wir uns vorstellen. Es entspricht auch nicht dem Geist der Vereinbarung. Deshalb ist der Vorwurf des Zentralismus an RAI Rom berechtigt. Das muss man ganz klar sagen. Die Frage ist jene der Alternativen. Ziel ist es jetzt, dieses Abkommen in dem Geist, in dem es geschrieben ist, auch umzusetzen. Das heißt maximaler Handlungsspielraum in Bozen bei RAI Südtirol, bei der Redaktion, bei der Organisation, auch in Fragen der Ressourcennutzung usw., im Rahmen des Gesamtbudgets ganz klar und im Rahmen des Gesamtstellenplanes, das ist verständlich. Es kann nicht mehr kosten. Da braucht es den Spielraum. Das hat nichts mit Inhalten zu tun, sondern ganz einfach mit Spielraum, Leute einzustellen, zuzukaufen, usw.

Ich muss aber auch sagen, dass wir heute öfters den Namen Kessler gehört haben. Wir haben die Figur des Gesamtkoordinators, der laut Autonomiestatut und Durchführungsbestimmung eigentlich auch eine maßgebende Aufgabe hat, hier aktiv zu werden. Das ist nicht im Auftrage der Landesregierung, des Landeshauptmannes, hier aktiv zu werden und zu sagen, mach doch das oder das, sondern ich erwarte mir hier auch aus Südtirol mehr Initiative und Vorschläge. Erst dann kann man in der paritätischen Kommission sagen, was man gerne machen möchte.

Noch einmal, das ist nicht Aufgabe des Chefredakteurs oder der Chefredakteurin, denn diese haben andere Aufgaben inhaltlicher Natur, Planung, usw. Hier geht es aber um die Gesamtkonzeption und da ist der Gesamtkoordinator gefragt.

Ich habe vor längerer Zeit in Bezug auf das leidvolle Thema ... Die einen hassen die Schlagermusik, die anderen lieben sie. Die einen sagen zu viel Volksmusik, die anderen sagen überhaupt keine Volksmusik. Die einen sagen zu wenig Pop-Musik, die anderen sagen viel zu viel Pop-Musik, dann noch dazu schlechte Pop-Musik. Das ist eine ewige Diskussion. Es gibt viele Beispiele, wie man das lösen kann. Ich habe schon lange einen Vorschlag gemacht, dem Beispiel in Ostbelgien zu folgen. Die ehemalige deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens nennt sich jetzt Ostbelgien. Das ist ihre Entscheidung und somit respektiere ich das. Dort hat man zwei Sender daraus gemacht. Der gesamte Informationsteil ist natürlich identisch, aber der Unterhaltungsteil wird getrennt gemacht. Das ist jetzt mit den digitalen Frequenzen absolut möglich, denn Frequenzen sind genügend vorhanden. Man müsste schauen, wie man das aufteilt. Das habe ich auf die Tagesordnung der nächsten paritätischen Kommission setzen lassen. Meine Initiative ist jetzt zu sagen, darüber wenigstens zu diskutieren. Ich habe das x-mal vorgeschlagen, das könnte man machen. Man muss schauen, welche Ressourcen es braucht oder ob es zusätzlich noch etwas braucht. Das müsste eigentlich mit diesem Budget möglich sein, dass man hier die Dinge so macht. Das gibt es vielerorts, dass man das trennt, Informationsteil gemeinsam und diejenigen, die gerne eine bestimmte Musik hören, den einen Kanal wählen und die anderen den anderen Kanal, sie hätten aber jeweils zur Nachrichtenzeit dieselbe Dienstleis-

tung. Ich glaube, dass dies machbar ist. Diese Dinge müssen jetzt angegangen werden. Es kann nicht sein, dass man sagt, die Politik, der Landtag, die Landesregierung muss. Hier erwarte ich mir eine Initiative. Das muss ich ganz klar sagen. Es gibt die Unterstützung dazu. Es gibt den Druck auf Rom meinerseits, wo es notwendig ist. Es gibt die Verhandlungen und die Diskussion in der paritätischen Kommission. Dazu ist sie nämlich geschaffen, diese Neuerungen auf den Weg zu bringen. Es ist ausdrücklich vorgesehen, dass es ein Zusatzabkommen über zusätzlichen Handlungsspielraum geben soll, mehr Gestaltungsfreiheit in Fragen Personal und ähnlichem. Dieses Zusatzabkommen haben wir noch nicht abschließen können. Das scheitert momentan noch an der Sturheit der Leute in Rom, aber da muss man entsprechend den Druck ausüben.

Was das gesamte Panorama anbelangt, ist es doch wichtig, dass man sagt, ORF Südtirol funktioniert gut. Südtirol Heute wird jetzt auch auf die Europaregion ausgedehnt. Daran arbeiten wir. Es wird also auch im Trentino diese Ausstrahlung geben. Es wird somit auch Nachrichten aus dem Trentino in Tirol geben. Man möchte diesen Austausch verstärken. Wir haben die Unterstützung aller Sender, auch der privaten - dies ist hinlänglich bekannt - und diese ist nicht ganz gering. Deshalb haben wir, glaube ich, insgesamt schon ein Panorama. Letztlich können wir mit dem Angebot doch sehr zufrieden sein. Wir haben aber noch Möglichkeiten, die wir nutzen sollten.

Den Antrag werden wir ablehnen, weil es keine Alternative zu dem, was derzeit geboten wird, ist.

PRESIDENTE: Prima di passare la parola al collega Zimmerhofer, grüßen wir die zweite Klasse des Realgymnasiums von Meran mit Frau Prof. Lintner. Herzlich willkommen im Landtag.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich bedanke mich für die Wortmeldungen. Der Landeshauptmann gibt mir eigentlich in vielen Punkten recht und das freut mich. Anscheinend haben Sie aber nicht den letzten Stand, was den beschließenden Teil anbelangt, denn dieser sieht etwas anders aus.

Also wir werden auf alle Fälle eine Anfrage machen, was die 20 Millionen anbelangt und wo die Gelder effektiv hingehen. Für mich war das letzte Interview mit der Chefredakteurin ausschlaggebend, was die vier Punkte betrifft. Ich wiederhole nochmals: Sie kann in Personalfragen keinerlei Entscheidungen treffen, wen sie anstellt oder nicht. Wenn sie Leute ins Ausland schickt, dann muss sie Rom um Erlaubnis fragen. Journalistisch verantwortlich ist nicht sie selbst, sondern der Direktor in Rom. Die 20 Millionen Euro fließen nicht direkt nach Südtirol, sondern nach Rom. Diese Punkte geben uns wirklich zu denken. Es ist keine Kritik oder kein Frontalangriff auf die RAI, wie hier mancher behauptet hat, sondern eine Hilfe bzw. eine Möglichkeit, mehr Freiraum, mehr Kreativität zu bekommen und dadurch auch mehr Qualität im Programm.

Kollege Blaas hat recht, es sind nicht nur die 20 Millionen, sondern es kommen auch noch die TV-Gebühren dazu.

Kollege Stocker, Angriff auf die RAI. Ich frage mich, wo Du das liest. Wenn Ihr Freiheitlichen schon für den Freistaat einsteht, dann müsst Ihr Euch auch für einen eigenständigen Sender Bozen einsetzen, um hier mehr Eigenständigkeit zu bekommen.

Kollege Dello Sbarba, was die Finanzierbarkeit anbelangt, wenn man die 20 Millionen hernimmt plus die TV-Gebühren, dann kann man im Vergleich zu anderen Sendern schon gute Vergleiche herstellen und damit kann man sicherlich auch einen eigenen Sender finanzieren.

Wie gesagt, ich ersuche um getrennte Abstimmung über die Prämissen und über die drei Punkte im beschließenden Teil. Ich bitte um Zustimmung im Sinne von einem eigenständigen Sender, der qualitätsmäßig und kreativitätsmäßig besser aufgestellt ist. Danke!

KOMPATSCHER (Landeshauptmann – SVP): Zum Fortgang der Arbeiten und auch inhaltlich, weil uns der Text eben nicht vorlag. Jetzt wird gefordert bzw. man sollte prüfen, ob man einen eigenständigen Sender macht. Ich sage, nur dann hätten wir 20 Millionen, denn die, das habe ich erklärt, wären sowieso weg. Dann könnten wir nochmals Geld ausgeben für einen eigenständigen Sender. Es wird wohl vernünftig sein, den Sender, den wir haben, in dem Sinne zum Funktionieren zu bringen, dass er wirklich diese Autonomie hat und dass er - wir reden nicht inhaltlich - gut arbeiten kann. Daran müssen wir arbeiten. Deshalb Ablehnung. Schauen wir, dass RAI Südtirol gut autonom arbeiten kann. Das muss das Ziel sein.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 711/16 come emendata per parti separate, come richiesto dal consigliere Zimmerhofer.

Apro la votazione sulle premesse: respinte con 3 voti favorevoli, 21 voti contrari e 4 astensioni.

Apro la votazione sulla parte dispositiva emendata: respinta con 8 voti favorevoli e 22 voti contrari.

Punto 3) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 417/15 del 6/7/2015, presentata dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante l'introduzione del sistema Tutor in A22."**

Punkt 3 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 417/15 vom 6.7.2015, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend die Einführung der Abschnittskontrolle ("Tutor"-System) auf der Brennerautobahn."**

L'inquinamento dell'aria in provincia di Bolzano ha nel traffico lungo l'Autobrennero una delle sue cause principali. Lungo il tracciato dell'A22 vengono costantemente superati i limiti di qualità dell'aria fissati dalle norme statali ed europee. Ciò rappresenta un costante grave danno alla salute della popolazione residente nelle aree urbanizzate attraversate dall'autostrada.

È noto che le emissioni di gas inquinanti da parte dei veicoli è direttamente proporzionale alla velocità del mezzo e dunque al consumo di carburante. Più velocità equivale a più inquinamento. Per questo una delle misure per contenere l'inquinamento e proteggere la salute è ridurre la velocità dei veicoli: una strada già da tempo sperimentata dal vicino Land Tirol.

Sul tratto altoatesino dell'Autobrennero, oltre al limite dei 130 km/h comune a tutte le autostrade, nella tratta tra Bolzano e il Brennero vige il limite dei 110 km/h per tutti i veicoli e il limite di 60 km/h tra Bolzano e Chiusa per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 7,5 t. Non è un segreto però che tali limiti vengono di frequente oltrepassati, con la certezza che difficilmente la violazione verrà sanzionata per un semplice motivo: l'A22 non ha – al contrario di tante altre autostrade italiane – un efficace sistema automatico di controllo della velocità. Tutto è affidato a sporadici controlli in singoli punti da parte di rare pattuglie di polizia stradale munite di autovelox.

Per poter garantire il rispetto dei limiti di velocità, e ridurre così le emissioni inquinanti, occorre dunque attrezzare l'A22 con sistemi di controllo dei limiti di velocità molto più efficienti. Ciò è ancora più urgente viste le proposte che nel marzo 2014 la Giunta provinciale ha approvato per la riduzione dell'inquinamento atmosferico lungo l'Autostrada del Brennero, tra cui quella di inserire un limite di velocità dinamico che entri in vigore in caso di superamento dei valori di soglia dell'aria. La proposta è stata già da tempo inviata al Ministero dell'ambiente e su essa si sono svolti già diversi confronti tra Bolzano e Roma. Ma come far rispettare questi nuovi limiti "dinamici", se non si riesce a far rispettare neppure i normali limiti oggi vigenti?

È dunque anche per rendere credibili queste proposte e poterle implementare che l'Autobrennero deve attrezzarsi con un efficace sistema di controllo della velocità.

Sul resto della rete autostradale italiana tale sistema è stato già introdotto e l'A22 è una delle poche autostrade che non l'ha ancora fatto. Si tratta del sistema denominato "Tutor" che si è dimostrato affidabile anche dal punto di vista dell'utenza. Tale sistema, infatti, non consiste in un accertamento della velocità in un solo punto, ma prevede il calcolo della velocità media mantenuta da un determinato veicolo entro una tratta sufficientemente lunga di autostrada, che viene delimitata da due "portali" che al passaggio del veicolo rilevano in entrambi i punti la tipologia di veicolo (camion, automobile, bus, moto, etc.), la targa e la data e l'ora del passaggio, in modo da calcolare la velocità media e verificare il rispetto dei limiti di velocità previsti per ciascuna tipologia di veicolo su quella stessa tratta.

Per garantire il rispetto degli attuali limiti di velocità, per prepararsi ai futuri limiti "dinamici" e così ridurre le emissioni inquinanti e tutelare la salute della popolazione, appare dunque sensato adottare il sistema "Tutor" anche sull'A22.

Va ricordato che nella Società Autostrada del Brennero Spa gli enti pubblici detengono oltre l'83% della proprietà, gli enti pubblici della nostra Regione oltre il 56%, la Regione oltre il 32% e la Provincia di Bolzano il 7,6265%.

Tutto ciò considerato,

*il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano*

impegna
la Giunta provinciale

1. a richiedere ad Autostrada del Brennero Spa l'adozione del sistema "Tutor" anche sull'A22, dando priorità ai tratti che attraversano le aree urbanizzate almeno nel territorio della Provincia di Bolzano;
2. a impegnare i propri rappresentanti nel Cda di Autobrennero a portare avanti questa proposta;
3. a proporre agli altri soci pubblici della Regione Trentino-Alto Adige-Südtirol di condividere questa proposta e sostenerla.

Zu den Hauptverursachern der Luftverschmutzung in Südtirol gehört der Verkehr auf der Brennerautobahn. Entlang der Brennerautobahn werden die von staatlichen und europäischen Rechtsnormen vorgesehenen Schwellenwerte für die Luftqualität ständig überschritten. Dies stellt eine anhaltende Gesundheitsbelastung für die Bewohner/-innen der Siedlungsgebiete entlang der Autobahn dar.

Bekanntermaßen sind die Schadstoffemissionen von Fahrzeugen direkt proportional zur Fahrgeschwindigkeit und dem damit verbundenen Treibstoffverbrauch. Eine höhere Geschwindigkeit bedeutet also auch mehr Luftverschmutzung. Daher besteht eine mögliche Maßnahme zur Eindämmung der Schadstoffemissionen und zum Schutz der Gesundheit darin, die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren. Das Land Tirol erprobt diese Methode schon seit längerem.

Auf dem Südtiroler Abschnitt der Brennerautobahn gilt zusätzlich zum Tempolimit 130 km/h, das auf allen Autobahnen besteht, zwischen Bozen und Brenner eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h für alle Fahrzeuge und von 60 km/h zwischen Bozen und Klausen für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 t. Es ist allerdings kein Geheimnis, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzungen oft nicht eingehalten werden, auch weil für diese Übertretung kaum Strafen drohen – aus einem ganz einfachen Grund: Im Unterschied zu vielen anderen Autobahnen Italiens verfügt die Brennerautobahn über kein effizientes automatisches Geschwindigkeitskontrollsystem. Die einzigen Kontrollen sind jene, die nur selten und an einzelnen Standorten von den wenigen Einheiten der Straßenpolizei, die über Radargeräte verfügen, vorgenommen werden.

Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und damit eine Reduzierung der Schadstoffemissionen zu erzielen, muss die Brennerautobahn also mit viel effizienteren Kontrollsystemen ausgestattet werden. Dies erscheint umso dringlicher, nachdem die Landesregierung im März 2014 Vorschläge zur Eindämmung der Luftverschmutzung entlang der Brennerautobahn genehmigte, die auch die Einführung eines dynamisch einsetzbaren Tempolimits bei Überschreitung der Luftverschmutzungsschwellenwerte beinhalteten. Dieser Vorschlag liegt schon seit langem dem Umweltministerium vor und war schon Gegenstand mehrerer Gespräche zwischen Bozen und Rom. Wie soll nun aber sichergestellt werden, dass diese neuen "dynamischen" Geschwindigkeitsobergrenzen eingehalten werden, wenn schon die Missachtung der derzeit gültigen Vorschriften nicht verhindert werden kann?

Gerade auch um die Glaubwürdigkeit und Umsetzbarkeit der eingebrachten Vorschläge zu gewährleisten, muss auf der Brennerautobahn ein effizientes System zur Geschwindigkeitskontrolle eingeführt werden.

Die Brennerautobahn ist eine der wenigen Autobahnen, die diesbezüglich noch hinterherhinkt, während auf den anderen Autobahnen Italiens ein solches System schon besteht. Es handelt sich dabei um das sogenannte "Tutor"-System, das sich auch aus Sicht der Autobahnnutzer/-innen als verlässlich erwiesen hat. Das Prinzip der Abschnittskontrolle besteht nämlich nicht darin, die Fahrgeschwindigkeit an einem bestimmten Punkt zu messen, sondern die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Fahrzeuges innerhalb eines ausreichend langen Abschnittes der Autobahn zu berechnen. An zwei Kontrollpunkten am Beginn und am Ende der betreffenden Strecke werden die Fahrzeugart (Lkw, Pkw, Bus, Motorrad, etc.), die Fahrzeugnummer sowie Datum und Uhrzeit der Durchfahrt automatisch erfasst. Dadurch kann die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ermittelt und somit kontrolliert werden, ob auf dem betreffenden Abschnitt die für die jeweilige Fahrzeugart geltende Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wurde.

Um die Einhaltung der derzeit gültigen Tempolimits zu gewährleisten und als Vorbereitung auf die künftigen "dynamischen" Geschwindigkeitsbegrenzungen zwecks Reduzierung der Schadstoffemissionen zum Schutze der Gesundheit unserer Bevölkerung erscheint es daher sinnvoll, die Abschnittskontrolle auch auf der Brennerautobahn einzuführen.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass 83 % des Eigentums der Brennerautobahn AG in öffentlicher Hand sind, wobei die Anteile der öffentlichen Körperschaften unserer Region mehr als 56 % ausmachen, jene der Region über 32 % und jene der Provinz Bozen 7,6265 %.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,*

- 1. bei der Brennerautobahn AG die Einführung der Abschnittskontrolle ("Tutor"-System) auf der Brennerautobahn einzufordern, wobei zumindest im Südtiroler Landesgebiet die Abschnitte, die durch Siedlungsgebiete verlaufen, als vorrangig gelten;*
- 2. ihre Vertreter/-innen im Verwaltungsrat der Brennerautobahn AG zu verpflichten, diesen Vorschlag voranzubringen;*
- 3. den anderen öffentlichen Teilhabern der Region Trentino-Südtirol nahezu legen, diesen Vorschlag gutzuheißen und zu unterstützen.*

Emendamento alla parte dispositiva, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss:

La parte impegnativa è così sostituita: "a eseguire una rilevazione immediata degli effettivi superamenti dei limiti di velocità nel tratto altoatesino dell'autostrada del Brennero e a presentarne i risultati in Consiglio provinciale nella sessione di settembre 2018; a presentare quindi le misure previste per far rispettare i limiti di velocità vigenti; a valutare anche la possibilità di adottare sull'autostrada del Brennero il sistema "Tutor" per la rilevazione della velocità media in un tratto di autostrada."

Der verpflichtende Teil erhält folgende Fassung: "eine unmittelbare Erhebung der effektiven Geschwindigkeitsübertretungen auf der Brennerautobahn in Südtirol durchzuführen und die Ergebnisse im Laufe der September-Sitzung 2018 des Landtages vorzustellen; im Anschluss daran soll die Landesregierung die Maßnahmen für die Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen präsentieren; überprüft wird auch die Möglichkeit der Einführung der Abschnittskontrolle ("Tutor"-System) auf der Brennerautobahn."

La parola al consigliere Dello Sbarba per l'illustrazione.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): A questa mozione è stato presentato da noi stessi un emendamento concordato con il presidente Kompatscher e con l'ass. Theiner, che ringrazio per la disponibilità al confronto.

La parte impegnativa è così sostituita: "a eseguire una rilevazione immediata degli effettivi superamenti dei limiti di velocità nel tratto altoatesino dell'autostrada del Brennero e a presentarne i risultati in Consiglio provinciale nella sessione di settembre 2018; a presentare quindi le misure previste per far rispettare i limiti di velocità vigenti; a valutare anche la possibilità di adottare sull'autostrada del Brennero il sistema "Tutor" per la rilevazione della velocità media in un tratto di autostrada."

Der verpflichtende Teil erhält folgende Fassung: "eine unmittelbare Erhebung der effektiven Geschwindigkeitsübertretungen auf der Brennerautobahn in Südtirol durchzuführen und die Ergebnisse im Laufe der September-Sitzung 2018 des Landtages vorzustellen; im Anschluss daran soll die Landesregierung die Maßnahmen für die Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen präsentieren; überprüft wird auch die Möglichkeit der Einführung der Abschnittskontrolle („Tutor“-System) auf der Brennerautobahn."

Questa mozione parla di Autobrennero, che è la grande malata del nostro territorio e anche la grande causa di malattia, la qualità dell'aria sul corridoio lungo l'Autobrennero è pessima, in molti punti vengono continuamente superati i limiti di No_x, che è una sostanza cancerogena, e non solo quelli, perché quello è ciò che viene rilevato, ma dietro l'No_x naturalmente corrono anche tutte le altre sostanze inquinanti. Quindi per il nostro territorio l'A22 è responsabile di gran parte dell'inquinamento derivato dal traffico ed è un vero e proprio killer per la salute e in quel corridoio dove c'è un costante superamento dei limiti ammessi a livello euro-

peo per le emissioni abitano 44.000 persone. Parliamo dei livelli attualmente fissati dall'Unione Europea, perché c'è un dibattito sul dimezzare i livelli da 40 µg a 20 µg.

Inoltre c'è una correlazione tra dispersione da parte delle auto di queste sostanze inquinanti e velocità, perché naturalmente più benzina si consuma più vengono emesse sostanze inquinanti e chiunque abbia un'auto sa benissimo – ogni auto ha il computer di bordo – che a 70-80 Km/h un'auto consuma 4-5 litri ogni 100 Km, a 100 Km/h ne consuma 5-6-7, a 130-140 Km/h consuma 10-11 litri ogni 100 Km, e quindi disperde sostanze inquinanti in misura proporzionale. È noto che una delle misure per diminuire l'inquinamento da traffico, soprattutto lungo i grandi assi di collegamento come le autostrade è la riduzione della velocità. In Tirolo è stata ridotta sono stati fatti studi sugli effetti di questa riduzione e certamente nessuno può dire che se si riduce la velocità aumenta l'inquinamento perché se si riduce la velocità si riduce l'inquinamento, gli studi ovviamente sono discordi su quanto – dipende anche dalla condizione (se la valle è stretta o larga) – ma certamente alla diminuzione della velocità corrisponde una diminuzione dell'inquinamento.

Terzo punto. Sull'A22 ci sono limiti di velocità articolati: c'è un limite generale di 130 fino a Bolzano, poi 110 a nord di Bolzano per le auto, mentre per i TIR c'è un limite di velocità a 100, però a 80 per TIR sopra le 12 tonnellate e addirittura tra Chiusa e Bolzano a 60 sopra le 7,5 tonnellate. Quindi ci sono limiti di velocità, il punto è che è dubbio che questi limiti vengano sempre rispettati, anzi è abbastanza *vox populi* che sull'A22 questi limiti possono non essere rispettati perché ci sono pochi controlli, ma soprattutto perché i controlli sono affidati ancora a una tecnologia abbastanza arretrata, che è quella della pattuglia di polizia ferma lungo l'Autostrada. Tra l'altro se voi vedete nel sito della Polizia stradale vengono pubblicate le date e i luoghi dei controlli che sono veramente pochi – ne discutemmo anche in Consiglio regionale qualche anno fa – e soprattutto sono puntuali ... se la pattuglia c'è, bene, se la pattuglia non c'è, ...

Di fronte a questo in molte altre autostrade d'Italia è stato installato da anni il nuovo sistema che si chiama sistema tutor. È un sistema non puntuale, non c'è il poliziotto con la pistola laser che fotografa la velocità puntuale in un certo momento, ma è un sistema che calcola la velocità media su un lungo tratto, su alcuni chilometri, c'è un portale che ti fotografa all'inizio e un portale che ti fotografa alla fine, calcola quanto ci hai messo a fare quel tratto e quindi calcola la velocità media. Da un certo punto di vista è anche più corretto verso l'automobilista, non è detto che l'automobilista debba andare su tutto quel tratto sempre a 100, a 110, ma la media deve essere mantenuta sotto il limite di velocità e questo penso che sia un sistema positivo perché non è un sistema innanzitutto di punizione di un momento di accelerazione, ma è un sistema di regolazione della velocità. Il sistema tutor c'è sull'autostrada Trieste-Milano, quella che noi facciamo se vogliamo andare a Milano girando da Verona e voi vedete che il traffico in quell'autostrada rallenta e soprattutto rallentando diventa più regolare perché spesso le code, gli intasamenti e gli ingorghi dipendono anche dalla differente velocità, dai sorpassi ecc., quindi diventa sì di qualche decina di chilometri all'ora più lento, ma più regolare e Autostrade per l'Italia afferma che questo sistema tutor abbia diminuito del 70% gli incidenti.

Il sistema tutor non è applicato sull'Autostrada del Brennero e credo che sarebbe utile applicarlo anche per un altro motivo: la Provincia di Bolzano tra le numerose proposte di riduzione dell'inquinamento sull'autostrada ha proposto anche la riduzione dinamica della velocità, vuol dire che la proposta è che si mettano una serie di sensori per monitorare la qualità dell'aria e nel momento in cui c'è lo sfioramento, si accendono una serie di segnalazioni lungo l'autostrada e si riduce la velocità. Invece di una riduzione una volta per tutte, una riduzione dinamica. Però a questo punto noi dobbiamo avere tutti gli strumenti per poterlo regolare questo traffico e anche per poter controllare il rispetto, cioè essendo dinamico se a un certo punto scatta il limite di velocità non è detto che tutti lo sappiano, bisogna che ci sia la certezza che questo limite inferiore, perché c'è una situazione di emergenza sanitaria lungo l'autostrada, venga rispettato.

Per questo a me pare che il sistema tutor sia utile, ieri è circolata la notizia che sarebbe illegale, non è vero, c'è una vertenza tra Autostrade per l'Italia e una ditta toscana, che ritiene di avere il copyright di questo sistema; la ditta toscana ha avuto ragione in tribunale e per questo Autostrade per l'Italia deve pagare da oggi in poi 500 euro al giorno a questa ditta toscana per continuare a utilizzare questo sistema e Autostrade per l'Italia ha annunciato che entro tre settimane cambierà tutto il software, che è poi quello che è sotto copyright, con un software nuovo autonomo. Quindi non cambia niente, che il sistema tutor è fuorilegge è una fake news; Autostrade per l'Italia deve rispettare le regole del copyright, ma penso che questa sia una questione secondaria. Io però mi domando da che parte sta la nostra Autostrada del Brennero, perché queste notizie escono tutte da lì, io mi domando perché il vertice di Autostrada del Brennero, che è

un'autostrada a maggioranza controllata dagli enti pubblici, resiste a un efficace controllo della velocità, hanno fatto resistenza l'altra volta quando se ne discusse il Consiglio regionale, ieri si sono mobilitati per segnalare la loro contrarietà, io mi domando da che parte sta e perché resiste a questa cosa, perché non vuole un controllo più efficace della velocità. Ho visto i titoli di pochi giorni fa: "Traffico in crescita, utili record per l'A22", questo era un comunicato dell'A22, allora qui al dott. Pardatscher e a Costa e a tutti gli altri bisogna andare in chiaro. Il comunicato è anche dentro il bilancio, la variazione positiva è derivante principalmente dagli introiti da pedaggio derivati da un aumento del traffico, il pedaggio autostradale infatti nel 16 è rimasto invariato rispetto all'anno precedente, quindi questi fanno la festa quando aumentano gli introiti perché aumenta il traffico, allora con queste persone che la Giunta provinciale nomina, dobbiamo chiarirci le idee, anche in vista della concessione perché noi difendiamo la concessione in house, nostra, ma per gestire l'autostrada, non per fare introiti. A me, se l'anno prossimo il titolo è l'opposto, cioè "Utili A22 in calo perché il traffico è calato" io sono contento, poi se gli utili non sono in calo perché si aumenta il pedaggio, ancora meglio.

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

PRESIDENTE: Ho suonato tre volte. Io non ho mai tolto la parola a nessuno. Collega, Lei ha ragione, ma spetta all'educazione dei colleghi e delle colleghe. Io posso richiamare, ma non tolgo la parola. Prego, collega Dello Sbarba.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Mi scuso per aver superato il tempo, è vero però che succede a molti, il presidente Kompatscher prima ha parlato quasi 4 minuti in più. Dobbiamo impegnarci tutti a rispettare i tempi, Lei magari ci segnali con più energia e puntualità.

PRESIDENTE: Io segnalo, però ...
Collega Foppa, prego.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich stelle fest, dass es hier um Überschreitungen geht. Da sind wir ja voll im Thema. Mein Kollege Dello Sbarba hat es wirklich in aller Brutalität aufgezeigt, wie es manchmal auseinanderklafft und wie die einen profitieren und die anderen draufzahlen.

Ich stelle fest, dass sich nach mir auch noch die einen oder anderen Kolleginnen und Kollegen aus dem Überschreitungskorridor der Stickoxide zu Wort gemeldet haben, aber nicht nur.

Wir sehen wirklich, woran es liegt. Ich glaube, was der Kollege aufgezeigt hat, daran krankt auch die Rezeptur für die Lösungen. Wenn wir in den Plan hinein geschaut haben, der 2011 zur Verringerung der Stickoxide geschrieben wurde, da stand ganz klar drin, dass es darum geht, Geschwindigkeiten zu verringern und den Verkehr zu verringern. Man muss zweifach Verringerung schaffen. Wenn wir uns die Zahlen zum Verkehr anschauen, wir haben uns da erst gerade jetzt die Zahlen geben lassen, da hat es überhaupt nicht geklappt in diesen Jahren. Wir haben gestern vehement darauf hingewiesen, dass in den letzten Jahren der Verkehr auf der Brenner Autobahn zugenommen hat. Es kann nicht sein, wenn die Stickoxydwerte permanent überschritten werden. Wer die Zahlen vom Unterland anschaut, der wird sehen, wie schlimm es aussieht. Wir haben mittlerweile 16 Millionen Fahrzeuge auf der Autobahn zwischen Bozen Süd und Neumarkt. Davon sind 5 Millionen Fahrzeuge Schwerverkehr. Auch auf den Umfahrungsstraßen hat der Verkehr im Unterland zugenommen. Also auch das Umleiten hat es nicht gebracht. Ich habe das berechnet, das sind – rund um die Uhr und das ganze Jahr über – 10 Lkw pro Minute auf der Autobahn. Wenn man sich da hin stellt und das sieht, dann merkt man, dass das was nicht greifbar ist, nämlich diese Stickoxydbelastung, permanent da ist. Erst kürzlich hat eine Medizinerin in einer sehr gut besuchten Veranstaltung darauf hingewiesen. Ich glaube, langsam wacht auch Südtirol auf, und es ist vielleicht auch der Weckruf des Landesrates am Ende der Legislatur noch gewesen. Da wurde ganz klar darauf hingewiesen, welche Auswirkung auf die Gesundheit die Stickoxide haben. Es ist das Bewusstsein noch nicht da, aber in der Pädiatrie weiß man mittlerweile genau darauf hinzuschauen und stellt fest, dass immer öfters Kinder, die eine ganz normale Erkältung haben, Medikamente nehmen müssen, die die Bronchien erweitern. Das ist nicht normal. Das stimmt auch überhaupt nicht mit dem Bild von unserem gesunden und heilen Land zusammen. Hier müssen wir gemeinsam darauf aufmerksam werden. Es ist natürlich wichtig, dass wir hier Kontrollen auf die Geschwindigkeit haben. In uns allen sitzt irgendwo der Schweinehund und sitzt vielleicht auch das innere "Ra-

serlein", das uns dazu verführt, schneller zu fahren als gesund ist. Es ist ungesund, weil wir die Unfallgefahr erhöhen, aber es ist auch ungesund, wegen der Abgase, die unsere Autos in die Luft setzen und die unsere Umwelt und Mitwelt wirklich gefährden. Deshalb werben wir hier für diesen Ansatz, wenn vielleicht auch in einer etwas abgemilderter Form, aber wenn wir darüber reden, ist es wirklich sehr wichtig.

AMHOF (SVP): Ich kann meinen Vorrednerinnen und Vorrednern nur zustimmen. Wir überschreiten kontinuierlich die Grenzwerte für Luft und Lärm entlang dieser Autobahn. Das ist für uns Grund genug, politische Verantwortung dafür zu übernehmen und dementsprechend auch Maßnahmen zu ergreifen. Der SVP-Bezirk Brixen befasst sich mittlerweile seit Jahren mit dieser Thematik und hat erst vor etwa einem Monat ein Maßnahmenpaket ausgearbeitet und dem Landeshauptmann übergeben, um hier wirklich aktiv zu werden, dieses Thema auf die Agenda zu setzen. Eine dieser Maßnahmen kann natürlich die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsgrenzen sein, aber nicht nur. Wir haben eine Transitstrecke, die im Vergleich zur Transitstrecke über den Gotthardpass eine viel, viel zu günstige ist. Wir sind hier die Ausweichroute nach Italien. Es ist die Strecke selbst, die A22, die zu billig ist, aber es sind sicherlich auch die Benzinpreise in Österreich, die dazu beitragen, dass viel Lkw-Verkehr über diese Strecke donnert. Wir müssen ein Gesamtpaket schnüren, um diesen Gesamtverkehr einzudämmen. Wenn wir regelmäßig auf unsere Autobahn schauen, dann sehen wir, dass eine Strecke nahezu steht, weil die Lkws stehen, die nahezu von Klausen bis Bozen Nord Kolonnen bilden. Der PKW rollt auch mit viel zu hoher Geschwindigkeit über die zweite Fahrbahn. Seit Montag dieser Woche ist die Nordein- und Nordausfahrt gesperrt. Was stellen wir fest? Ein Großteil der Lkws, aber auch Kleintransporter, die mittlerweile auf unserer Autobahn sehr, sehr zugenommen haben - die meisten mit polnischen Kennzeichen -, fahren in diesen Tagen nicht über die Autobahn, sondern verwenden den Umwegverkehr über die Staatsstraße und dementsprechend wird auch noch die Lärmbelästigung innerhalb der nicht so stark belasteten kleineren Gemeinden erhöht. Ich denke, dass es höchst an der Zeit ist, sich Gedanken zu machen, wie wir mit diesem Transitverkehr umgehen, wie wir ihn einschränken und effektiv Maßnahmen ergreifen. Vielen Dank!

SCHIEFER (SVP): Ich kann, unabhängig von diesem Beschlussantrag der Grünen, sagen, dass die Verkehrssituation im Unterland anfängt katastrophal zu werden, und das nicht nur auf der Autobahn, sondern auch auf der Staatsstraße. Es ist zwölf! Seitdem die Tunnels fertig sind, hat es sich leider eingebürgert, dass immer mehr Lkws und Pkws sowieso über die Staatsstraße fahren und auch dort für Staus und Luftverschmutzung sorgen. Man muss leider feststellen, dass auch auf der Autobahn immer mehr Verkehr ist. Ich glaube, dass in den letzten ein bis eineinhalb Jahren auf der Autobahn der Verkehr um fast 15% zugenommen hat. Ich kenne vor allem das Teilstück Neumarkt-Bozen. Wenn man sehr viel Glück hat, dann gibt es eine einzige Kolonne, wie es die Kollegin Amhof bereits gesagt hat, auf der Hauptspur, alles Lkws. Auf der Überholspur ist es so, dass, wenn dort ein Kriecher unterwegs ist, wie es oft passiert, der die 100 bzw 110 h/km einhalten möchte, auch dort eine Kolonne ist. Einige gibt es dann immer, die Druck machen und meinen, sie müssten trotzdem mit 150 km/h durchfahren. Momentan kann man noch nicht viel erreichen, weil das finanzielle wirtschaftliche Interesse von der Verwaltung der Autobahn noch nicht gegeben ist. Deswegen ist es, glaube ich, ein erster wesentlicher Schritt, wenn wir imstande sind, genauere Kontrollen durchzuführen. Wenn die Bahn frei ist, dann wissen wir, dass zwischen Bozen und dem Unterland nicht die 110 km/h gelten, sondern es wesentlich mehr sind, die gefahren werden. Deshalb ist es sinnvoll, die vorgeschriebene Geschwindigkeit zu kontrollieren und man dadurch imstande ist, einiges einzuschränken. Ob das dann die Lösung ist, das lassen wir mal dahingestellt, aber es ist ein erster Schritt.

Deshalb danke ich auch den Grünen, dass sie bereit waren, den eingebrachten Beschlussantrag mit einer Soft-Abänderung abzuändern, damit wir den ersten Schritt gemeinsam auf vernünftige Art und Weise machen und dann schauen, Schritt für Schritt die nächsten Maßnahmen zu setzen, die notwendig sind. Danke!

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol – Ladinien): Es gibt also einen Soft-Antrag. Das habe ich gerade gehört. Dann schauen wir mal, wie dieser Soft-Antrag aussieht.

Der gesamte verpflichtende Teil erhält eine neue Fassung. Vom "Tutor"-System ist eigentlich nur noch am Rande die Rede. Nebenbei ist dieses System momentan gar nicht nutzbar. Wir haben gelesen, dass Patentrechte verletzt wurden und gestohlen wurde. Ich bin gegen diese Maßnahme. Ich nehme mal grundsätzlich an, dass jeder, der hier geredet hat, zu Fuß geht, weil wir alle gegen die Verkehrsentwicklung sind.

Wenn ausnahmsweise jeder, der hier geredet hat, nicht zu Fuß geht, dann fährt er auf der Autobahn nur 50 oder 80 km/h.

Wir haben diese scheinheilige Diskussion über die Dieselfahrverbote mit anhören müssen. Der Landesrat hat gesagt, dass die Dieselfahrverbote okay sind. Dann haben sofort einige aus seiner Partei gesagt, um Gottes willen nein. Das sind jene, die 2011 aber wesentlich restriktivere Maßnahmen in der Landesregierung beschlossen haben. Diese kommen jetzt und sagen, dass das in dieser Form nicht geschehen darf.

Zum einen ist es ganz klar - es wurde schon angesprochen -, dass dieser Transitverkehr auf der Brennerautobahn in dieser so extensiven Form stattfindet, weil es günstig ist. Selbstverständlich! Dieser Verkehr findet deshalb so statt, weil die Alternativen nicht genutzt werden, weil die Alternativen nicht attraktiv genug sind. Also der Prozentsatz der rollenden Landstraße ist zurückgegangen - wir haben das alle mitverfolgt -, weil die Nutzung der Brennerautobahn vom finanziellen Standpunkt her wieder wesentlich interessanter ist. Jetzt zu sagen, wir sollen alle 10 km/h langsamer fahren und uns von einem System überwachen lassen, bringt gar nichts. Auch diese "Pflanzerei" mit den 100 km/h in Nordtirol bringt unterm Strich gar nichts. Das ist ein rein grüner Populismus und grüner Aktionismus, sonst gar nichts.

Man sollte es schaffen, irgendwann einmal die Autoindustrie dazu zu bringen, dass man tatsächlich saubere Fahrzeuge herstellt oder dass diese AdBlue Technik tatsächlich genutzt wird. Diese wird umgangen, denn wir wissen, dass die Lkws umgebaut werden. Da wird auch wieder betrogen, weil diese Harnstofflösung, die dazugesetzt wird, relativ teuer ist. Wir wissen mittlerweile, dass da eine ganze Reihe von Betrügereien stattfinden. Dann sagt man jetzt, langsamer fahren und das Problem sei gelöst. Warum soll das dann gelöst werden? Im Gegenteil, die gesamte Strecke wird noch länger und intensiver belastet werden. Ob wir 10, 20 oder 30 km/ langsamer fahren, ändert unterm Strich gar nichts. Ich bin gegen solche Scheinmaßnahmen, die nichts als grüner Populismus sind.

KNOLL (SÜD- TIROLER FREIHEIT): Zunächst zum Fortgang der Arbeiten. Ich bitte um eine getrennte Abstimmung über die Prämissen und über die einzelnen Sätze des abgeänderten beschließenden Teils (den ersten Satz bis zum Wort "vorzustellen", den zweiten Satz bis zum Wort "präsentieren" und den dritten Satz bis zum Wort "Brennerautobahn"). Das wären insgesamt 3 Abstimmungen im beschließenden Teil. Ich hoffe, dass dies verständlich war.

Jetzt komme ich zu meinen Ausführungen. Die Kollegen der Grünen haben hier sicherlich einen Punkt angesprochen, der richtig ist, und zwar, was die Geschwindigkeitsüberschreitung auf der Brennerautobahn angeht. Ich meine, jeder ist von uns schon auf der Autobahn gefahren und sieht, dass sich niemand an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält. Das ist eine Tatsache. Was aber vor allem gravierend ist, ist die Geschwindigkeitsübertretung der Lkws. Es wurde darauf hingewiesen, dass streckenweise 60 bzw. 80 km/h gelten. Das wird aber von niemandem eingehalten und es wird auch nicht sanktioniert. Da frage ich mich, warum die Polizei keine Kontrollen durchführt. Wir wissen, dass Lkws nur 60 oder 80 km/h auf der Autobahn fahren dürfen, wobei weder kontrolliert noch sanktioniert wird. Hier müsste man ansetzen!

Ich glaube, dass das "Tutor"-System, das hier von den Kollegen der Grünen vorgeschlagen wurde, für die Brennerautobahn das gänzlich falsche System ist. Aus dem einfachen Grund, weil ich der Überzeugung bin, dass das zu massiver Staubildung auf der Autobahn führen würde. Das "Tutor"-System macht Sinn - ich habe mich erkundigt - auf Autobahnen, die mindestens drei Spuren haben, wovon eine als Kriechspur verwendet werden kann. Was würde das nämlich in der praktischen Umsetzung bedeuten? Das wurde bereits richtig gesagt. Die Brennerautobahn ist heute im Grunde genommen als zweispurige Autobahn nicht mehr nutzbar, sondern nur noch als einspurige, weil die Normalspur von Lkws genützt, die nicht überholen dürfen, das heißt, dass nur eine Spur übrig bleibt. Wenn jemand auf der Brennerautobahn zu schnell unterwegs ist, und das ist die Masse, dann hat er nur die Möglichkeit, um nicht an der Mautstelle eine Strafe zu bekommen, entweder bei der nächsten Raststätte auszufahren und dort eine halbe Stunde bei einem Kaffee zu verbringen oder seine Geschwindigkeit so massiv zu reduzieren, um die Übertretung wieder einzuholen. Das heißt, dass wir eine Spur haben, auf der dann eine Reihe von Autofahrern unter 110 km/h fahren wird und sich hinten ein massiver Stau bilden wird. Das wäre meiner Meinung nach für die Brennerautobahn katastrophal. Das macht Sinn bei dreispurigen Autobahnen, wo ich eine Kriechspur habe. Aber ich glaube, dass die Kollegen hier nicht propagieren wollen, dass wir die Brennerautobahn zu einer dreispurigen Autobahn ausbauen und ich glaube, dass wir auf der Autobahn auch nicht selbst Staus verursachen wollen.

Ich bitte deswegen um diese getrennte Abstimmung. Der erste Teil kann von uns unterstützt werden, dass Kontrollen durchgeführt werden, dass eine Erhebung gemacht wird, meinetwegen auch noch der

zweite Teil, dass man im Hinblick auf die Lkws Maßnahmen trifft. Aber den dritten Teil halte ich zumindest für die Brennerautobahn für gänzlich ungeeignet.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Es ist keine Pflanzerei, sondern eine Pflanzerei für die Anwohner der Autobahn, dass sie unter solchen Bedingungen leben müssen, Kollege Pöder. Die Eisacktaler und die Unterländer leben nicht in Lana - es tut mir leid -, sondern an dieser Drecksschleuder, die um das Doppelte ihren NOx-Ausstoß ständig erhöht.

Die Kollegin Foppa hat auf die gesundheitlichen Auswirkungen vor allem bei Kindern, aber auch bei Erwachsenen hingewiesen. Es gibt eine besorgniserregende Zunahme an Krebsfällen in den Dörfern entlang der Brennerautobahn. Das hat nicht nur zufällige Gründe. Das muss man in aller Deutlichkeit sagen.

Wir hätten uns gefreut, Kollegin Amhof, wenn der SVP-Bezirk Brixen im vergangenen Jahr einmal draufgekommen wäre, dass die Messstation in Schrammbach ein Jahr lang außer Betrieb ist. Wir hätten uns gefreut, wenn diese Feststellung von Eurer Seite gekommen wäre und wenn der Feldthurnser Bürgermeister das nicht als gottgegebenes Schicksal hingenommen hätte. Man muss schon auch auf die Versäumnisse hinweisen.

Ich möchte sagen, dass dieses "Tutor"-System das Minimum vom Minimum ist. Darauf haben die Kollegen hingewiesen.

Ein gleichmäßig fließender Verkehr wirkt eigentlich nicht verlangsamer. Das hat Kollege Dello Sbarba ausgeführt. In den Vereinigten Staaten gilt das Tempo 60 Meilen. Das sind 96 km/h. Und der Verkehr geht dadurch fließender, Kollege Knoll. Ich glaube, dass die Staus auf der Brennerautobahn auch daher kommen, dass ungleichmäßige Geschwindigkeiten aufeinander prallen. Nicht nur die Kriechspur rechts, sondern auch die linke Fahrspur, dass Fahrzeuge versuchen, 120 km/h zu fahren und damit die Fahrzeugabstände erhöht werden. Das ist ein echtes Problem. Ich glaube, dass sich Fahrzeuge auf eine relativ gleichmäßige Fahrweise einstellen sollten. Dann würde erstens der Verkehr flüssiger werden und zweitens auch die Emissionsquote deutlich sinken, Kollege Pöder.

Es ist kein Humbug, wenn die Kollegin Landesrätin Felipe draußen aufgrund von medizinischen Untersuchungen feststellt, dass bei Tempo 100 eben doch 10 bis 16% weniger Emissionen stattfinden. Das ist wirklich kein Humbug, sondern das Ergebnis eines Forschungsinstituts, Ökoscience.

Diese "Tutor"-Einführung wäre aus unserer Sicht durchaus angebracht und in dieser abgemilderten Form zustimmungsfähig nicht mehr als ein Signal.

OBERHOFER (Die Freiheitlichen): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Dass der Verkehr zugenommen hat, das sieht man natürlich und das stellt jeder fest.

Es ist klar, dass Südtirol ein Tourismusland ist. Der Tourismus boomt und natürlich nimmt auch in diesem Zusammenhang der Verkehr zu. Zudem ist Südtirol ein Durchzugsland. Wir wissen, dass die Touristen aus Deutschland, wenn sie ein paar Tage frei haben, alle in den Süden fahren. Jetzt wird es wieder anfangen mit den Fahrten zum "Gardameer", wie sie es nennen.

Bei diesen Diskussionen über die Luftverschmutzung bin ich schon etwas hin- und hergerissen, denn natürlich kommt es der Bevölkerung, besonders denjenigen, die entlang der Route der Brennerautobahn leben, zugute, wenn man sagt, Luftverschmutzung - da können wir was machen. Dies ist aber auch widersprüchlich, denn niemand möchte den Verkehr, aber alle bestellen beispielsweise online, weil es günstiger ist als im dortigen Laden einzukaufen. Alle wollen das ganze Jahr über alle Gemüse- und Obstsorten, aber es dürfen natürlich keine Lkws fahren und es soll kein Verkehr sein. Alle wollen den Tourismus und gefüllte Hotels haben, aber keiner darf mit dem Auto fahren.

Ich muss sagen, dass dieser Beschlussantrag genau in die Richtung geht wie es in Österreich ist, nämlich Tempo 100. Ich bin strikt dagegen - ich fahre jeden Tag von Mühlbach nach Bozen -, denn wir haben ohnehin schon eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 km/h. Im restlichen Italien sind es 130 km/h. Das war auch in Österreich so. Ich denke, dass 110 km/h schon ein guter Schnitt für eine Autobahn ist. Wenn man es so möchte wie in Österreich und diese auf 90 km/h senkt, dann muss ich mich schon fragen, wozu wir dann noch eine Autobahn brauchen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch auf einen Punkt aufmerksam machen. Ich habe mir die Seite von der Autobahn angesehen. Dort wurde dieses "Tutor"-System eingeführt, um die Anzahl der Verkehrstoten an den Strecken, wo die Durchschnittsrate überschritten wurde, zu reduzieren. Ich denke, dass

das sicherlich ein gutes Ansinnen ist. Das Thema Luftverschmutzung sehe ich, wie gesagt, etwas zwiegespalten.

Ich möchte noch auf einen weiteren Punkt aufmerksam machen, was auch Thema ist. Verkehrstote im Zusammenhang mit der Nutzung von Handys. Dort müsste man vielleicht auch sensibilisieren. 20% der Verkehrstoten sind beim Autofahren auf die Nutzung vom Handy zurückzuführen. Dort bringt man, denke ich, nicht nur sich selber, sondern auch andere Personen in Gefahr.

Bei uns alles auf diese Luftverschmutzung zu drücken, ist etwas widersprüchlich. Verkehrstote sind für mich ein Argument, Luftverschmutzung etwas weniger, wenn man die Bedürfnisse und Wünsche der Menschen im Bereich des Konsums betrachtet.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Brava collega Oberhofer, mi è piaciuto molto questo intervento, forse il più bello che ho sentito dall'inizio della legislatura, molto condivisibile e lo condivido, ma io voglio dire che dal mio punto di vista la mozione così come è impostata è impostata su un principio proibizionistico e allora sui principi proibizionistici non spingiamo molto avanti la nostra società. Che si debbano regolare le cose evidentemente sì, ma bisogna anche adattare le misure alle realtà effettive delle cose a cui si vorrebbero applicare e mi pare che il quadro, come è stato anche rappresentato da alcuni colleghi che mi hanno preceduto, è perfettamente chiaro. L'autostrada del Brennero oggi è già un'enorme e lunga coda di autoveicoli dove di fatto il flusso avviene con velocità assolutamente contenute, l'introduzione di limiti, stante la particolare situazione di affaticamento della corsia principale di marcia, verrebbe a determinare inequivocabilmente un congestionamento integrale dell'intera tratta autostradale. Peraltro la mozione è impostata in maniera tale da intendere di applicare alcune misure sull'intera autostrada del Brennero, quindi da Modena al Brennero, mi domando con quale tipo di approccio anche gli amministratori dei territori interessati dall'attraversamento della Pianura Padana potrebbero leggere questo documento, considerato che le condizioni in quelle tratte sono per certi versi diverse rispetto a quelle da noi sopportate. Io esprimo la mia ferma contrarietà all'introduzione di una serie di vincoli ulteriori, i limiti di velocità ci sono già, i controlli di velocità ci sono già e tutti coloro che imboccano l'autostrada ne sono assolutamente consapevoli, hanno il dovere di attenersi. Il mito delle autostrade nel Tirolo credo che debba essere gradualmente smontato in Alto Adige, creano quelle situazioni assolutamente paradossali, io credo sia una delle tratte estremamente pericolose quella dell'autostrada che attraversa l'Inntal, dove il rischio di addormentamento credo che interessi chiunque si metta alla guida in quell'autostrada per 80 chilometri ad andare, di fronte spesso anche ad autostrada molto sgombra, a una velocità assolutamente ridicola.

Quindi io non voterò a favore di questa mozione, i controlli ci sono già, questa determinerebbe una situazione di congestionamento ancora più grave rispetto a quella attuale, le misure di intervento devono essere applicate in una scala indubbiamente di macrosistema e non penalizzante per coloro che vivono di trasporto pubblico e che l'Autostrada del Brennero la utilizzano come sistema di comunicazione non per svago.

STOCKER S. (Die Freiheitlichen): Die Frage ist natürlich auch, was mit Elektroautos passiert. Diese machen, wie wir wissen, keine Umweltverschmutzung und auch keinen Lärm. Wenn man sich an das Pro und Contra zwischen unserem Generalsekretär von Ach und dem Grünen Lantschner zurück erinnert, dann hat man gehört, dass er dafür ist, dass sich die Leute immer mehr Elektroautos oder Wasserstoffautos kaufen sollen. Gut, alles in Ordnung! Aber wieso sollen sie dann auf einer Autobahn kontrolliert werden und eine Strafe nach Hause bekommen, wenn sie keine Umweltverschmutzung machen und keinen Lärm erzeugen? Ich glaube, dass man auch das bedenken muss. Man muss auch das in diese ganze Diskussion einführen. Was passiert mit diesen Leuten, die mehr Geld ausgeben und damit einen Beitrag leisten wollen? Sollen diese dann auch zur Kassa gebeten werden, wenn sie in einem gewissen Abschnitt die Geschwindigkeit überschreiten?

Eines sind für mich - und das ist auch erwiesen - gewisse Radarkontrollen an Stellen, wo oft Unfälle passieren und man weiß, dass dort die Unfallrate zurückgegangen ist, aber es ist etwas anderes, wenn ich die Abschnitte kontrolliere und keiner fehlerlos ist. Es ist immer diese - wie soll ich sagen? - Grünen-Kontrolle: So musst Du leben, das darfst Du machen, Fleisch sollst Du keines essen, aber Körner musst Du essen und Bio musst Du essen und das darfst Du auch nicht machen. Jetzt darf man auch nicht mehr überschreiten. Keiner ist fehlerlos. Ich bin der Erste, der auch mal zu schnell fährt. Kollegin Mair fährt noch schneller, das stimmt.

Man muss sagen, dass dies wieder einmal ein typischer Antrag gegen die sozial Schwächeren ist. Wir wissen ganz genau, wie viel Strafen heute in Italien kosten und wir wissen genau, dass der Reiche sich die Strafe leisten kann, aber es für den Schwächeren ein größeres Problem ist. Ich tue mich hier schwer, weil ich sagen muss, dass kein Mensch fehlerlos ist. Aber wenn man alles so genau kontrolliert, dann müssen wir wissen, dass wir auch sozial Schwächere und auch jene treffen, die ein Elektroauto haben. Das muss man ganz klar sagen.

Der Ersatzantrag sagt zwar eine Überprüfung, das klingt schon besser, aber prinzipiell müssen wir darauf achten. Eine Autobahn ist halt auch eine Autobahn. In Meran Tempo 30. Vielleicht hat man am Ostermontag beim Haflinger-Pferde-Galopp-Rennen die 30 km/h nicht überschritten, aber sonst müssen wir doch ehrlich sein. Wieso schafft man sich in einer Stadt noch ein Auto an, wenn man nicht fahren darf? Man muss sich schon auch das einmal fragen. Diese grüne Ideologie. Ich möchte das zu bedenken geben. Man trifft den sozial Schwächeren stärker als andere, die es sich leisten können. Man trifft auch jene Leute, die ein Wasserstoffauto oder ein Elektroauto haben oder mit Hybrid fahren.

THEINER (SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Ich glaube, dass wir jetzt eine sehr interessante Diskussion zu einem sehr wichtigen Thema erlebt haben. Ein Thema, das nicht erst heute auf der Tagesordnung der verschiedenen Institutionen, auch des Südtiroler Landtages, steht, sondern uns schon seit längerer Zeit beschäftigt.

In der Tat ist es so, dass in Italien, wie in den meisten europäischen Ländern, die Grenzwerte für Stickstoffdioxid leider nicht eingehalten werden und unter anderem Italien auch damit rechnen muss, von der EU ein Strafverletzungsverfahren zu bekommen. Das heißt, die meisten europäischen Staaten sind nicht in der Lage, diese wichtigen Grenzwerte zu respektieren. Der Staat Italien hat es sich einerseits recht einfach gemacht. Er hat zu den Regionen gesagt, Ihr müsst Maßnahmen treffen, damit der Grenzwert eingehalten wird, weil wir als Staat keine Strafe bezahlen wollen. Alle wurden aufgefordert, entsprechende Maßnahmenpakete auszuarbeiten.

Wie es auch Kollege Pöder ausgeführt hat, hat die Südtiroler Landesregierung bereits 2011 ein solches Maßnahmenpaket beschlossen. Im Jahre 2014 wurden wir wiederum aufgefordert. Es liegt uns ein konkretes Maßnahmenpaket vor, wie wir die Stickstoffdioxidbelastung hauptsächlich entlang der Brennerautobahn, aber auch in den Städten reduzieren können. Das ist gemacht worden.

Im Ministerratspräsidium wurde ein Tisch eingerichtet. Ich hatte die Ehre, dort einige Male auch persönlich anwesend zu sein. Es ist sehr schade, dass es von diesen Sitzungen keine Aufnahmen gibt, denn diese würden wirklich für Furore sorgen. Dort sind verschiedenste Institutionen, eben auch die verschiedenen Ministerien vertreten, wobei das Umwelt- und Gesundheitsministerium unsere Argumente teilen, dass es hier in erster Linie um das Recht auf Gesundheit geht. Das Transportministerium vertritt ganz rigoros die Haltung, nein, es geht in erster Linie um das Recht auf Warenaustausch. Einmal hat ein ranghoher Vertreter des Ministeriums gesagt, er verstehe überhaupt nicht, was wir hier vorbringen, denn diese Belastung, die wir in Südtirol zu verzeichnen hätten, ... Ich habe sie ihm auch gezeigt.

Wir haben in der Umweltagentur sehr aktuelle Zahlen. Auch diese Zahlen werden nicht nur in Italien, sondern auch darüber hinaus als Beispiel erwähnt, weil sie bei uns rund um die Uhr verfügbar sind. Sie können gerne reinschauen. Ich habe gerade vorher die aktuellen Zahlen konfrontiert. In Brixen waren es vor einigen Minuten 31, heute relativ günstige Werte, gestern waren sie relativ schlechter.

Also sie haben gefragt: Was wollt Ihr in Südtirol, was regt Ihr Euch bei diesen Werten auf? Was würden wir dann in Mailand machen? Ich habe mich vehement gegen diese Argumentation gewehrt. Das wird verharmlost. Es ist richtig, dass man sich mit dieser Situation auseinandersetzen muss.

Bis auf den Kollegen Sven Knoll sind wir alles keine Mediziner, aber Fakt ist, dass alle Mediziner und alle Studien dasselbe sagen. Das hat erhebliche Auswirkungen auf die Atemwege - ganz besonders negativ betroffen sind Kleinkinder und ältere Personen -, massive Auswirkungen auch auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Das kann man nicht schönreden, das ist eine Tatsache. Inwieweit die Todesfolgen und solche Prognosen zutreffend sind, lasse ich einmal dahingestellt. Fakt ist, dass wir es hier mit relevanten gesundheitlichen Auswirkungen zu tun haben. Es ist in meinen Augen ein Wunder, wie ruhig eigentlich die Bevölkerung entlang dieser Autobahnen und entlang unserer Brennerautobahn ist. Was hier passiert, ist wirklich eine grobe Beeinträchtigung des Rechtes auf Gesundheit. Fakt ist auch - und es gibt auch unzählige Studien -, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit sich positiv auswirkt.

In diesem Zusammenhang, Frau Kollegin Mair, wäre dann das Verhalten vom Kollegen Sigmar Stocker geradezu vorbildhaft. Fakt ist aber auch, dass man nicht pauschal von Reduzierung sprechen kann, sondern es ist genau festgelegt worden, innerhalb welcher Geschwindigkeit Korridore optimale Werte hätten. Politiker sind nicht befugt zu sagen, was der optimale Wert ist, sondern das hat die Wissenschaft in unzähligen Studien berechnet und uns vorgelegt. Deshalb ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit sinnvoll, was die Auswirkungen auf die Stickstoffdioxide anbelangt. Diesbezüglich gibt es einen unmittelbaren Zusammenhang, den man nicht leugnen kann.

In diesem Beschlussantrag wird keine Reduzierung beantragt, sondern man möchte in der abgeänderten Version die effektive Geschwindigkeit erheben. Es geht nicht darum, die Geschwindigkeit zu reduzieren, sondern die effektive Geschwindigkeit zu erheben und darüber in der Landtagssitzung vom September zu berichten, außerdem die Möglichkeit der Einführung von wirkungsvollen Maßnahmen, unter anderem auch das "Tutor"-Systems bis dahin zu überprüfen. Das ist, glaube ich, wirklich eine Forderung, hinter der man stehen kann. Mit diesem Beschlussantrag wird niemand überfordert, deshalb stimmen wir ihm als Südtiroler Landesregierung auch aus Überzeugung zu.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): A sentire gli interventi di alcuni colleghi sembra che noi volessimo bloccare l'Autostrada del Brennero, il problema è che la cosa minima, il minimo sindacale che noi chiediamo per la salute delle persone è che sull'Autostrada del Brennero i limiti di velocità che sono già fissati, in parte dal codice della strada, in parte aggiuntivi sull'Autostrada del Brennero, vengano rispettati. Questo vogliamo e il fatto che alcuni colleghi dicano che questa è una stupidaggine dimostra che non vengono rispettati e che ci siamo abituati al fatto che non vengono rispettati. Questo è il punto, qui non si chiede né più né meno che il rispetto di norme di legge, questo lo vorrei far capire anche al collega Urzi e a tutti gli altri colleghi. Questo è uno dei sistemi, non siamo tecnici, a noi pare che questo sia un esempio positivo, ma se se ne trovano altri più efficaci ben venga, il punto è che oggi, come ha dimostrato questo dibattito, tutti sanno che i limiti di velocità non vengono rispettati e non c'è sufficiente controllo, cioè c'è una probabilità molto alta che se uno va più veloce non venga individuato e questo è quello che noi chiediamo. Io mi stupisco veramente della posizione dell'A22, ve lo ripeto, queste sono persone che noi abbiamo nominato, quando Lei, consigliere Schiefer, dice che la situazione della Bassa Atesina è catastrofica perché l'autostrada è intasata, è praticamente una sola corsia con tutta la fila dei TIR e anche la collega Foppa con un'interrogazione ha dimostrato il traffico si riversa sulle strade statali che noi abbiamo reso più scorrevoli, più utilizzabili attraverso tutte le circonvallazioni che non fanno altro che attirare nuovo traffico, cioè ogni nuova strada moltiplica il traffico, ha ragione, consigliere Schiefer, il punto è che il presidente dell'autostrada del Brennero è un socio del Suo Bezirk e della SVP, perché non lo convoca, gli parla un attimo e gli chiede perché lui canta gli inni di gioia quando gli introiti dell'Autostrada del Brennero aumentano perché aumenta il traffico? Bisogna che ai signori Pardatscher, Costa – lo dico all'ass. Tommasini – entri nella testa che tutte le volte che loro si congratulano del fatto che è aumentato il traffico e sebbene il pedaggio non sia aumentato sono aumentati gli introiti, loro insultano, danno uno schiaffo in faccia a migliaia di persone che da questo traffico vengono avvelenate. Bisognerebbe avere almeno un minimo di modestia nel comunicare certe cose, il punto è che l'Autostrada del Brennero è una SpA, quindi punta alla massimizzazione del profitto. Io spero che nella fase di costituzione della società in house queste cose si chiariscano, cioè che per noi il tema dell'Autostrada del Brennero non è un tema di massimizzazione del profitto, ma di riduzione del traffico, se poi il profitto viene garantito da un aumento dei pedaggi va bene perché questa è una delle politiche di riduzione del traffico; naturalmente l'obiettivo fondamentale resta per noi la riduzione del traffico – sappiamo benissimo che un terzo del traffico è deviato e ci sarebbero le possibilità – ma questo è un piccolo ma concreto passo a cui penso che anche Roma non possa dire di no.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 417/15 come emendata per parti separate, come richiesto dal consigliere Knoll.

Apro la votazione sulle premesse: respinte con 3 voti favorevoli, 12 voti contrari e 12 astensioni.

Apro la votazione sul primo periodo della parte dispositiva emendata: approvato con 22 voti favorevoli, 3 voti contrari e 2 astensioni.

Apro la votazione sul secondo periodo della parte dispositiva emendata: approvato con 17 voti favorevoli, 9 voti contrari e 1 astensione.

Apro la votazione sul terzo periodo della parte dispositiva emendata: approvato con 14 voti favorevoli, 8 voti contrari e 1 astensione.

Punto 5) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 718/16 del 22/12/2016, presentata dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Heiss, riguardante il bollo auto: Più proteggi il clima, meno paghi.**"

Punkt 5) der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 718/16 vom 22.12.2016, eingebracht von den Abgeordneten Foppa, Dello Sbarba und Heiss, betreffend Kfz-Steuer: Wer mehr das Klima schützt, soll weniger zahlen.**"

Emendamento sostitutivo della mozione, presentato dai consiglieri Foppa, Heiss e Dello Sbarba:

Bollo auto: più proteggi il clima, meno paghi.

A oggi gli introiti derivanti dal bollo auto entrano nelle casse delle Regioni e delle Province autonome di Bolzano e Trento. Il bollo auto viene calcolato tenendo conto della potenza e della classe di emissioni inquinanti del veicolo. Per tale classificazione non viene tenuto conto delle emissioni di CO₂. Le direttive europee stabiliscono in questo senso un limite di produzione di CO₂ per le case produttrici di automobili. Al momento questo limite è di 130 g/km e per il 2021 è stato fissato l'obiettivo di scendere a 95 g/km. Questo valore però non viene imposto per autovettura, ma è un valore calcolato come media della flotta totale delle auto vendute. Inoltre i produttori possono stringere accordi con altre case per compensare le emissioni e calcolare la media su una flotta più ampia di veicoli.

I produttori possono quindi continuare a produrre automobili che producono più CO₂ rispetto a tale limite, compensando con un piccolo contingente di automobili più ecologiche.

Fino a che non verrà definito un limite vincolante per singola autovettura, le istituzioni hanno il dovere morale e ambientale di incentivare gli/le acquirenti a optare per autovetture meno inquinanti e che emettano meno CO₂ possibile. Le automobili, infatti, oltre a essere le principali responsabili dell'inquinamento atmosferico in città, sono anche la seconda maggiore fonte di CO₂ in Italia, dopo la produzione di energia, contribuendo così notevolmente al riscaldamento del pianeta.

Una riduzione del bollo auto per chi opta per autovetture meno impattanti, che producono sempre meno CO₂, potrebbe avere dei risvolti positivi, sulla qualità della nostra aria e per il clima. Aumentare la richiesta di questo tipo di autovetture, porterebbe i produttori poi a migliorare sempre più la tecnologia in tal senso e sarebbe un contributo importante per il raggiungimento degli obiettivi per il clima previsti dall'accordo di Parigi. Già ora è prevista in Provincia di Bolzano l'esenzione totale dal pagamento del bollo per le auto ibride ed ecologiche per 3 ovvero 5 anni per quelle che non superano i 30 g/km di emissioni di CO₂.

Poiché le Regioni e Province autonome hanno la facoltà di aumentare o diminuire gli importi dovuti sul bollo,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna
dunque la Giunta

1. a stabilire una riduzione del bollo auto per le autovetture che non superano i 95 g/km di emissioni di CO₂, limite stabilito negli obiettivi dell'Unione Europea entro il 2021;
2. a prorogare l'esenzione del bollo auto a tempo indeterminato per le autovetture ibride ed ecologiche.

Kfz-Steuer: je klimafreundlicher das Fahrzeug, desto günstiger die Steuer.

Derzeit fließen die Einnahmen aus der Kfz-Steuer in die Kassen der Regionen und der autonomen Provinzen Bozen und Trient. Der Steuersatz wird anhand der Leistung und Schadstoffemissionsklasse des Fahrzeugs berechnet. Dabei werden die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs für dessen Einstufung nicht berücksichtigt. In den EU-Richtlinien wird den Automobilherstellern diesbezüglich ein Höchstwert an CO₂-Emissionen vorgegeben. Derzeit liegt diese Höchstgrenze bei 130 Gramm pro Kilometer und bis 2021 soll dieser Wert auf 95 g/km herabgesetzt werden. Dabei gilt dieser Grenzwert jedoch nicht je Fahrzeug, sondern für die durchschnittlichen Emissionswerte aller verkauften Fahrzeuge. Außerdem können die Hersteller untereinander Abkommen abschließen, um einen Ausgleich der Emissionswerte zu erzielen und als Grundlage für die Berechnung der Durchschnittswerte eine größere Fahrzeuganzahl heranziehen zu können.

Die Hersteller können also weiterhin Fahrzeuge herstellen, deren CO₂-Ausstoß die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten, indem ein kleiner Prozentsatz an umweltfreundlicheren Fahrzeugen im Durchschnitt für einen Ausgleich sorgt.

Solange kein verbindlicher Höchstwert pro Fahrzeug festgelegt wird, haben die Institutionen der Umwelt gegenüber die moralische Verpflichtung, die Käuferinnen und Käufer dazu anzuspornen, sich für schadstoffärmere Fahrzeuge zu entscheiden, die so wenig CO₂ wie möglich ausstoßen. Auf unsere Autos ist nämlich nicht nur die größte Luftverschmutzung in den Städten zurückzuführen, sondern sie stellen italienweit nach dem Energieerzeugungssektor auch die zweitgrößte CO₂-Quelle dar und tragen somit erheblich zur Erderwärmung bei.

Eine Verringerung der Kfz-Steuer zugunsten jener, die sich für umweltfreundlichere Fahrzeuge mit immer weniger CO₂-Emissionen entscheiden, könnte sich u. a. auf Luftqualität und Klima positiv auswirken. Eine gesteigerte Nachfrage nach dieser Art von Fahrzeugen würde außerdem die Hersteller dazu bewegen, die Technologie in diesem Sinne immer weiter zu verbessern, was zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens wesentlich beitragen würde. Bereits heute sind Hybridautos und umweltfreundliche Pkws in Südtirol für drei Jahre von der Bezahlung der Kfz-Steuer befreit – für Autos, die nicht mehr als 30 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen, gilt die Steuerbefreiung sogar für fünf Jahre.

Die autonomen Provinzen und Regionen haben die Möglichkeit, die im Rahmen der Kfz-Steuer geschuldeten Beträge zu erhöhen oder zu verringern.

Aus diesem Grund

verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,

1. eine Senkung der Kfz-Steuer für jene Pkws, die nicht mehr als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen, einzuführen – dieser Grenzwert wurde von der EU als Ziel für das Jahr 2021 festgelegt;
2. die Befreiung von der Kfz-Steuer für Hybridautos und umweltfreundliche Pkws auf unbestimmte Zeit zu verlängern.

Emendamento alla parte dispositiva, presentato dai consiglieri Foppa, Dello Sbarba e Heiss: La parte dispositiva è così sostituita:

"1. a verificare se sia possibile stabilire una riduzione del bollo auto per le autovetture le cui emissioni non superano 95 g di CO₂ per chilometro, secondo l'obiettivo stabilito dall'Unione Europea entro il 2021;

2. a verificare inoltre sia possibile esentare dal bollo auto le autovetture ibride e quelle ecologiche anche dopo i primi 3 ovvero 5 anni."

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

"1. zu prüfen, ob sich eine Senkung der Kfz-Steuer für jene Pkws, die nicht mehr als 95 g CO₂ pro Kilometer ausstoßen, einführen lässt, was der Zielsetzung der Europäischen Union bis zum Jahr 2021 entspricht;

2. ebenfalls zu prüfen, ob die Befreiung von der Kfz-Steuer für Hybridautos und umweltfreundliche Pkws auch über die 3 bzw. 5 Jahre hinaus möglich ist."

La parola alla consigliera Foppa per l'illustrazione della mozione.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir haben uns angesichts der Publikationen der Daten zur Luftverschmutzung und zur Luftqualität in Südtirol dazu entschieden, diesmal gerade Beschlussanträge zum Thema Verkehr vorzuziehen. Das ist jetzt der zweite nach dem "Tutor"-Thema. Wir sind der Meinung, dass es in erster Linie sehr positiv ist, Anreize für jene zu schaffen, die umweltfreundliche Verkehrsmittel wählen. Das ist also eine Möglichkeit dazu.

Ich möchte aber damit beginnen, einen kleinen Nachtrag als Anhang zum vorigen Beschlussantrag zu machen. Ich möchte der Kollegin Tamara Oberhofer noch antworten, die nämlich die Verkehrstoten ins Feld geführt hat. Ich möchte dazu sagen, dass es sehr fundierte Studien dazu gibt, was die Luftverschmutzung an Leben nimmt. Die europäische Umweltagentur hat 2017 einen Bericht zur Luftqualität veröffentlicht. Wenn man die Berechnungen zu den vorzeitigen Todesfällen aus Luftverschmutzung auf die Brennerachse herunterrechnet, dann sind es 68 Personen pro Jahr in Südtirol, die aufgrund der Luftverschmutzung entlang der Brennerachse vorzeitig sterben. Das sind doppelt so viele als Verkehrstote. Das wollte ich noch dazu gesagt haben. Das ist vielleicht nicht so deutlich sichtbar wie ein Verkehrsunfall. Es sind schleichende

Krankheiten und schleichende Tode, die leider mit der Luftverschmutzung einhergehen. Das ist eine Wirklichkeit, die man in aller Tragik aufzeigen muss. Nun zurück zur Steuer.

Derzeit fließen die Einnahmen aus der Kfz-Steuer in die Kassen der Regionen und der autonomen Provinzen Bozen und Trient. Der Steuersatz wird anhand der Leistung und Schadstoffemissionsklasse des Fahrzeugs berechnet. Dabei werden die CO²-Emissionen des Fahrzeugs für dessen Einstufung nicht berücksichtigt. Ich möchte sagen, das kann jetzt verwirrend wirken.

Wir haben von den Stickstoffoxiden gesprochen. Die Stickoxide sind schädliche und gesundheitsschädigende Gase. CO² ist kein gesundheitsschädigendes Gas. CO² ist das, was wir ausatmen, es ist das Gas, das automatisch aus jeder Verbrennung entsteht. CO² ist in diesem Sinne nicht ein Problem für die Gesundheit im direkten Sinne, sondern für das Klima weltweit. CO² ist neben Methan das größte und wichtigste Treibhausgas, das den Treibhauseffekt produziert. Treibhauseffekt klingt vielleicht ein wenig altmodisch, aber so wurde es früher genannt. Es ist die Erderwärmung, die insbesondere aus zu viel CO² entsteht, auch durch Direktausstoß von Methan. Von nicht verbranntem Methan in die Atmosphäre entsteht Treibhausgas. Das Wichtigste ist aber das CO². Das heißt nicht mehr Treibhauseffekt, weil die Marketing-Stuben des Präsidenten Bush vor einigen Jahren beschlossen haben, nicht mehr Treibhauseffekt, sondern "climate change", also Klimawandel zu sagen, was ja ein bisschen weniger weh tut als das Wort "Treibhauseffekt". Treibhauseffekt betrifft uns übrigens alle. Wir haben erst wieder in diesen Tagen gehört, auch vom Südtiroler Gletscherforscher Kaser, wie sehr der Gletscherschwund und der Schwund des Permafrostbodens in den Alpen ein Thema ist. Besonders makaber ist beispielsweise der Rückgang am Pasterzengletscher. Da waren im vorigen Jahr minus 44 Meter zu verzeichnen. Das muss man sich mal vorstellen! Das Weltklima kann vielleicht Thema für Weltkonferenzen und für trockene Berechnungsformeln sein, aber es ist etwas, was sich ganz klar und deutlich auf unsere Umwelt und auf unseren Alpenraum auswirkt. Diese Auswirkungen haben auch wir in unserem Alltag und in unserem Verbrauch in der Hand.

Deshalb zurück zum CO². In den EU-Richtlinien wird den Automobilherstellern diesbezüglich ein Höchstwert an CO²-Emissionen vorgegeben. Derzeit liegt diese Höchstgrenze bei 130 g/km und bis 2021 soll dieser Wert auf 95 g/km herabgesetzt werden. Dabei gilt dieser Grenzwert jedoch nicht je Fahrzeug, sondern für die durchschnittlichen Emissionswerte aller verkauften Fahrzeuge. Außerdem können die Hersteller untereinander Abkommen abschließen, um einen Ausgleich der Emissionswerte zu erzielen, um als Grundlage für die Berechnung der Durchschnittswerte eine größere Fahrzeuganzahl heranziehen zu können.

Die Hersteller können also weiterhin Fahrzeuge herstellen, deren CO²-Ausstoß die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten, indem ein kleiner Prozentsatz an umweltfreundlicheren Fahrzeugen im Durchschnitt für einen Ausgleich sorgt. Das ist Augenauswischerei auf höchster Ebene!

Solange kein verbindlicher Höchstwert pro Fahrzeug festgelegt wird, haben die Institutionen der Umwelt gegenüber die moralische Verpflichtung, die Käuferinnen und Käufer dazu anzuspornen, sich für schadstoffärmere Fahrzeuge zu entscheiden, die so wenig CO² wie möglich ausstoßen. Auf unsere Autos ist nämlich nicht nur die größte Luftverschmutzung in den Städten zurückzuführen, sondern sie stellen Italienweit nach dem Energieerzeugungssektor auch die zweitgrößte CO²-Quelle dar.

Mit der Kfz-Steuer kann man hier ansetzen und sie für jene verringern, die umweltfreundliche Autos kaufen und fahren. Ich spreche hier von CO²-Emissionen, weil das die Klimagase sind. Wenn wir hier Förderungen schaffen, dann führt das hoffentlich zu einer gesteigerten Nachfrage nach dieser Art von Fahrzeugen und somit würden die Erzeuger herausgefordert werden, die Technologie zu verbessern. Vielleicht irgendwann auch billigere Autos herzustellen. Das wäre natürlich auch wichtig für die Erreichung der Klimaziele von Paris. Bereits heute sind Hybridautos und umweltfreundliche Pkws in Südtirol für drei Jahre von der Bezahlung der Steuer befreit. Für Autos, die nicht mehr als 30 g CO² ausstoßen, gilt die Steuerbefreiung sogar für fünf Jahre. Hier kommen wir also auf jene Autos zurück, die der Kollege Pöder angesprochen hat. Es sind nicht viele, deswegen wird die Lobby der Elektroautofahrer nicht so groß sein, die jetzt aufschreien würden, wenn sie dann nicht mehr schnell über die Autobahn rasen dürften. Viele Elektroautofahrer fahren eh schon gemütlicher, aber nicht alle. Das will ich nicht verallgemeinern.

Die autonomen Provinzen und Regionen haben die Möglichkeit, die im Rahmen der Kfz-Steuer geschuldeten Beträge zu erhöhen oder zu verringern. Hier wollen wir also ansetzen. Ich verlese nicht den ursprünglichen Teil, der war etwas entschiedener. Die Landesregierung hat einen Änderungsantrag vorgeschlagen, den wir aufgenommen haben und der das Ganze nicht nur mildert, sondern sehr verwässert, aber

das war das, was die Verhandlung zugelassen hat und so haben wir es angenommen, denn nichts wäre schlechter.

Der beschließende Teil hat jetzt folgende Fassung: Die Landesregierung erhält den Auftrag zu prüfen, ob sich eine Senkung der Kfz-Steuer für jene Pkws, die nicht mehr als 95 g CO² pro Kilometer ausstoßen, einführen lässt. Zweitens, ebenfalls zu prüfen, ob die Befreiung von der Kfz-Steuer für Hybridautos und umweltfreundliche Pkws auch über die 3 bzw. 5 Jahre hinaus möglich ist. Vielen Dank!

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol – Ladinien): Ich bin gegen diesen Beschlussantrag. Wenn schon bin ich für die generelle Senkung der Kfz-Steuer für alle. Sie werden sich wundern. Ich hatte einmal ein Auto, mit dem ich 3 Jahre lang von der Kfz-Steuer befreit war. Das war ein Diesel. Ja, das war ein Diesel! Das war ja herrlich! Plötzlich hören wir jetzt, der Diesel muss verboten werden. Wir hatten hier tatsächlich die Befreiung von der Kfz-Steuer für 3 Jahre für Diesel-Autos. Heute sind Diesel-Autos verpönt, also das ist auch wieder nur eine reine Augenauswischerei.

Wir wissen ja - und das müssten Sie als Grüne am besten wissen -, dass die längere Benutzung eines Fahrzeuges die Umwelt, insgesamt gesehen, von der Öko-Bilanz, vom CO²-Ausstoß und von der Energiebilanz her, weniger belastet als wenn wir plötzlich alle umsteigen und ein neues Hybridauto kaufen würden. Wer verdient daran? Nur die Autoindustrie, denn es geht nur darum. Warum werden Diesel-Autos weiterhin produziert? Weil die Autoindustrie Milliarden in die Entwicklung und Forschung von Verbrennungsmotoren investiert hat und weiterhin diese Autos verkaufen will, ganz klar, um das Geld wieder hereinzuholen. Warum gibt es jetzt diese Diesel-Hysterie! Weil dieselbe Industrie natürlich auch die E-Autos, Hybridautos und alles andere zusätzlich verkaufen will. Diese verdienen sich dumm und dämlich in doppelter Hinsicht. Das sind reine Lobby-Interessen. Natürlich wäre es toll, wenn jetzt auf gleich nur mehr E-Autos fahren würden. Dann würden wir allerdings mit Uran-Strom fahren. Das muss dann auch klar sein. Einerseits wollen wir alle Atomkraftwerke schließen und andererseits sollen wir alle mit E-Autos fahren. Woher nehmen wir den Strom? Ich bin sicherlich nicht dagegen, wenn wir alle mit E-Autos fahren, wenn wir uns das leisten können.

Was machen wir dann mit den Dieselfahrzeugen und mit den Benzinfahrzeugen, die unterwegs sind? Das ist ein Problem, das hier unterschätzt wird. Warum sollen jetzt plötzlich wieder Steuerbegünstigungen für den Kauf neuer Autos geschaffen werden? Warum denn um Himmels Willen? Warum diese Scheinheiligkeit, die wir schon einmal hatten? Wir hatten die Diesel-Steuerbefreiung. 3 Jahre lang gab es diese Befreiung für Autos, die man heute nicht mehr in die Städte fahren lassen will. Damals war es dieselbe Maßnahme und das wurde auch umweltpolitisch begründet. Wir müssen, wenn schon, auf einer ganz anderen Ebene die Industrie dazu zwingen, die Autos umzurüsten, wenn sie wirklich nicht sauber sind. Aber dass die Autofahrer bestraft werden, dass derjenige, der sich einen Diesel gekauft hat, jetzt wieder benachteiligt sein soll, dass er nicht mehr in die Städte hineinfahren darf, dass er am besten morgen nicht mehr fahren noch mehr Steuern bezahlen sollte, das kann so nicht gehen. Er ist immer der Dumme.

Das E-Auto wird gefördert und von der Steuer befreit. Das sind natürlich tolle Ansätze, wenn man sich da so hineindenkt und romantisiert, Öko-Romantik. Aber wir wissen auch, dass, wenn Sie von Klimaerwärmung, von Treibhausgasen, von CO²-Ausstößen sprechen, dies kein lokales Problem, sondern ein globales ist. Wir kennen auch diesen Vergleich, der immer wieder herangezogen wird - man kann es schon fast nicht mehr hören -, dass ein Kreuzfahrtschiff am Tag mehr CO²- und Feinstaub-Ausstoß wie 5 Millionen Autos hat. Der Autofahrer ist immer der Depp, der soll immer derjenige sein, der dafür herhalten soll. Ich bin dagegen, dass das nur eine punktuelle Reduzierung ist. Wenn Sie eine starke Reduzierung der Kfz-Steuer insgesamt als Entlastung auch sozialer und familienpolitischer Natur wollen, dann ist das wunderbar, aber nicht, dass wieder eine Kategorie bevorteilt wird.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Bei einem Punkt, den Kollege Pöder jetzt gerade vorgebracht hat, hat er schon recht, wenn er sagt, dass diese Umstellung auf Elektroenergie oft eine Scheindiskussion ist, dass von heute auf morgen eine Umstellung nicht möglich wäre und dass vor allem nicht nur auf europäischer Ebene, sondern weltweit einheitliche Kriterien für die Autohersteller vorgegeben werden müssten, was beispielsweise den Batteriewechsel anbelangt. Solange jedes Unternehmen sein eigenes System produziert, wird das nicht kundenfreundlich sein. Ich nenne als Beispiel gerne Israel, denn dort gibt es bereits seit Jahren Elektroautos. Dort gibt es ein einheitliches System, wo die Autos mit derselben Batterie fahren. Dort muss nicht aufgeladen werden. Da fährt man zur Tankstelle hin, wechselt die Batterie aus und fährt

weiter. Das ist ein System, das funktionieren würde. Ein System, wie wir es in Europa haben, wo jedes Unternehmen eigenständig forscht und eigenständige Batterien herstellt, wird nicht in die Serienreife gehen.

Grundsätzlich, auch wenn das jetzt abgeschwächt ist, werden wir diesem Antrag zustimmen. Es ist allerdings zu befürchten, dass die Wirksamkeit auch in Bezug auf die Autofahrer nicht sehr groß sein wird. Leider ist ein Anreiz - das gehört wahrscheinlich zum Menschen dazu - nicht so viel wert wie eine Bestrafung. Ich glaube, wenn ich den Vergleich mache - fahre ich mit einem Elektroauto, weil ich weiß, ich werde weniger Steuern zahlen oder fahre ich mit einem Elektroauto, weil ich weiß, dass ich auf der Brennerautobahn mit einem Benzinauto mehr Steuern zahlen müsste -, dann würden sich sehr viele Personen für das Elektroauto entscheiden. Das fließt in die ganze Diskussion mit hinein.

Nichtsdestoweniger geht der Antrag in die richtige Richtung, dass die Technologien finanziell gefördert werden sollen, die eine entsprechende Reduzierung der Treibhausgase vorsehen. Ich wusste nicht, dass es nicht mehr politisch korrekt ist, das Wort "Treibhauseffekt" zu gebrauchen, aber ich sage es trotzdem. In der Zielrichtung ist doch vorgesehen, dass man hier etwas machen soll. Auch wenn der amerikanische Präsident meint, dass es keinen Treibhauseffekt geben würde und auch wenn wir heuer einen recht strengen Winter hatten, der uns vielleicht vom Gegenteil überzeugen würde, ist das eine Tatsache, die einfach nicht wegzuleugnen ist.

Ich glaube auch, dass man alle Diskussionen, was die CO²-Emissionen und die Stickstoffdioxide angeht, nicht getrennt betrachten sollte. Das ist die Summe des gesamten Problems, das hier auf uns zukommt und hier braucht es Maßnahmen.

Ich möchte eines noch sagen. Auch das gehört zu dieser Diskussion dazugesagt. Es gibt unterschiedliche Grenzwerte. Italien hat einen Höchstwert von 40 mg/m³ Luft, in Österreich sind es 30 mg. Die WHO empfiehlt sogar nur 20 mg/m³. Hier wird auch ein Vergleich schwierig, wenn es in Südtirol heißt, dass wir nur eine Überschreitung von 20% haben. Niemand sagt aber dazu, dass wir einen wesentlich höheren Grenzwert haben. All das gehört mit in diese Diskussion. Deshalb unsere Zustimmung zu diesem Antrag.

SCHIEFER (SVP): Ich werde jetzt nicht ins Meritorische dieses Antrages eindringen, sondern möchte nur daran erinnern, dass ein Kompromiss zwischen den Vertretern und Vertreterinnen der Grünen und des Landeshauptmannes vereinbart wurde. Somit werden wir im Sinne dieser Absprache die Prämissen ablehnen und den beschließenden Teil annehmen.

Ich möchte aber eines dazusagen. Diese ganze Diskussion über E-Autos und schadstoffarme Autos klingt manchmal ein bisschen paradox und nicht immer sehr glaubhaft. Am meisten wäre unserer Luft wohl gedient, wenn wir alle weniger mit dem Auto fahren würden. Jeder, ich natürlich inbegriffen, sollte ein bisschen Gewissensforschung machen und sich fragen, wie oft man ohne Grund und sinnlos mit dem Auto fährt. Am meisten erspart bliebe es uns, wenn wir weniger fahren würden, wenn wir weniger unterwegs wären, nicht nur mit den Dienstaautos, sondern auch mit den Privatautos, natürlich auch die Lkws, die Leerfahrten usw. Wenn alles strenger kontrolliert und von den direkt Betroffenen ernst genommen würde, dann würden wir uns am meisten ersparen. Dann bräuchten wir keine E-Autos. In diesem Sinne sollten wir alle darüber nachdenken und unser Fahrverhalten grundsätzlich versuchen zu ändern. Dann haben auch alle anderen Diskussionen einen Sinn. Danke!

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Nur ganz kurz. Kollege Schiefer, das sind wirklich goldene Worte, die wir aus Deinem Mund vernehmen. Wir können nicht sagen grüne Worte, aber goldene Worte. Effektiv ist die beste Umweltpolitik die Politik der Verkehrsvermeidung. Insofern hat sich die Diskussion stark verlagert.

Wir erinnern uns daran, dass vor 10 oder 15 Jahren das Thema folgendermaßen noch hieß: Soll man Verkehr vermeiden? Wie kann man Verkehr vermeiden? Wie kann man mit dem Rad fahren? Wie kann man die fossile Mobilität verringern? Ein großes, ein wichtiges Thema, das gefühlt wurde, weil es ein Thema der Sicherheit, der Lebensqualität war. Aktuell hat sich die Debatte in Hinsicht auf Sicherheit, auf Lebensqualität verlagert. Deswegen ist diese Frage ein wenig außer Blick geraten und ist auch ein Grund dafür, warum aktuell wieder so wild gefahren wird. Ich glaube schon, dass das mit den gesellschaftlichen Befindlichkeiten zusammenhängt. Unser Beschlussantrag, den die Kollegin Foppa vorgestellt hat, ist wirklich auch hier das Minimum vom Minimum.

Es geht nicht darum, die Fahrzeuge einzutauschen. Der Kollege Pöder hat völlig recht, wenn er sagt, dass die Anschaffung eines neuen Fahrzeuges, ob Öko- oder E-Mobil, die eigentliche Umweltbelastung

darstellt, weil bei der Herstellung enorm viele Ressourcen verbraucht werden. Hier geht es wirklich darum, keine Umrüstung zu verlangen, aber jene ein wenig zu prämiieren, die ein umweltfreundliches Fahrzeug fahren. Das ist doch wohl nachvollziehbar. Deshalb bitten wir, diesen sehr schaumgebremst akzeptierten Beschlussantrag anzunehmen.

Kollege Schiefer hat gesagt, dass der beschließende Teil mit dem Landeshauptmann vereinbart worden sei, vielleicht auch ein wenig mit dem Umweltlandesrat. Das wollen wir hoffen. In den Aussagen des Kollegen Schiefer deutet sich auch an, dass sich die Identifikation seiner Fraktion mit dem Beschlussantrag in sehr engen Grenzen hält. Nicht wahr, Landesrat Theiner?

STOCKER S. (Die Freiheitlichen): Wir werden uns bei diesem Antrag der Stimme enthalten. Er ist sicher intelligenter als das Dieserverbot in den Städten. Das muss ich einfach sagen. Das wäre für mich schon eine Frechheit gewesen oder es ist eine Frechheit, sollte es nach den Wahlen eingeführt werden. Noch traue ich dem Parteiobmann oder auch dem Wahlkampfleiter nicht, dass nach den Landtagswahlen nicht doch das Dieserverbot von Seiten der SVP in den Städten kommt. Das sage ich ganz klar.

Der Antrag ist sicherlich sinnvoll. Wir haben das Problem, dass viele Menschen nicht über die Runden kommen und sich deshalb auch Autos zweiter Hand kaufen. Zweiter Hand wird man solche Autos zurzeit nicht bekommen. Zudem sind solche Autos auch teuer für Alleinerziehende oder ältere Personen usw. Ich bin schon auch der Meinung, dass man die Kfz-Steuer für alle senken sollte. Hier trifft man nur jene, die es sich leisten können, wobei ich schon zugebe, dass nur so die Industrie gefordert wird, wenn man mehr in die Technologie investiert. Wir hier im hohen Haus sind auch gefordert zu schauen, dass alle in einem gewissen Sinn gleichberechtigt sind. Hier kommen nur jene zum Zug, die es sich leisten können. Da müssen wir ganz ehrlich sein. Wenn man heute nicht in einer gewissen Einkommensstufe ist, wird man sich solche Autos nicht kaufen können und auch nicht zweiter Hand am Markt. Das bekommt man einfach noch nicht. Deshalb schließen wir hier eine ganze Kategorie vollkommen aus. Das ist das Einzige, das mich an dieser Angelegenheit stört.

Viele, die ein Elektroauto haben, wären glücklicher, wenn sie Zuhause beim Auftanken weniger Strom zahlen würden. Wenn der Strom weniger kosten würde, wäre ihnen mehr geholfen. Die Steuer könnte man dann für alle gleich lassen. Hier kommen wir minder bemittelten Bürgern sicherlich nicht entgegen. Das ist das Einzige, das uns stört, deswegen enthalten wir uns der Stimme.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Alcuni colleghi nel loro intervento hanno sollevato un tema che ha una certa importanza, cioè quello del rapporto tra sociale e ambiente. I colleghi dicono che si va incontro a chi se lo può permettere, il punto è che questa mozione va esattamente nella direzione, per quel che si può fare – perche qui i passi che noi possiamo fare sono piccolissimi – però per quel che si può fare, confrontatevi con la mozione, la mozione dice che chi si dota di un'auto ecologica ha un vantaggio maggiore di quello che ha adesso. Naturalmente questo è il nostro tentativo di mettere insieme le esigenze di tutela sociale delle persone e le esigenze dell'ambiente in modo da far sì che la tutela dell'ambiente sia alla portata di tutti i portafogli, detto brutalmente. Questo è un tema che io non sottovaluto, i colleghi Foppa e Heiss lo potranno confermare, io pongo sempre il problema del fatto che l'incontro tra sociale e ambiente è un incontro non scontato, però bisogna renderlo accessibile, bisogna rendere accessibile a tutti i portafogli e a tutte le condizioni sociali l'essere rispettosi dell'ambiente. Mi pare che la mozione vada in questa direzione, perché riduce il costo, però c'è anche l'ambiente che dice che si differenzia tra diversi modelli di automobile e non si facilita invece l'acquisto di automobili inquinanti, questo mi sembra il minimo per mantenere in equilibrio questi due aspetti fondamentali si cui è bene discutere per trovare i modi migliori per congiungerli e non per contrapporli.

PRESIDENTE: Prima di passare la parola all'assessore Theiner grüßen wir die Klassen 2A und 2B der Wirtschaftsfachoberschule Mals mit der Frau Prof. Patscheider. Herzlich willkommen im Landtag!

La parola all'assessore Theiner, prego.

THEINER (SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Immer wenn es um Umweltthemen geht und insbesondere um den Verkehr, ist auch für emotionalen Zündstoff gesorgt. An dem fehlte es heute bestimmt nicht.

Ich möchte einleitend Folgendes noch fragen: Was ist hier eigentlich gefordert? Hier ist nicht von Dieselfahrverboten die Rede, die hier in der Debatte auch bemüht wurden, sondern hier geht es einzig und alleine um Folgendes. Wenn man Fahrzeuge hält, die weniger Schadstoffe ausstoßen, dann hat man steuerlich einen Vorteil. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist halt so! In der ganzen EU setzen die Staaten verschiedene Akzente, um die Bevölkerung dazu zu bringen, schadstoffärmere Autos anzuschaffen. Um nichts anderes geht es dabei! Deshalb haben wir, der Landeshauptmann und der Unterfertigte in seiner Funktion als Umweltlandesrat, zur Fraktion der Grünen gesagt, dass wir uns auf diesen Beschlussantrag verständigen. Was hier alles impliziert wurde wie die Fahrverbote, die sozial Schwachen, die man hier bestraft usw., hat nichts damit zu tun.

Wir machen das, was alle europäischen Länder machen, unabhängig von der politischen Ausrichtung, ob es nun Rechtsregierungen oder einige wenige Linksregierungen sind. Alle setzen solche Anreize. Es gibt kein Land mehr, das nicht solche Anreize setzt. Genau in diese Richtung geht es.

Ich möchte aber auch die Gelegenheit nutzen, weil die Dieselfahrverbote hier aufgeworfen wurden, dies hier im Landtag nochmals klarzustellen. Wir sind vom Staat aufgefordert worden, ein Maßnahmenpaket zu erarbeiten und dieses dem Ministerrat zu übermitteln, wo wir Maßnahmen vorschlagen, wie wir die Grenzwerte einhalten können, die von Europa gefordert werden, aber auch vom Staat vorgegeben werden. Es gibt einen technischen Tisch. An diesem sind die Umweltagentur, die Gemeinden, die Wirtschaftsverbände und die Umweltverbände beteiligt und diese diskutieren über ein Maßnahmenpaket. Dort steht Folgendes drinnen: Sollten alle anderen Maßnahmen nicht greifen, dann haben die Gemeinden ab dem Jahr 2019 auch die Möglichkeit, Dieselfahrverbote der Euroklasse 3 zu verhängen. Das heißt aber nicht, Kollege Stocker, dass die Stadt geschlossen wird, wie hier polemisiert wurde, sondern genau jene Straßenzüge, die am meisten davon betroffen werden. Hier werden die jeweiligen Städte, in diesem Fall die Stadt Bozen, einen Vorschlag machen, wie man das entsprechend handhaben könnte. Die anderen Städte werden mit anderen Maßnahmen in der Lage sein, die Grenzwerte einzuhalten. Es geht um nichts anderes! Wir haben in diesem Maßnahmenpaket nur den Rahmen, wo man sagt, die Gemeinden sind befugt. Damit sind wir in Südtirol nicht revolutionär unterwegs, sondern das ist etwas, was in ganz Italien bereits geschieht. Dort ist es nicht so fakultativ.

Wenn man sich die Lombardei anschaut - diese hat bekanntlich eine Rechtsregierung -, dann ist es dort flächendeckend vorgesehen, wenn bestimmte Werte erreicht werden. Wir haben hier nur vorgesehen, dass die Gemeinden fakultativ die Möglichkeit erörtern, wo sie das machen, im Unterschied zur Lombardei oder auch zu anderen italienischen Regionen. Sie können im Internet zum Beispiel die Emilia Romagna oder die Lombardei unter "piano aria pulita" suchen. Dort sehen Sie die verschiedenen angeführten Maßnahmen. Dort ist das verpflichtend angeführt, was wir hier heute vage diskutieren. In der Lombardei hat man das flächendeckend schon umgesetzt. Das soll keine Abschreckung der Wähler sein, und man soll sich nicht fürchten, sondern im Gegenteil. In der Lombardei haben dies die politischen Parteien, gerade die Lega Nord, die keine Linkspartei oder keine ökologisch ausgerichtete Partei ist, sondern ziemlich stramme Positionen vertritt, im Wahlkampf immer wieder als positives Aushängeschild angeführt.

Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, nochmals: Um was geht es in diesem Beschlussantrag? Um nichts anderes, als dass man Anreize für jene Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter schafft, die Autos anschaffen möchten, die weniger Schadstoffe ausstoßen, damit sie steuerlich bevorzugt werden. Hier ist die Südtiroler Landesregierung nicht gezwungenermaßen, sondern mit Überzeugung dafür; das möchte ich betonen. Deshalb stimmen wir dem Beschlussantrag zu.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich danke dem Landesrat für das Entgegenkommen und den Kolleginnen und Kollegen für die Debatte. Ich möchte nur noch auf ein paar Punkte eingehen, die hier aufgeworfen wurden. Ich lasse den Vorwurf gelten, dass man immer überlegen müsse, woher der Strom kommt. Das stimmt!

Natürlich kann man nicht davon ausgehen, dass Elektroautos per se umweltfreundlich sind, wenn der Strom aus nicht umweltfreundlicher Produktion kommt. In Europa ist das einfach so und wir alle sind im nationalen bzw. internationalen Strommix drinnen. Das stimmt!

Was ich nicht verstehe, ist der Vorwurf vom Kollegen Pöder zu den älteren Autos. Gerade dieser Antrag zielt ja darauf ab, dass nicht nur die neuen umweltfreundlichen Autos gefördert werden sollen, sondern auch die älteren. Bis jetzt ist es ja so, dass nur die ersten 3 Jahre die Steuerbefreiung gilt. In Zukunft soll es gerade über diese 3 Jahre hinaus auch noch die Steuerbefreiung geben, das heißt also, es ist nicht eine

Absage an den Neukauf von Autos oder der ständigen Erneuerung des Fuhrparks, sondern eine Ermunterung, ein Auto auch länger zu halten. Somit, Kollege Pöder, gibt es auch die Möglichkeit und die Verbesserung für jenen, der ein Zweitauto kaufen will, das vielleicht älter als 3 Jahre ist. Wenn man momentan ein Auto kauft, das älter als 3 Jahre ist, dann muss man die Steuer zahlen. In Zukunft würde man auch für die zweite Lebensdauer des Autos diese Steuerbefreiung genießen können.

In diesem Sinne auch die Replik auf jene Kollegen der Freiheitlichen, die die soziale Frage aufgeworfen haben. Es ist in Wirklichkeit ja genau umgekehrt. Du sagst, Sigmar Stocker, es kommen nur jene zum Zug, die es sich leisten können. So hast Du es formuliert. Wir sagen, es soll für jene erleichtert werden, die es sich sonst nicht leisten könnten. Denn jede Person, die sich momentan ein umweltfreundliches Auto kauft, macht die Berechnungen.

Wenn man berechnet, dass zum Beispiel ein Hybridauto ein paar Tausend Euro mehr kostet, dann muss man sich fragen, wie lange man das Auto fahren muss, Steuern spart usw., um den Mehrbetrag wieder hereinzuholen. Es sind ein paar Jahre. Nach einem halben Jahr hat man das nicht reingeholt. Aber auf Dauer rechnet sich das. Das kommt also auch den ärmeren Leuten zugute. Für die alleinerziehende Mutter, die Du genannt hast, kommt vielleicht gerade durch Steuererleichterungen der Kauf eines Erst- oder Zweitautos in ökologischer Form erst in den Rahmen der Möglichkeiten, gerade wegen dieser Erleichterungen. Deshalb ist es ein Entgegenkommen natürlich für jene, die es sich leisten können, die diesen monetären Einsatz auch tätigen. Es ist wichtig, dass es auch solche gibt, denn das sind dann Leute, die begütert sind und eine Vorreiterrolle einnehmen und nicht das Schlimmste, sondern etwas ökologisch Günstigeres tun.

Es ist aber auch ein Entgegenkommen für jene, für die es gerade durch die Steuererleichterung in den Rahmen der Möglichkeiten kommt. Keine Fahrzeugsteuer zu zahlen, kommt allen zugute! Es kommt auch jenen zugute, die vielleicht weniger verdienen, die sich aber ein ökologisches Zweitauto kaufen. Wenn es aber älter ist als 3 Jahre, dann kämen sie nicht mehr in den Genuss der Erleichterung. Versteht ihr das? Deshalb ist es wichtig, dass dies für die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeuges gilt. Das ist gerade dann der Zugang auch für sozial schwächere oder weniger begüterte Menschen. Ich sehe den Widerspruch zwischen ökologisch und sozial manchmal auch, aber gerade in dieser Frage wäre der Widerspruch tatsächlich gelöst.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 718/16 come emendata per parti separate.

Apro la votazione sulle premesse come emendate: respinte con 6 voti favorevoli, 15 voti contrari e 8 astensioni.

Apro la votazione sulla parte dispositiva emendata: approvata con 21 voti favorevoli e 9 astensioni.

Punto 7) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 888/18 del 5/3/2018, presentata dai consiglieri Blaas, Tinkhauser e Zingerle, riguardante l'approvvigionamento energetico sostenibile nei rifugi dell'Alto Adige.**"

Punkt 7 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 888/18 vom 5.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Blaas, Tinkhauser und Zingerle, betreffend umweltfreundliche Energieversorgung der Schutzhütten in Südtirol.**"

Numerosi rifugi alpini dipendono ancora dai generatori di corrente. In provincia sono in tutto 24 i rifugi in cui si utilizzano questi apparecchi. Diversi di questi rifugi si trovano all'interno di un parco naturale. Dalla risposta all'interrogazione consiliare n. 3291/18 risulta quanto segue:

- parco naturale Sciliar-Catinaccio
rifugio Bergamo – consuma ca. 2.500 l gasolio
- parco naturale Vedrette di Ries-Aurina
rifugio Tridentina – 100 l ca.
rifugio Giogo lungo – 350 l ca.
rifugio Roma – 1.300 l ca.
- parco naturale Tre Cime
rifugio Comici – 7.000 l ca.
- parco naturale dello Stelvio
rifugio Serristori – 150 l ca.

rifugio Nino Corsi – 6.000 l ca.
 rifugio Julius Payer – 1.000 l ca.
 rifugio Borletti – 1.500 l ca.

- parco naturale Gruppo del Tessa

rifugio Plan – 500 l ca.

rifugio Cima fiammante – 1.700 l ca.

Se non si è ancora provveduto a collegarli alla rete elettrica, ciò è molto probabilmente dovuto alla posizione dei rifugi, alla mancanza di tecnologia, ai costi e al fatto che non sono previsti contributi. Al momento il collegamento esiste solo in quattro rifugi alpini: il rifugio Genova, il rifugio Firenze, il rifugio Coronelle e il rifugio Città di Milano. In particolare, visto che si tratta di parchi naturali, sarebbe auspicabile provvedere a una trasformazione di questi impianti. In caso di lavori, dove ci sono le possibilità, per l'approvvigionamento energetico vanno introdotte alternative ecosostenibili.

Ciò premesso,

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

impegna

la Giunta provinciale

- a provvedere a quanto necessario dal punto di vista amministrativo per collegare, ove possibile, i rifugi alpini di proprietà della Provincia che si trovano all'interno di parchi naturali alla rete elettrica oppure dotarli di una tecnologia ecocompatibile per l'approvvigionamento energetico;
- a considerare e introdurre la possibilità di un apposito contributo per la conversione ecologica dei rifugi alpini di proprietà privata.

Eine Reihe von Schutzhütten ist nach wie vor auf Stromaggregate angewiesen. Insgesamt müssen 24 Schutzhütten im Land mit einem Stromaggregat arbeiten. Nicht wenige davon befinden sich in einem Naturschutzgebiet und aus der Beantwortung der Landtagsanfrage Nr. 3291/18 geht folgende Auflistung hervor:

- Naturpark Schlern-Rosengarten
Grasleitenhütte Verbrauch ca. 2.500 l Öl
- Naturpark Riesenerferner-Ahrn
Birnlückenhütte Verbrauch ca. 100 l Öl
Lenkjöchlhütte Verbrauch ca. 350 l Öl
Kasselerhütte Verbrauch ca. 1.300 l Öl
- Naturpark Drei Zinnen
Zsigmondyhütte Verbrauch ca. 7.000 l Öl
- Naturpark Stilfserjoch
Düsseldorferhütte Verbrauch ca. 150 l Öl
Zufallhütte Verbrauch ca. 6.000 l Öl
Payerhütte Verbrauch ca. 1.000 l Öl
Berglhütte Verbrauch ca. 1.500 l Öl
- Naturpark Texelgruppe
Zwickauerhütte Verbrauch ca. 500 l Öl
Lodnerhütte Verbrauch ca. 1.700 l Öl

Es ist davon auszugehen, dass die Lage der Schutzhütten, die fehlende Technologie und der finanzielle Aufwand die Anbindung an das Stromnetz derzeit noch verhindern und es keine entsprechenden Förderungen gibt. Lediglich vier Hütten, die Schlüterhütte, die Regensburgerhütte, die Kölner Hütte und die Schaubachhütte sind derzeit an das Stromnetz angebunden. Besonders im Sinne eines Naturparks wäre eine Umrüstung der Anlagen empfehlenswert. Dort wo die Möglichkeiten herrschen, sollen bei anfallenden Arbeiten umweltschonende Alternativen zur Energieversorgung umgesetzt werden.

Dies vorausgeschickt,

verpflichtet

der Südtiroler Landtag

die Südtiroler Landesregierung,

- sämtliche verwaltungstechnischen Schritte in die Wege zu leiten, um die Schutzhütten im Eigentum des Landes, welche sich in Naturparks befinden, nach Möglichkeit an das Stromnetz anzubinden oder mit einer umweltfreundlichen Technologie zur Energieversorgung zu versehen;
- eine gesonderte Beitragsgewährung zur umweltfreundlichen und nachhaltigen Umrüstung von Schutzhütten im Privatbesitz zu erarbeiten und vorzusehen.

La parola al consigliere Blaas per l'illustrazione della mozione.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Danke Herr Präsident. *"Umweltfreundliche Energieversorgung der Schutzhütten in Südtirol. Eine Reihe von Schutzhütten ist nach wie vor auf Stromaggregate angewiesen. Insgesamt müssen 24 Schutzhütten im Land mit einem Stromaggregat arbeiten. Nicht wenige davon befinden sich in einem Naturschutzgebiet."*

Laut einer Landtagsanfrage vom Januar dieses Jahres geht hervor, dass es 11 Schutzhütten sind, die sich in verschiedenen Naturschutzgebieten befinden und die auch ein Aggregat verwenden. Im Beschlussantrag haben wir die Antwort dieser Anfrage aufgelistet. Es geht von der Birnlückenhütte, die lediglich 100 Liter als Verbrauch angibt, bis über die Zsigmondyhütte, die immerhin 7.000 Liter Dieselöl für das Betreiben der Aggregate verwendet.

"Es ist davon auszugehen, dass die Lage der Schutzhütten, die fehlende Technologie und der finanzielle Aufwand die Anbindung an das Stromnetz derzeit noch verhindern und es keine entsprechenden Förderungen gibt. Lediglich vier Hütten, die Schlüterhütte, die Regensburgerhütte, die Kölner Hütte und die Schaubachhütte sind derzeit an das Stromnetz angebunden. Besonders im Sinne eines Naturparks wäre eine Umrüstung der Anlagen empfehlenswert. Dort wo die Möglichkeiten herrschen, sollen bei anfallenden Arbeiten umweltschonende Alternativen zur Energieversorgung umgesetzt werden."

Dies vorausgeschickt, möchten wir den Südtiroler Landtag damit beauftragen, sämtliche verwaltungstechnischen Schritte in die Wege zu leiten, um die Schutzhütten im Eigentum des Landes, welche sich in Naturparks befinden, nach Möglichkeit an das Stromnetz anzubinden oder mit einer umweltfreundlichen Technologie zur Energieversorgung zu versehen;

weilers eine gesonderte Beitragsgewährung zur umweltfreundlichen und nachhaltigen Umrüstung von Schutzhütten im Privatbesitz zu erarbeiten und vorzusehen."

Wir haben diesen Beschlussantrag auch weit gehalten, damit eventuelle Wünsche oder Abänderungen von Seiten der Landesregierung und des zuständigen Landesrates durchaus möglich sind, weil wir, ich glaube, hier in aller Namen sprechen zu können, möchten, dass Strom in jeder Hütte ist, aber eben nicht mit Aggregaten erzeugt wird. Der Gast hat seine Bedürfnisse und auch die Schutzhütten. Denken wir ans Licht, an die Kaffeemaschine, an Gefriertruhen, an Zapfsäulen und an Geschirrspülmaschinen. Das sind alles Dinge, die man heute als selbstverständlich nimmt, aber zum Betreiben dieser Geräte braucht es Strom. Wo der Strom herkommt, interessiert den Gast in erster Linie sehr wenig, nur wenn er in die Nähe der Aggregate kommt, die stinkend und lärmproduzierend sind, dann kommt er vielleicht zum Nachdenken. Hauptsächlich in den Naturschutzgebieten wäre es möglich, die Alternativen, die es gibt, auszuschöpfen.

Ich ersuche daher um die Zustimmung des Beschlussantrages. Wie gesagt, wir sind auch offen für eventuelle Verbesserungsvorschläge. Alles, was dazu dient, diese Aggregate in Zukunft überflüssig zu machen, rechtfertigen den Zweck.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich bin etwas überraschter beim Verbrauch der Hütten. Ich kenne einige, die Birnlückenhütte oder die Lenkjöchlhütte. Dass die Birnlückenhütte, die viel mehr frequentiert wird, viel weniger Verbrauch hat als die Lenkjöchlhütte, überrascht mich.

Grundsätzlich ist das ein sehr guter Vorschlag. Umweltfreundliche Energieversorgung gerade in einem so sensiblen Bereich wie im Hochgebirge wäre sehr wichtig. Gerade dort sollte man klimaneutral arbeiten können und wollen. Wir sind stets auch für Autarkie. Wenn die Energieautarkie der Hütten erreicht werden soll, dann sollte dies nicht nur auf die Schutzhütten, sondern auch auf die Almen ausgeweitet werden. Es ist wirklich so, dass, wenn man auf die Hütte kommt und bei den laufenden Aggregaten vorbei geht, das wirklich sehr unangenehm ist. Schutzhütten sollten auch möglichst mit Seilbahnen erschlossen werden. Das wäre ein zusätzlicher Punkt, der sehr wichtig wäre. Das wäre umweltfreundlicher und besser, was die Versorgungssicherheit betrifft, als mit Helikopterflügen, die wetterabhängig sind. Da kann es auch mal pas-

sieren, dass 1 bis 2 Wochen die Versorgung der Hütten nicht möglich ist, auch was die Luft- und Lärmbelastung anbelangt. Diese Punkte sollte man auch berücksichtigen. In diesem Sinne werde ich dem Antrag zustimmen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Kollege Zimmerhofer hat schon das vorweggenommen, was die Anbindung der Hütten anbelangt. Ich glaube, dass es auch aus einem anderen Grund, der in Zukunft noch zum Tragen kommen wird, wirklich notwendig wäre. Das ist die Wasserversorgung auf den Hütten. Ein großer Teil gerade der hochalpinen Hütten, die auf 3.000 Metern stehen, speisen ihr Wasser heute noch aus Gletscherzuflüssen. Sehr, sehr viele Hütten bekommen im Sommer Probleme mit der Wasserversorgung. Dort muss Wasser mit Hubschraubern hochgebracht werden. Es würde, glaube ich, schon Sinn machen, dass man die Versorgung mit Seilbahnen langfristig garantiert, weil man zusammen mit dem Seil der Seilbahnen auch eine Stromleitung legen lassen könnte. Das ginge sozusagen in einem Abwasch. Deswegen würde dieser Antrag einen Sinn machen.

Ich hätte eine Bitte an den Einbringer des Antrages. Dieser Antrag ist von Euch in deutscher Sprache eingereicht worden. In der italienischen Sprache werden diese Hütten mit den faschistischen Namen übersetzt wie zum Beispiel die Birnlückenhütte mit "Rifugio Tridentina". Nebenbei sind die Übersetzungen falsch, denn die Zwickauerhütte ist nicht der "Rifugio Cima Fiammante". Das ist wenschon umgekehrt.

Ich erinnere daran, Kollege Blaas, dass wir hier im Südtiroler Landtag - auch die Freiheitlichen haben dem zugestimmt - einen Antrag mehrheitlich angenommen haben, dass bei den Hütten, die im Besitz des Landes sind, die faschistischen Namen nicht mehr verwendet werden, sondern nur mehr die historischen Namen. Das war damals ein parteiübergreifender Antrag, der auch von den Freiheitlichen mitgetragen wurde. Deswegen würde ich die Einbringer bitten, dass das Präsidium bei der Übersetzung diese faschistischen Namen streicht.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir finden das einen interessanten Vorschlag, denn es ist wirklich so, dass Stromaggregate auch lärm- und abgasverbreitende Ungetüme in einer Hochgebirgslandschaft darstellen, die tatsächlich stören und die ganz sicher nicht Landschaftsqualität bieten. Wir werden noch hören, was die Ämter und Abteilungen dazu gesagt haben. Das kann positiv sein. Es ist sicherlich von Vorteil, wenn es vor allem in Richtung nachhaltiger Stromerzeugung und um den Anschluss an das Stromnetz geht.

Ich möchte eine private Erzählung dazu liefern. Ich bin auch in einem Gasthaus auf 2.000 Meter Höhe aufgewachsen, wo es lange Jahre ein Stromaggregat gegeben hat. Dieses war für uns wirklich eine Art Verdammnis. Es hat nämlich immer gestunken und manchmal auch geraucht, wenn eine Überbelastung da war. Ich erinnere mich noch sehr gut an den Tag, an dem ich nach einer Saisonschließung hingekommen bin. Irgendetwas hat gefehlt. Auf einmal war es einfach nur viel schöner. Es war dann tatsächlich so, dass der Anschluss an das Stromnetz stattgefunden hatte und dieses rauchende oder lärmende Aggregat der Vergangenheit angehörte. Das nur als persönliche Erfahrung.

Insgesamt geht es um die Landschaft und um die Erhaltung einer sauberen Luft und Umwelt. Stromaggregate, die auf Öl laufen, sind ganz sicher keine Vorteile für die Umwelt und Landschaft. Vielen Dank!

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Der Antrag ist unterstützungswert, auch wenn das in der Praxis nicht immer und überall so einfach sein wird. Hier wurden eine Materialseilbahn, die aber nicht im Beschlussantrag Gegenstand ist, oder eine Stromleitung angesprochen, die zu der einen oder anderen Schutzhütte gelegt werden könnte. So einfach wird es nicht sein! Wo es diese Möglichkeit nicht gibt oder wo es landschaftlich nicht vertretbar wäre, kann es natürlich auch andere Lösungen geben. Selbstverständlich muss man dort schauen, dass die Aggregate durch eine ganz andere Möglichkeit ersetzt werden können. Jedenfalls wir hier gefordert, dass eine solche Möglichkeit geschaffen wird, sei es für die im Landeseigentum befindlichen, sei es auch für die privaten Schutzhütten, dass man auch dort prüft, ob eine Beitragsgewährung in irgendeiner Form gewährleistet werden kann, damit man die aggregatgestützte Stromversorgung wie auch immer umstellt.

Wenn es eine Stromerzeugung durch Wasserkraft geben kann, dann werden viele Schutzhütten, denke ich, diese Möglichkeit nützen, zumindest jene, die das nützen können, vielleicht nicht in unmittelbarer Nähe, sondern in größerer Entfernung. Das andere ist eine Versorgung der Transportmöglichkeiten, der Versorgung mit Lebensmitteln oder was sonst noch gebraucht wird. Auf jeden Fall wird es nicht so einfach

sein. Eine andere saubere Stromversorgung sollte man schon, wie auch immer, durch eine Umstellung von Dieselaggregaten gestützte Stromversorgung ermöglichen.

SCHIEFER (SVP): Ohne jetzt etwas vorwegzunehmen, was dann ohnehin der Landesrat sagen wird, möchte ich sagen, dass dieser Beschlussantrag sicherlich ganz interessant ist und auch einen Sinn ergibt, Kollege Blaas. Der Landesrat hat eine Abänderung vereinbart. Wenn diese angenommen wird, dann würden wir die Prämissen ablehnen, den abgeänderten Punkt 1 gutheißen und den Punkt 2 ablehnen. Danke!

THEINER (SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Ich glaube, dass der Beschlussantrag vom Kollegen Walter Blaas wirklich sehr zielführend ist. Wir alle sind uns einig, dass die Schutzhütten eine ganz besondere Visitenkarte unseres Landes sind. Wenn wir schon auch ökologisch ein Vorzeigeland im Herzen der Alpen sein sollen, dann gilt das auch in ganz besonderem Maße bei unseren Schutzhütten. Wir erleben es alle als besonders störend, wenn man auf eine Schutzhütte kommt und man schon von weitem das Knattern der Motoren hört. In diesem Zusammenhang ist es schon richtig, dass wir uns gemeinsam Gedanken machen, wie wir eine Verbesserung herbeiführen könnten.

Wir haben völlig unterschiedliche Situationen. Wir haben Hütten, wo eine Erschließung mit der Stromleitung relativ einfach ist. Wir haben aber auch Hütten, wo es extrem schwierig ist. Wir haben Schutzhütten, wo es relativ leicht ist, eine Versorgung mit Sonnenenergie und Windkraft zu bewerkstelligen. Wir haben aber auch Schutzhütten, wo es nicht möglich ist bzw. wo der Aufwand in keinem Verhältnis steht. Es hängt natürlich davon ab, ob die Schutzhütte nur im Sommer oder auch im Winter betrieben wird. Also wir haben rundum unterschiedliche Voraussetzungen.

Ich finde es aber gut, dass dies der Kollege Blaas und die Kollegen der Freiheitlichen Fraktion ange-regt haben und dass wir nicht nur darüber nachdenken, sondern Schutzhütte für Schutzhütte, die sich im Eigentum des Landes und im Naturschutzgebiet befindet, genau anschauen und verpflichtend einen Plan machen.

Wir sind uns mit dem Kollegen Walter Blaas einig, dass wir nicht nur eine Absichtserklärung machen, sondern ein Plan gemacht wird, innerhalb welcher Zeit dies dann auch umgesetzt werden soll. Wir würden beauftragt werden, genau vorzulegen, welche Hütte bezüglich der Stromversorgung wann und wie erschlossen würde. Dieser Plan sollte dann auch eine entsprechende Verpflichtung darstellen. Es soll keine Absichtserklärung sein, sondern tatsächlich umgesetzt werden.

Was die wirtschaftliche Förderung anbelangt, möchte ich auch dem Plenum unterbreiten, dass zu Punkt 2 bereits seit 25 Jahren Anlagen zur Stromerzeugung zur erneuerbaren Energie ohne Anschlussmöglichkeit am öffentlichen Stromnetz sowie Stromanschlüsse von Almen und Schutzhütten gefördert werden. Gemäß Landesgesetz Nr. 9 vom 7. Juli 2010 können für folgende Maßnahmen und Beiträge im Höchstausmaß von bis zu 80% vergeben werden: Bau und Erweiterung von Anlagen zur Erzeugung elektrischer Energie, also erneuerbare Energiequellen zugunsten von landwirtschaftlichen Gebäuden, Erstwohnungen, Betriebsgebäuden, Schutzhütten und Almhütten, für die ein Anschluss an das Stromnetz ohne einen angemessenen technischen und finanziellen Aufwand nicht durchzuführen ist. Die Beschlüsse der Landesregierung vom 14. Februar 2017, Nr. 188 und 169 begrenzen derzeit die maximale Beitragshöhe für Photovoltaik- und Windkraftanlagen in Höhe von 65%. Der Beschluss der Landesregierung Nr. 1758 sieht für die Elektrifizierung von Schutzhütten, unabhängig von den Betreibern derselben, einen Beitrag für bis zu 80% der anerkannten Kosten vor. Da, glaube ich, haben wir schon ein sehr hohes Ausmaß erreicht.

Der Kern vom Beschlussantrag des Kollegen Blaas geht dahin, was wir für Schutzhütten, die im Besitz des Landes sind, machen können. Nämlich dass wir einen verbindlichen Zeitplan erstellen, damit dies effektiv in die Tat umgesetzt wird.

PRESIDENTE: Grazie, assessore Theiner. E' stato presentato un emendamento alla parte dispositiva da parte del collega Blaas, che in questo momento è in traduzione.

Interrompo la seduta fino alle 14.30.

ORE 12.53 UHR

ORE 14.31 UHR

Namensaufruf - appello nominale

PRESIDENTE: Riprendiamo la seduta.

Proseguiamo con la trattazione della mozione n. 888/18.

Emendamento alla parte dispositiva, presentato dal consigliere Blaas: La parte dispositiva è così sostituita:

"Il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
impegna la Giunta provinciale

a far effettuare, per i rifugi alpini di proprietà della Provincia che si trovano all'interno di parchi naturali, una valutazione tecnica nonché un'analisi costi-benefici delle diverse tecnologie ecocompatibili per l'approvvigionamento energetico e l'allacciamento alla rete elettrica dei singoli rifugi. Va poi predisposta da parte della ripartizione Amministrazione del patrimonio una programmazione finanziaria strategica per la graduale conversione dei rifugi alpini."

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

"Der Südtiroler Landtag
verpflichtet
die Landesregierung,

für die Schutzhütten im Eigentum des Landes innerhalb der Naturparke, eine technische Bewertung sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse für die verschiedenen umweltfreundlichen Technologien zur Energieversorgung und der Anbindung an das Stromnetz der einzelnen Schutzhütten durchführen zu lassen. Daraufhin ist eine strategische Finanzplanung zur sukzessiven Umrüstung der Schutzhütten seitens der Abteilung Vermögensverwaltung zu erstellen."

La parola al collega Blaas per l'illustrazione.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident. Ich bedanke mich bei allen Kolleginnen und Kollegen hier im Landtag und auch beim Herrn Landesrat für die Wortmeldungen, Anregungen und Hinweise. Ich möchte auf einige Wortmeldungen eingehen.

Kollege Zimmerhofer hat recht. Auch mich haben die Verbrauchswerte für das Jahr stutzig gemacht, aber ich kann Ihnen versichern, dass dies der Antwort auf eine Landtagsanfrage entspricht. Demzufolge müssen wir sie so hinnehmen, auch wenn 100 Liter Jahresverbrauch nicht unbedingt realistisch erscheinen.

Kollege Knoll, es stimmt, dass die Erschließung durch Materialseilbahnen sinnvoll ist. Was die ganze Problematik bezüglich Wasser und Abwässer dieser Schutzhütten anbelangt, haben wir auch hier eine Anfrage und detaillierte Daten.

Aber ich wollte mich heute und in diesem Fall ganz explizit auf die Energieversorgung durch Aggregate fokussieren.

Was häufig passiert, ist, dass alternative und innovative Technik sehr teuer ist, dass diese guten Vorschläge meist am Geld scheitern. Die Betreiber einer Schutzhütte, die Mieter haben bereits mit anderen Problemen zu kämpfen. Deshalb finde ich es gut, wenn die Landesregierung von sich aus aktiv wird und Studien erstellt, wie man diese Förderungen am besten voranbringen kann.

Die Anregungen des Landesrates Theiner zur Abänderung, die mich bewogen haben, diesen Änderungsantrag einzubringen, finde ich sehr sinnvoll, denn es ist nicht nur eine Verwässerung, wie es häufig passiert, sondern tatsächlich eine Verbesserung. Ich glaube, dass wir oft genug feststellen, dass es nicht oft passiert, dass die Landesregierung von sich aus, der Landesrat von sich aus eine Verbesserung oder Konkretisierung eines Beschlussantrages vornehmen möchte. Diesem Wunsch habe ich natürlich Rechnung getragen und einen Änderungsantrag eingebracht, der Ihnen mittlerweile vorliegt.

Ich bedanke mich schon im Voraus für die Zustimmung.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 888/18 così emendata per parti separate, come richiesto dal consigliere Schiefer.

Apro la votazione sulle premesse: respinte con 9 voti favorevoli, 13 voti contrari e 3 astensioni.

Apro la votazione sulla parte dispositiva emendata: approvata con 25 voti favorevoli.

Punto 10) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 895/18 del 26/3/2018, presentata dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, riguardante l'impatto del traffico di transito."**

Punkt 10 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 895/18 vom 26.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend die Transit-Belastung."**

I dati recenti sul traffico di transito sono allarmanti. Dall'inizio dell'anno hanno attraversato il Brennero circa 60.000 veicoli pesanti in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il che rappresenta un aumento di quasi il 17 per cento. Mentre la politica da anni sta cercando soluzioni, la popolazione che vive lungo l'autostrada del Brennero sta letteralmente soffocando nel traffico.

Inoltre dopo le recenti elezioni politiche in Italia non è più sicuro che i pedaggi autostradali verranno aumentati come era stato promesso, per cui è probabile che la situazione peggiorerà ulteriormente.

A ciò si aggiunge il fatto che Italia e Germania sono in ritardo con la realizzazione delle tratte d'accesso al Tunnel di base del Brennero e che, di conseguenza, quando i lavori per il tunnel saranno ultimati nel 2026 non si potrà utilizzare a pieno la sua capacità di assorbire il traffico dell'autostrada. Il nuovo esecutivo del Land Tirolo ha già dichiarato che non intende assistere impotente al crescente inquinamento acustico e ambientale, e ha elaborato il seguente pacchetto di misure:

introduzione, per il traffico di transito, di un tetto di 1 milione di mezzi pesanti all'anno entro il 2027, con l'obiettivo di trasferire annualmente sulla rotaia 1,5 milioni di tonnellate di merci;

forte impegno a introdurre un pedaggio di corridoio tra Verona e Monaco di Baviera;

mantenimento del limite di velocità massima di 100 km/h in autostrada, per salvaguardare i polmoni e le orecchie degli abitanti del Tirolo;

adesione alla direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto con l'applicazione del principio di sussidiarietà; agire secondo il principio della verità dei costi nel settore dei trasporti significa anche aumentare i pedaggi per la presenza di emissioni acustiche e atmosferiche e tenere conto dei costi causati da rallentamenti, code e incidenti;

sostegno a iniziative attorno ai corridoi europei di trasporto, come il progetto Imonitraf, e all'elaborazione di una legislazione quadro europea per il trasferimento modale;

estensione delle misure per la riduzione dell'impatto ambientale come il divieto di transito settoriale (per esempio con l'inserimento dei camion EURO 6), graduale abolizione delle autorizzazioni per camion altamente inquinanti, introduzione di divieti di circolazione e di limiti di velocità ai sensi della legge austriaca per la riduzione delle emissioni a tutela della salute (IG-L);

analisi e verifica delle disposizioni sulle deroghe ai divieti di transito nel traffico di origine e di destinazione;

fare pressione affinché sia in Baviera sia in Italia vengano progettate e realizzate le tratte d'accesso al tunnel di base del Brennero;

fare in modo che i lavori di costruzione del tunnel di base del Brennero per la riduzione del traffico pesante nella valle dell'Inn e nella Wipptal procedano rapidamente e terminino nel rispetto del calendario previsto; non sono ammissibili ritardi dovuti alla riduzione dei fondi;

intervento nelle sedi competenti dello Stato federale austriaco per favorire la realizzazione del secondo binario nell'infrastruttura ferroviaria dalla stazione di Ötztal in direzione Vorarlberg;

realizzazione del secondo lotto di lavori per l'ampliamento della tratta nella valle Unterinntal tra Kundl/Radfeld fino a Schafteu;

rafforzamento e ampliamento dell'autostrada viaggiante;

introduzione del numero chiuso per il transito dei mezzi pesanti nei giorni di traffico particolarmente intenso per garantire la sicurezza stradale e dell'approvvigionamento;

intensificazione dei controlli sui mezzi pesanti in transito, mantenendo la frequenza e le misure di contrasto nei confronti di chi tenta di aggirare le limitazioni del traffico pesante con l'impiego di mezzi di trasporto di dimensioni ridotte, e maggiore sostegno per il trasferimento alle infrastrutture stradali sovraordinate;

verifica della fattibilità dell'introduzione di un sistema di dosaggio automatizzato che consenta di far scattare automaticamente il numero chiuso per i transiti quando il traffico dei mezzi pesanti non garantisce più la sicurezza stradale e l'approvvigionamento – questo sistema potrebbe essere installato in vari punti nevralgici come per esempio l'autostrada della Unterinntal e nella regione di Außerfern;

rafforzamento delle misure antirumore lungo le vie di transito (su tratte già esistenti e in fase di realizzazione) in collaborazione con il centro servizi ASFINAG e le ferrovie austriache (ÖBB) e mantenendo gli alti standard qualitativi praticati nel Tirolo, come è già stato fatto sulla tratta Radfeld-Baumkirchen e dovrà essere fatto sulla tratta Radfeld-Langkampfen;

introduzione di misure per ridurre il rumore delle moto e aumentare la sicurezza stradale.

Tutti questi provvedimenti potranno tuttavia portare a una significativa riduzione del traffico di transito dei veicoli pesanti solo se sono concordati e coordinati con le regioni limitrofe, e se godono del sostegno di tutti questi territori.

Per questi motivi i sottoscritti invitano

*Il Consiglio della Provincia autonoma
di Bolzano a deliberare quanto segue:*

1. Il Consiglio provinciale sostiene tutte le misure volte a sgravare la popolazione che vive lungo l'autostrada e aderisce alla sostanza del pacchetto di misure deciso dall'esecutivo del Land Tirolo per ridurre il traffico di transito.
2. Si invita la Giunta provinciale a sostenere l'esecutivo del Land Tirolo, a livello europeo e italiano, nell'attuazione di queste misure.
3. Si incarica la Giunta provinciale – nell'ambito delle possibilità legislative – di varare provvedimenti analoghi per la parte dell'autostrada del Brennero di pertinenza della Provincia di Bolzano ovvero di intervenire presso il Governo per ottenere l'introduzione di detti provvedimenti.

Die neuesten Transit-Zahlen sind allarmierend. Seit Jahresbeginn sind bereits knapp 60.000 LKW mehr über den Brenner gedonnert, als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, das ist eine Steigerung von fast 17 Prozent. Während die Politik seit Jahren nach Lösungen sucht, erstickt die Bevölkerung entlang der Brennerautobahn derweilen im Verkehr.

Nach den Neuwahlen in Italien ist es zudem fraglich, ob die zugesicherten Mauterhöhungen kommen werden, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Situation im kommenden Jahr weiter verschärfen wird.

Hinzu kommt, dass Italien und Deutschland mit den Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel im Verzug sind und dieser bei Fertigstellung im Jahre 2026 damit nicht die volle Kapazität für die Entlastung der Autobahn ausschöpfen kann. Die neue Landesregierung im Bundesland Tirol zeigt sich nicht länger gewillt, die ausufernden Lärm- und Abgasbelastungen tatenlos hinzunehmen und hat daher folgendes Maßnahmenpaket vereinbart:

Im transitierenden Verkehr eine LKW-Obergrenze von 1 Mio. Fahrten pro Jahr bis spätestens 2027 zu erreichen und eine jährliche Verlagerung von 1,5 Mio. Tonnen auf die Schiene anzustreben;

sich für die Einführung der Korridormaut zwischen Verona und München massiv einzusetzen; den Luft-100er auf der Autobahn beizubehalten, um die Lungen und Ohren der TirolerInnen zu entlasten;

eine Zustimmung zur Wegekostenrichtlinie unter dem Grundsatz der Subsidiarität. Kostenwahrheit im Verkehr bedeutet auch, Mautzuschläge für Luft- und Lärmschadstoffe zu nutzen und Stau- und Unfallkosten mit einzubeziehen;

initiativen zu europäischen Verkehrskorridoren – wie Imonitraf – voranzutreiben und eine EU-Rahmengesetzgebung zur Verkehrsverlagerung zu unterstützen;

die Ausweitung entlastender Maßnahmen wie das sektorale Fahrverbot (z. B. Aufnahme der EURO 6 LKW-Schadstoffklasse), auslaufende Genehmigungen für besonders emissionsstarke LKW, Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L);

eine Evaluierung der Bestimmungen für Ausnahmen von Fahrverboten beim Ziel- und Quellverkehr;

Druck auszuüben, damit die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel, sowohl in Bayern als auch in Italien, geplant und gebaut werden;

darauf zu achten, dass der Ausbau des Brennerbasistunnels zur Reduktion des Schwerverkehrs in der Inntalfurche und im Wipptal weiter zügig vorangetrieben und rechtzeitig fertig gestellt wird. Verzögerungen auf Grund von Budgetkürzungen werden abgelehnt;

beim Bund dafür einzutreten, dass der zweigleisige Ausbau der Bahninfrastruktur ab Ötztal-Bahnhof in Richtung Vorarlberg vorangetrieben wird;

darauf einzuwirken, dass die Umsetzung des 2. Ausbauabschnittes der Unterinntaltrasse von Kundl/Radfeld bis Schafteuau erfolgt;

die Stärkung und den Ausbau der rollenden Landstraße;

die Durchführung von LKW-Blockabfertigungen an besonders verkehrsintensiven Tagen zur Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit;

eine Intensivierung der Überwachung des transitierenden Schwerverkehrs – Beibehaltung der Kontrolldichte und Maßnahmen gegen die Umgehung der Beschränkungen des Schwerverkehrs durch den Einsatz von Kleintransportern sowie weitere Unterstützung bei der Verlagerung auf das übergeordnete Straßennetz;

die Prüfung eines automatisierten Dosiersystems – wenn durch LKW-Verkehr die Verkehrs- und Versorgungssicherheit nicht mehr gegeben ist, sollen künftig automatisch Blockabfertigungen durchgeführt werden. Dieses System ist an mehreren neuralgischen Punkten (z. B. Unterinntalautobahn, Außerfern, etc.) denkbar;

die Forcierung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Transitrouten in Zusammenarbeit mit der ASFINAG und der ÖBB auf Bestands- und Neubaustrecken unter Fortführung des hohen Tiroler Qualitätsstandards. Dieser wurde bereits auf der Strecke Radfeld-Baumkirchen umgesetzt und soll auch auf der Strecke Radfeld-Langkampfen realisiert werden;

Maßnahmen zur Eindämmung des Motorradlärms und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu setzen.

All diese Maßnahmen können aber nur dann zu einer deutlichen Reduzierung des LKW-Transits führen, wenn sie mit den Nachbarregionen abgesprochen, koordiniert und gemeinsam vertreten werden.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag:

*Der Südtiroler Landtag
wolle beschließen:*

1. Der Südtiroler Landtag unterstützt sämtliche Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung entlang der Autobahn und schließt sich inhaltlich dem Maßnahmenpaket der Tiroler Landesregierung zur Reduzierung des Transit-Verkehrs an.

2. Die Südtiroler Landesregierung wird aufgefordert, die Tiroler Landesregierung bei der Umsetzung dieser Maßnahmen auf europäischer und italienischer Ebene zu unterstützen.

3. Die Landesregierung wird beauftragt – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – gleichwertige Maßnahmen auf dem Südtiroler Teil der Brennerautobahn zu erlassen bzw. diese bei der italienischen Regierung einzufordern.

La parola al consigliere Knoll, prego.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich verlese den Antrag. *"Die neuesten Transit-Zahlen sind allarmierend. Seit Jahresbeginn sind bereits knapp 60.000 LKW – das muss korrigiert werden, denn inzwischen sind es 70.000 LKW - mehr über den Brenner gedonnert, als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, das ist eine Steigerung von fast 17 Prozent. Während die Politik seit Jahren nach Lösungen sucht, erstickt die Bevölkerung entlang der Brennerautobahn derweilen im Verkehr.*

Nach den Neuwahlen in Italien ist es zudem fraglich, ob die zugesicherten Mauterhöhungen kommen werden, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Situation im kommenden Jahr weiter verschärfen wird.

Hinzu kommt, dass Italien und Deutschland mit den Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel im Verzug sind und dieser bei Fertigstellung im Jahre 2026 damit nicht die volle Kapazität für die Entlastung der Autobahn ausschöpfen kann. Die neue Landesregierung im Bundesland Tirol zeigt sich nicht länger gewillt,

die ausufernden Lärm- und Abgasbelastungen tatenlos hinzunehmen und hat daher folgendes Maßnahmenpaket vereinbart:

- Im transitierenden Verkehr eine LKW-Obergrenze von 1 Mio. Fahrten pro Jahr bis spätestens 2027 zu erreichen und eine jährliche Verlagerung von 1,5 Mio. Tonnen auf die Schiene anzustreben;
- sich für die Einführung der Korridormaut zwischen Verona und München massiv einzusetzen;
- den Luft-100er auf der Autobahn beizubehalten, um die Lungen und Ohren der TirolerInnen zu entlasten;
- eine Zustimmung zur Wegekostenrichtlinie unter dem Grundsatz der Subsidiarität. Kostenwahrheit im Verkehr bedeutet auch, Mautzuschläge für Luft- und Lärmschadstoffe zu nutzen und Stau- und Unfallkosten mit einzubeziehen;
- Initiativen zu europäischen Verkehrskorridoren – wie Imonitraf – voranzutreiben und eine EU-Rahmengesetzgebung zur Verkehrsverlagerung zu unterstützen;
- die Ausweitung entlastender Maßnahmen wie das sektorale Fahrverbot (z. B. Aufnahme der EURO 6 LKW-Schadstoffklasse), auslaufende Genehmigungen für besonders emissionsstarke LKW, Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L);
- eine Evaluierung der Bestimmungen für Ausnahmen von Fahrverboten beim Ziel- und Quellverkehr;
- Druck auszuüben, damit die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel, sowohl in Bayern als auch in Italien, geplant und gebaut werden;
- darauf zu achten, dass der Ausbau des Brennerbasistunnels zur Reduktion des Schwerverkehrs in der Inntalfurche und im Wipptal weiter zügig vorangetrieben und rechtzeitig fertig gestellt wird. Verzögerungen auf Grund von Budgetkürzungen werden abgelehnt;
- beim Bund dafür einzutreten, dass der zweigleisige Ausbau der Bahninfrastruktur ab Ötztal-Bahnhof in Richtung Vorarlberg vorangetrieben wird;
- darauf einzuwirken, dass die Umsetzung des 2. Ausbauabschnittes der Unterinntaltrasse von Kundl/Radfeld bis Schafteuau erfolgt;
- die Stärkung und den Ausbau der rollenden Landstraße;
- die Durchführung von LKW-Blockabfertigungen an besonders verkehrsintensiven Tagen zur Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit;
- eine Intensivierung der Überwachung des transitierenden Schwerverkehrs – Beibehaltung der Kontrolldichte und Maßnahmen gegen die Umgehung der Beschränkungen des Schwerverkehrs durch den Einsatz von Kleintransportern sowie weitere Unterstützung bei der Verlagerung auf das übergeordnete Straßennetz;
- die Prüfung eines automatisierten Dosiersystems – wenn durch LKW-Verkehr die Verkehrs- und Versorgungssicherheit nicht mehr gegeben ist, sollen künftig automatisch Blockabfertigungen durchgeführt werden. Dieses System ist an mehreren neuralgischen Punkten (z. B. Unterinntalautobahn, Außerfern, etc.) denkbar;
- die Forcierung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Transitrouten in Zusammenarbeit mit der ASFINAG und der ÖBB auf Bestands- und Neubaustrecken unter Fortführung des hohen Tiroler Qualitätsstandards. Dieser wurde bereits auf der Strecke Radfeld-Baumkirchen umgesetzt und soll auch auf der Strecke Radfeld-Langkampfen realisiert werden;
- Maßnahmen zur Eindämmung des Motorradlärms und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu setzen.

All diese Maßnahmen können aber nur dann zu einer deutlichen Reduzierung des LKW-Transits führen, wenn sie mit den Nachbarregionen abgesprochen, koordiniert und gemeinsam vertreten werden.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag:

Der Südtiroler Landtag

wolle beschließen:

1. Der Südtiroler Landtag unterstützt sämtliche Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung entlang der Autobahn und schließt sich inhaltlich dem Maßnahmenpaket der Tiroler Landesregierung zur Reduzierung des Transit-Verkehrs an.

2. Die Südtiroler Landesregierung wird aufgefordert, die Tiroler Landesregierung bei der Umsetzung dieser Maßnahmen auf europäischer und italienischer Ebene zu unterstützen.

3. *Die Landesregierung wird beauftragt – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – gleichwertige Maßnahmen auf dem Südtiroler Teil der Brennerautobahn zu erlassen bzw. diese bei der italienischen Regierung einzufordern.*"

Wir haben nicht nur im letzten Jahr, sondern in den letzten Jahren erlebt, dass ein Verkehrsgipfel nach dem anderen gemacht wurde. Nur dieses – nennen wir es einmal so – "Gipfelhüpfen" hat in den letzten Jahrzehnten zu keinem Erfolg geführt. Wir haben heute bereits in verschiedenen Anträgen der Kollegen gehört, dass die Transitzahlen in den letzten Jahren nicht weniger geworden sind, sondern die LKWs über den Brenner zugenommen haben. Ich habe es bereits gesagt. Allein im ersten Quartal dieses Jahres sind 70.000 LKWs mehr über den Brenner gedonnert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Damit einher findet eine permanente Belastung der Luft und vor allem der Lärmbelastung entlang der Brennerroute statt.

Wir erinnern daran, dass es hier um Lärmmessungen geht, die teilweise das 200fache der vorgeschriebenen Grenzwerte überschreiten. Die Messstelle in Schrammbach hat beispielsweise um 107 Prozent die vorgesehenen Stickstoffdioxid-Grenzwerte im Jahresmittelwert überschritten. Das sind Zahlen und Daten, die wir als Politiker einfach nicht mehr ignorieren können. Ich hatte heute auch schon mit Kollegen aus dem Eisacktal darüber gesprochen, was beispielsweise die Kleintransporte angeht, die jetzt immer wieder auch beispielsweise auf der Staatsstraße festzustellen sind, die ausweichen jetzt auch im Zusammenhang mit den Baustellen auf der Brennerautobahn. Das ist eine Belastung, die für die Bevölkerung nicht länger zumutbar ist und die - nennen wir es ruhig ganz richtig beim Namen - auch eine Gefährdung der Gesundheit der Bevölkerung darstellt.

Ich bin aber der festen Überzeugung, dass es wenig bringt, wenn sozusagen jede Region oder jedes größere Tal entlang der Transitstrecken Einzelmaßnahmen trifft. Die Reduzierung des LKW-Verkehrs kann nur dann funktionieren, wenn es gemeinsame koordinierte Maßnahmen gibt, aber vor allem auch, wenn es gemeinsam organisierte Alternativen zum Transitverkehr auf der Straße gibt. Wenn wir feststellen müssen, dass beispielsweise in Bayern, aber auch im Trentino noch nicht einmal die Planungen für die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel angegangen werden, dann können wir uns vorstellen, wie dieser Brennerbasistunnel funktionieren wird, wenn er 2026 fertiggestellt sein wird, nämlich gar nicht, abgesehen davon, dass es eine reine Augenauswischerei ist zu glauben, dass der Brennerbasistunnel zu einer Reduzierung des Transitverkehrs auf der Brennerautobahn führen wird. Es gibt hier genügend Verkehrsstudien, die aufzeigen, dass der Brennerbasistunnel maximal einen Zuwachs schlucken können wird, aber nicht zu einer massiven Reduzierung auf der Brennerautobahn führen wird, weil in den letzten Jahren immer mehr auch der Transit auf der Brennerachse zugenommen hat.

Wir wissen auch, dass ein Großteil des Transitverkehrs auf der Brennerautobahn nur deswegen den Brenner wählt, weil zum einen die Brennerautobahn auf Südtiroler Seite und darüber hinaus auch auf italienischer Seite eine äußerst billige Maut hat und wir auf der anderen Seite auf Nordtiroler Seite einen äußerst billigen Dieseltarif haben. Die Kombination dieser beiden Dinge wirkt – Kollegin Foppa hat es so schön gesagt – wie ein Magnet auf die Transittransporte in ganz Europa. Das heißt, dass wir ein koordiniertes Vorgehen der Politik und der Wirtschaft brauchen. Die Tiroler Landesregierung hat nach langem - auch in Tirol hat man viel zu lange damit zugewartet, Maßnahmen zu setzen, gerade im Bereich der Blockabfertigungen – ganz klare Maßnahmen gesetzt. Da geht es nicht einmal so sehr darum, den Transitverkehr zu reduzieren, sondern im Grunde genommen dafür Sorge zu tragen, dass nicht der Verkehr auf der Inntalautobahn vollends zusammenbricht. Das ist eine Maßnahme, von der auch wir in Südtirol profitieren, denn wenn in Kufstein Blockabfertigungen gemacht werden, dann kommen auch pro Stunde weniger LKWs nach Südtirol. Es braucht aber konkrete Maßnahmen.

Ich stelle immer wieder fest, dass man auch von Seiten Südtirols gerade von einigen Frächtern alles daran setzt, um die Maßnahmen des Bundeslandes Tirols zu hintertreiben, dass man sich geradezu freut, wenn irgendwo auf europäischer Ebene wieder ein sektorales Fahrverbot gekippt wird. Ich glaube, so kommen wir nicht weiter. Es braucht koordinierte Maßnahmen. Die Tiroler Landesregierung hat mit diesem Maßnahmenpaket einen ersten Schritt gesetzt, der sicherlich auch ein Schritt in die richtige Richtung ist, aber es braucht auch die Unterstützung von Seiten Südtirols, genauso wie es die Unterstützung des Trentino, aber auch von Bayern braucht. Deswegen bitten wir die Landesregierung, die Maßnahmen des Bundeslandes Tirols zu unterstützen, aber auch von der italienischen Regierung gleichwertige Maßnahmen einzufordern.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ganz ohne Wortmeldung kann man diese wirklich pointierte und umfassende Stellungnahme, die vom Kollegen Knoll vorgetragen wurde, durchaus nicht über die Bühne gehen lassen.

Wir als Grüne haben heute Vormittag wirklich versucht, ein Minimalprogramm vorzulegen, um die Landesregierung hier zu gewinnen, aber auch die Mehrheit im Landtag. Das, was die Kollegen der Südtiroler Freiheit vorschlagen, ist ein umfassendes Paket, das eigentlich weitestgehend alle Punkte trifft, die wir seit Jahren anmahnen, die hier durchaus eigenständig und auch gut argumentiert entwickelt sind. Es ist tatsächlich so, dass der Transit in dieser Expansionsphase vor allem durch den Brennerbasistunnel mit Sicherheit nicht vermindert werden wird, sondern die aktuellen Mengen weiterhin auf offener Strecke transitieren werden und dass sämtliche Maßnahmen ergriffen werden sollten, die hier notwendig sind und die im Bundesland Tirol seit geraumer Zeit eingeführt werden, aber auch dort nur, wenn man so will, ein notdürftiges Palliativ bilden. Wir würden vom Nachtfahrverbot träumen bzw. von einer erhöhten Maut. Trotzdem führt im Bundesland das Nachtfahrverbot und die Mauterhöhung nicht dazu, dass der Verkehr sonderlich abbebt, aber in Tirol oder in der alten Heimat funktioniert er weit besser als auf unserer Seite und trotzdem ist alles relativ reduziert. Wir würden uns schon wünschen, dass zumindest entlang der Brenner-, der Euregio-Achse ungefähr gleiche Bedingungen einkehren, dann wäre bereits viel gewonnen.

Aus dieser Sicht kann man den Beschlussantrag wirklich unterstützen und auch die gurgiserschen Positionen wieder erkennen und auch versuchen, ein wenig jene Schande, die er über den Süden ausgießt, mit der er eigentlich den Umweltbewegungen südlich des Brenners seine Verachtung entgegenbringt, mit unseren Abstimmungen im Landtag doch ein wenig entgegenzuhalten. Wir werden zwar nicht sonderlich in der Gnade steigen, aber trotzdem ist es auf jeden Fall wichtig, dass der Landtag sich heute gerade in diesem Bereich mit unseren Beschlussanträgen, aber auch mit jenen der Kollegen der Südtiroler Freiheit einen entsprechenden Ruck und damit auch ein Zeichen gibt, um zu sagen, so kann es nicht weitergehen. Wir haben einen Stand erreicht, bei dem die Bevölkerung unter Druck gerät. Aus diesem Grund werden wir diesem Beschlussantrag selbstverständlich zustimmen.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich bin skeptisch, dass wir uns an die Maßnahmen so einfach anschließen sollen, wenn in diesem Zusammenhang im Rahmen der Europaregion nie mit uns geredet wurde. Es mag schon sein, dass die eine oder andere Maßnahme im Bundesland Tirol sinnvoll ist, aber in Sonntagsreden wird dann immer die Europaregion Tirol oder die Euregio heraufbeschworen, aber konkret hat man uns in dieses Maßnahmenpaket nicht einmal ansatzweise mit einbezogen und das ist falsch. Das muss man ganz klar sagen. Es geht nicht, dass man ganz einfach einmal Maßnahmen, die indirekt auch Auswirkungen und zwar keine positiven Auswirkungen auf Südtirol haben oder hatten, im Bundesland Tirol ohne Rücksicht auf die beteiligten Länder in der Euregio umsetzt. Es wäre also schon guter Stil und guter Ton gewesen, dass man uns mit einbezogen hätte. Es sind nicht alle Maßnahmen gold, weil sie vielleicht glänzen. Gurgiser hat zum Beispiel den 100er als schlichtweg nutzlos abgetan, aber das ist a priori keine Antitransitmaßnahme, sondern irgendeine Maßnahme, die einmal getroffen wurde.

Andere Maßnahmen wie das sektorale Fahrverbot, die Nachtfahrverbote, die Mauterhöhungen usw. mögen sinnvoll sein, die wir vielleicht in diesem Ausmaß gar nicht umsetzen könnten. Wir könnten andere Dinge tun. Man hätte sich vorher sinnvollerweise zusammensetzen sollen. Da hätte auch das Bundesland Tirol, denke ich einmal, den Kontakt innerhalb der Euregio suchen können. Ich weiß nicht, ob von unserer Seite aus in dieser Frage rechtzeitig und nicht im Nachhinein ... Ich weiß, dass im Nachhinein seitens der Südtiroler Interessensgruppen, seitens auch mancher Vertreter der Landesregierung gemault wurde, aber ob man sich rechtzeitig in die Diskussion um die verschiedenen Antitransitmaßnahmen oder um die transitbeschränkenden Maßnahmen eingeklinkt hat, würde mich schon interessieren. Vielleicht weiß man auch, ob sich die Trentiner rechtzeitig vorab in der Vordiskussion zur Diskussionsphase mit eingeklinkt haben. Es wäre schon angenehm, bevor wir uns an irgendwelche Maßnahmen anhängen, wenn man sich vorher innerhalb der Europaregion abstimmen würde und jeder dann mit seinen Möglichkeiten, seinen gesetzlichen Voraussetzungen Maßnahmen trifft und diese Maßnahmen dann auch gemeinsam vorangetrieben werden.

Nichtsdestotrotz sind wichtige Schritte gesetzt worden, die auch halten, die auch teilweise, sagen wir mal so, einen bestimmten Erfolg haben können, aber, wie gesagt, innerhalb der Europaregion sollte man sich auf jeden Fall besser abstimmen.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Es ist sehr wichtig, dass das Thema Transit in dieser Landtagssession in den Mittelpunkt gestellt wird. Ich finde es auch sehr positiv, dass die Kollegen von der Südtiroler Freiheit auch die Arbeit der Landesrätin der Grünen hervorheben.

Ich möchte dazusagen, dass wir in unserer gestrigen Pressekonferenz auch Euren Beschlussantrag genannt haben, weil es, glaube ich, sehr wichtig ist, zu diesem Thema übergreifend zu arbeiten und alle Kräfte aufzufahren und zu bündeln.

Ich möchte dem, was der Kollege Heiss schon gesagt hat, nicht viel hinzufügen.

Ich nutze aber diesen Moment, wie schon andere Male, mit einem Versuch, nämlich eine Antwort auf eine Frage zu bekommen, die wir schon in vieler Form gestellt haben und leider noch nie eine Antwort darauf bekommen haben. Vielleicht kann uns heute der Verkehrslandesrat sagen, wie es mit der Umsetzung des Beschlusses vom Dreier-Landtag in Trient ausschaut. 2015 hatten wir dort mit vereinten Kräften einen Beschluss gefasst – auch dort stand das Thema Verkehr im Mittelpunkt -, der besagte, dass man mit der EU-Kommission in Verbindung treten soll, um die Wegekostenrichtlinie dahingehend zu verändern, dass am Brennerkorridor die Mauttarife möglich sind, die zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene führen. Zusätzlich soll die Möglichkeit geschaffen werden, die externen Kosten in die Tarifikalkulation einzubringen.

Worüber ich mir noch dringender eine Auskunft wünschen würde – vielleicht ist dies heute möglich – ist, wie es mit der Umsetzung dieses Teils aussieht, dass das Schadstoffmonitoring entlang der Achse München-Verona vereinheitlicht werden soll, indem die aktuellen Stickoxid- und Feinstaubwerte an den Anzeigetafeln auf der Autobahn angeführt werden. Abschnittsweise sollte auch die Installierung von Durchfahrtszählern geprüft werden, damit die Autofahrer und Autofahrerinnen sich auch bewusst werden können, zu welchem Ausmaß von Verkehr sie beitragen.

Wir hatten diesen Beschluss damals gefasst und standen wirklich sehr dahinter. Wir hatten ihn auch fraktions- und länderübergreifend eingebracht. Es ist uns noch nie eine Auskunft gegeben worden, ob an der Umsetzung zumindest für diesen Teil, den das Land Südtirol umsetzen kann, irgendein Schritt gemacht worden ist. Vielleicht kann der Landesrat in seiner Replik dieses Mal eine Antwort zum Stand der Umsetzung geben. Vielen Dank!

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität – SVP): Es ist sehr wichtig und auch möchte ich sagen sehr zukunftsorientiert, dass wir anlässlich dieser vier Tage bzw. im April so viel und so oft, aber auch so interessant über diese Thematik diskutieren. In diesem Zusammenhang ist alles sehr wichtig. Dieser Beschlussantrag bringt Sachen, die man sicherlich auch sehen bzw. aufnehmen kann. Es ist sehr positiv, was wir hier in diesen Tagen in dieser Session, was die Mobilität bzw. diese Thematik angeht, machen.

Der Vorstand der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino hat mit Beschluss vom 15. Jänner 2018, Nr. 1 die Euregio-Strategie zur Verkehrsverlagerung festgelegt. Insbesondere soll die Güterbeförderung mit der Eisenbahn unterstützt bzw. gestärkt und die Straßengüterbeförderung verringert werden. Das ist einmal ein Fixpunkt, woran wir auch arbeiten. Ich werde versuchen, danach auf einige Sachen einzugehen. Der Modal Split soll sich zugunsten des Eisenbahnverkehrs entwickeln und davon sind wir überzeugt. Ich bin auch sicher, Kollege Knoll, dass man hier nicht nur das Plus aufnehmen können wird, sondern auch ganz konkrete Prozente, die in dieser Hinsicht eine Verringerung bzw. Verlagerung bringen werden. Das heißt, dass der Brennerbasistunnel auch dafür eine Realität sein wird, die das möglich macht.

Was diese Thematik angeht, sind folgende vier Schwerpunkte festgelegt worden:

Erster Schwerpunkt: Verkehrsmanagement. An besonders verkehrsintensiven und kritischen Tagen wie Tage nach den Feiertagen oder nach Fahrverboten in anderen Regionen oder Nachbarländern soll eine die Verkehrssicherheit geförderte Situation durch eine völlige Verkehrsüberlastung mit den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen vermieden werden. Es wird zum Beispiel die Einsetzung eines Dosiersystems für ausdrücklich zulässig erachtet. Im Falle einer solchen Maßnahme erfolgt eine enge Abstimmung zwischen den Regionen, wobei die betroffenen Behörden wie zum Beispiel Landesverwaltungen, Polizei, Regierungskommissariat in diesem Fall usw. frühzeitig eingebunden werden bzw. man sich vorbereitet, um ebenfalls die nötigen Vorkehrungen treffen zu können, wobei eine vorhergehende Programmierung und eine effiziente Kommunikation Berücksichtigung findet. Wir sind dabei, dies zum Beispiel bereits für Mai vorzubereiten.

Ein zweiter Schwerpunkt ist das Verkehrsmonitoring. Bis 2020 wird ein einheitliches und länderübergreifendes Überwachungssystem zur Verkehrsentwicklung und deren Auswirkungen auf der Brennerachse,

insbesondere auch die Entwicklung der Lärmemissionen von Straße und Schiene unter Berücksichtigung des Projektes Imonitraf sowie in enger Abstimmung mit den anderen Institutionen Eusalp, BZB und das Forum für den Korridor SCANMET eingerichtet. Auf dieser Grundlage soll eine mögliche LKW-Obergrenze bis 2020 geprüft werden, damit diese Ziele dann nicht mehr überschritten werden.

Dritter Schwerpunkt: Güterverkehr auf die Schiene. Der Modal Split, welcher aktuell bei 71 zu 29 Prozent liegt, ist bis zum Jahr 2027 auf ein ausgeglichenes Verhältnis und bis zum Jahre 2035 in ein umgekehrtes Verhältnis zur Ausgangslage zu bringen. Dies bedeutet einerseits die konsequente Umsetzung einer neuen Infrastruktur Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken, genauso wie das Setzen verkehrspolitischer Rahmenbedingungen, um die Auslastung auf der Schiene bis zur Eröffnung der neuen Infrastruktur maßgeblich zu stärken auch durch den Ausbau von koordinierten begleitenden Maßnahmen. Dies beinhaltet zielgerichtete Maßnahmen sowohl im Bereich der rollenden Landstraße als auch im unbegleiteten Kombiverkehr. Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino wird sich bei den jeweiligen nationalen Ministerien einsetzen, den Abbau nationaler Hürden im Eisenbahnverkehr zu fordern und eine Harmonisierung der Regulierungen, die im Verhältnis zur Straße eine große Wettbewerbsverzerrung darstellen, voranzutreiben.

Vierter Schwerpunkt: Korridormaut. Die Mautgebühren für die Überschreitung des Brenners müssen jenen anderen alpenquerenden Transitstrecken in ihrem Ausmaß vergleichbar und angemessen sein. Auf dem gesamten Korridor soll eine Telemautberechnung eingeführt werden. Dabei muss Ausweichverkehr auf das sekundäre Straßennetz, Landes- und Staatsstraßen mit begleitenden Maßnahmen unterbunden werden. Eine Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Institutionen ist auch vorgesehen bzw. im Gange.

Für diese vier genannten Bereiche gibt es jeweils eine Arbeitsgruppe auf Euregio-Ebene, in denen Vertreter der drei Länder eng zusammenarbeiten.

Was die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h anbelangt, Folgendes. Ich persönlich bin für solche Maßnahmen. Auf der Talstrecke von A22 zwischen Brenner und Bozen-Süd wurde bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 km/h festgelegt. Im Rahmen des Pilotprojektes BrennerLEC, wo die Autobahn dabei ist, wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Teilabschnitt zwischen Neumarkt und San Michele all'Adige durchgeführt, mit dem Ziel der Verringerung der Emissionen von Leichtfahrzeugen von zirka 25 Prozent NOX und 20 Prozent Co² und der Verringerung der Emissionen des genannten Verkehrs von 8 Prozent NOX und 6,4 Prozent Co².

Ganz wichtig ist die Förderung des Schienengüterverkehrs, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 655 vom Juni 2017 wurden die Richtlinien für die Förderung der Schienenverkehrsleistungen im begleiteten und unbegleiteten Kombiverkehr genehmigt, wo diese 3 Millionen Euro pro Provinz dann auch eingezahlt werden, um das zu starten bzw. zu ermöglichen.

Es ist nicht so, Kollege Knoll, dass die Gipfel, die organisiert wurden, nichts gebracht haben, ganz im Gegenteil. Das war einmal ein richtiger Anfang in diese Richtung, dass man mit etwas startet und etwas versucht. Ich glaube, dass sich dieser Versuch auch gelohnt hat. Wir haben zum Beispiel bereits ein Treffen in Brüssel gehabt, wo auch andere Wirtschaftsverbände, in diesem Fall die Transporteure dabei waren. Das hat eigentlich auch einen Erfolg gehabt dahingehend, dass man sich diesbezüglich getroffen, über diese Thematik gesprochen und auch etwas in dieser Hinsicht erreicht hat, um diese Visionen durchzuziehen. Ich möchte sagen, dass die Koordinierung zwischen Trentino-Südtirol und Tirol auch gut funktioniert. Wir kommen öfters dazu, zusammenzuarbeiten.

Ich möchte abschließend nur sagen, dass die Südtiroler Landesregierung bemüht ist, schrittweise und mit der notwendigen Zügigkeit die im Beschluss Nr. 1/2018 von der Euregio festgelegten Maßnahmen umzusetzen.

Dem Beschlussantrag kann größtenteils auch stattgegeben werden, doch der Südtiroler Landtag kann sich sicher nicht in toto inhaltlich dem Maßnahmenpaket der Tiroler Landesregierung anschließen. Es kann nicht sein, dass wir alles so übernehmen, da teilweise die gesetzlichen Grundlagen in Südtirol fehlen. Deswegen ersuche ich, diesen Beschlussantrag nicht anzunehmen.

Was die Frage von Frau Foppa anbelangt, werden wir ein anderes Mal die Gelegenheit haben, darauf zu antworten.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich darf in meiner Eigenschaft auch als Euregio-Präsident dazu noch Stellung nehmen. Mich stört im Antrag, ehrlich gesagt, so quasi die Aussage, die nicht ganz versteckt, sondern ziemlich offen drinnen ist: Tirol macht etwas und wir schließen uns wenigstens den Tiro-

lern an, sonst tun wir nichts. Das, was Tirol macht, ist auf der Grundlage des Euregio-Beschlusses, denn die Geschichte mit der Blockabfertigung ist in dem Moment losgegangen, wo die Euregio zugestimmt hat. Das war das, was Platter auch gebraucht hat, damit er das machen kann. Eines ist, dass wir auch einige Maßnahmen einfordern, die Tirol nicht gemacht hat. Das Dieselpreisthema ist ein Thema. Das führt mehr zu Umwegverkehr als die niedrige Maut am Brenner. Das ist ganz einfach ökonomisch nachweislich so. Wir werden am 12. Juni zum Beispiel auch dieses Thema ansprechen. Es wird also nicht Sinn machen, wenn wir sagen, wir schließen uns jetzt in toto an. Wir arbeiten hier eng zusammen und in 9 von 10 Punkten sind wir völlig einer Meinung, aber dann gibt es ein paar Punkte, wo wir aber auch sagen, dass wir das etwas anders sehen, denn einfach sagen, die Mautgeschichte, wie der Umwegverkehr ist, wenn der volle Dieseltank ökonomisch mehr Unterschied ausmacht und somit zu 300.000 LKWs Umwegverkehr mindestens genauso wenn nicht mehr beiträgt. Das sind Dinge, über die wir auch diskutieren müssen. Wenn wir jetzt sagen, wir stimmen dem Beschlussantrag in dieser Form nicht zu, ist es nicht so, dass wir nicht die allermeisten Dinge teilen, die drinnen stehen, aber es gibt einzelne Situationen, wo es auch Interessenslagen gibt. Das muss man ganz offen feststellen. Man würde gerne etwas bei der Maut, aber nichts beim Dieselpreis machen. Wir sagen beides.

Das ist inzwischen auch die Position der italienischen Regierung. Minister Graziano Del Rio hat das in München bereits ganz klar zum Ausdruck gebracht: Maut. Das ist eine Neuerung, die wir Südtiroler in Rom erreicht haben. Die italienische Regierung wollte jahrzehntelang davon nichts wissen und hat gesagt: Ja nicht und das muss billig bleiben, weil Italien daran hängt. Jetzt sagt man: Nein, Umweltmaut, Schwerverkehr, es muss die Verlagerung kommen, aber dann kommt der Zusatz "und wir fordern dasselbe auch nördlich des Brenners ein", und zwar auch die anderen Faktoren - so steht es auch im Euregio-Beschluss drinnen -, die den Umwegverkehr anziehen und das ist zum Beispiel der Dieselpreis. Es gibt auch noch ein paar andere Themen, über die wir uns schon unterhalten müssen, wie wir das gestalten.

Noch einmal. In 9 von 10 Punkten besteht Einigkeit und in der Zielsetzung steht vor allem "absolute Einigkeit" drinnen. Dann gibt es einzelne Ansätze, über die wir schon miteinander reden müssen, die auch Gegenstand der Debatte am 12. Juni sein werden. Ich bin im ständigen Austausch. Deshalb hier mit dem Beschluss so zu tun, dass die Tiroler für uns das machen sollen, ist doch letztlich ... Ich verlese den Antrag, wo drinnen steht: *"Die Tiroler Landesregierung bei der Umsetzung unterstützen."* Wir setzen das gemeinsam mit der Tiroler Landesregierung um. Das steht unter Punkt 2. Sie können das so interpretieren, wie Sie es wollen. Ich lese das und interpretiere es anders. Das gestehen Sie mir zu, Kollege Knoll. Deshalb sagen wir eindeutig, dass wir gemeinsam für die Entlastung der Bevölkerung längs der Transitachse arbeiten, in den allermeisten Punkten Übereinstimmung haben und endlich an einem Strang ziehen. Das funktioniert sehr gut.

Dann ist es so, dass es unterschiedliche Situationen in Bezug auf einzelne Interessenslagen gibt. Das ist das Thema auch des sektoralen Fahrverbots, wie es gestaltet wird und nicht die Frage, ob, sondern wie man das gestaltet, dass es nicht zu einer protektionistischen Maßnahme zu Lasten der Nachbarregion wird zum Beispiel. Es gibt sehr viele Themen, die gemeinsam besprochen werden müssen. Ein großes Hemmnis zurzeit sind zum Beispiel die Kontrollen der Güterzüge am Brenner wegen der möglichen Flüchtlinge, die sich darauf befinden. Es ist nachvollziehbar, dass man da etwas tun muss, aber es gibt Vorschläge, das anders zu gestalten und auch diese müssen wir machen. Deshalb ist unser Vorschlag zu sagen, gehen wir gemeinsam weiter diesen Weg und finden die gemeinsame Position, also an einer Seite Tirol-Südtirol-Trentino, hoffentlich Bayern und Veneto auch. Diesbezüglich gibt es wesentlich größere Schwierigkeiten. In Bayern bewegt sich herzlich wenig, deshalb auch die Blockabfertigung - das muss man ganz klar sagen - und auch südlich des Trentino ist die Sensibilität für diese Notwendigkeit noch nicht genügend gegeben. Da ist noch zu wenig Bewegung. Aus diesem Grund werden wir diesem Antrag in dieser Form nicht zustimmen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Herr Landeshauptmann, Sie waren vorhin nicht da, aber genau die Punkte, die Sie jetzt beanstandet haben, habe ich ausgeführt. Ich habe zum Beispiel gesagt, dass es wichtig ist, gerade auf das Problem des billigen Diesels in Nordtirol hinzuweisen. Die Punkte, die ich hier aufgelistet habe, sind nicht Forderungen der Südtiroler Freiheit, sondern das ist auf Punkt und Beistrich das Regierungsprogramm der neuen Regierung im Bundesland Tirol, was den Bereich Transitverkehr anbelangt.

1. Der Südtiroler Landtag unterstützt sämtliche Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung entlang der Autobahn und schließt sich inhaltlich dem Maßnahmenpaket der Tiroler Landesregierung zur Reduzierung des Transit-Verkehrs an.

2. Die Südtiroler Landesregierung wird aufgefordert, die Tiroler Landesregierung bei der Umsetzung dieser Maßnahmen auf europäischer und italienischer Ebene zu unterstützen.

3. Die Landesregierung wird beauftragt – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – gleichwertige Maßnahmen auf dem Südtiroler Teil der Brennerautobahn zu erlassen bzw. diese bei der italienischen Regierung einzufordern."

Was wir mit unserem Beschlussantrag fordern, ist, dass zum einen der Südtiroler Landtag sämtliche Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung entlang der Brennerautobahn unterstützt und sich inhaltlich dem Maßnahmenpaket der Tiroler Landesregierung zur Reduzierung des Transitverkehrs anschließt. Warum? Kaum hatte das Bundesland Tirol mit der neuen Regierung dieses Maßnahmenpaket beschlossen, sind sofort die Proteste von italienischen Frächtern, auch von einigen Südtiroler Frächtern und von anderen Ländern auf europäischer Ebene eingelangt.

Ich habe in meinen Ausführungen – die Kollegen und Kolleginnen werden das vorab bestätigen können – gesagt, dass es nichts nützt, wenn derartige Maßnahmen nur von einem Land getroffen werden, sondern dies koordiniert und abgestimmt werden muss. Wir haben aber das Problem, dass, wenn ein Land derartige Maßnahmen trifft, das Nachbarland dagegen in Brüssel opponiert. Damit derartige Maßnahmen, wie sie von der Landesregierung in Tirol beschlossen worden sind, umsetzbar und auch mehrheitsfähig sind, bedürfen sie der Unterstützung der Nachbarregionen. Deswegen ist es mein Anliegen zu sagen, dass ich dieses Maßnahmenpaket, das die Tiroler Landesregierung getroffen hat, für sinnvoll halte und dass es notwendig ist, dass dieses Maßnahmenpaket von Südtirol sowohl auf europäischer als auf italienischer Ebene politisch unterstützt wird, sodass nicht der Eindruck entsteht, dass man dies nur in Tirol will und von den Nachbarregionen nicht gewollt ist, weil Bayern ganz klar zum Ausdruck bringt, dass man das nicht so will.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): *(unterbricht)*

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Nein, das findet nicht statt. Eines ist der Euregio-Beschluss, aber der Landtag steht immer noch über einem Euregio-Beschluss. Ich denke, dass die politische Bedeutung eine andere ist, wenn das Büro der Euregio etwas trifft oder wenn der Landtag sich dafür ausspricht. Was ich nicht möchte, ist, dass morgen die Medien in Nordtirol berichten, dass der Südtiroler Landtag sich gegen die Transitentlastung der Tiroler Landesregierung ausspricht, denn genau das wird jetzt passieren. Wenn Sie mir sagen, dass Ihnen 9 von 10 Punkten gut gehen, dann möchte ich wissen, welche Punkte Ihnen gut gehen. Dann fassen wir hier einen gemeinsamen Beschluss, dazu bin ich durchaus bereit, ich möchte aber nicht, dass hier der Eindruck entsteht, als ob wir uns als Südtiroler Landtag gegen dieses Maßnahmenpaket der Tiroler Landesregierung aussprechen. Das wäre nicht nur ein Schaden für das Bundesland Tirol, sondern vor allem ein Schaden für das Problem der Lösung des Transitverkehrs auf europäischer und italienischer Ebene.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich nehme das Angebot gerne an, gemeinsam einen Text zu formulieren, der eine klare Positionierung für ein gemeinsames Ringen für die Entlastung der Bevölkerung ist. Es wäre vielleicht hilfreich, wenn man das vorher gemeinsam machen würde, bevor man etwas präsentiert und dadurch den Eindruck erweckt - das muss ich noch einmal sagen -, dass es hier eine handelnde Regierung gibt - das ist das Bild, das ich nicht gezeichnet haben möchte - und eine andere, die das nicht tut, denn sehr viele dieser Maßnahmen können auch nur gemeinsam erreicht werden. Deshalb müsste man den Beschlussantrag entsprechend umformulieren. Dann ist es eine gemeinsame Positionierung, wo wir sagen, wir fordern dies und jenes und das entspricht dem, was die Kollegen in Tirol fordern, das ist eine andere Botschaft. Wir formulieren ihn gerne um und werden gemeinsam eine Positionierung finden.

PRESIDENTE: Il consigliere Knoll ha chiesto di rinviare la trattazione della mozione n. 895/18.

Punto 9) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 894/18 del 21/3/2018, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante: Regolamentazione sci fuoripista.**"

Punkt 9 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 894/18 vom 21.3.2018, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend die Regelung des Variantenskifahrens.**"

La tragedia che ha recentemente colpito la Val Badia ci coinvolge tutti. E' una di quelle notizie forti che fanno riflettere, che fanno soffrire. Quel figlio poteva essere il nostro o un nostro nipote. Perché oggi a nessuno è vietato rischiare così tanto. Quando si è giovanissimi ci si sente quasi invincibili e non possiamo dare la colpa a chi è finito per essere vittima di un lassismo che dovrebbe interessare prima di tutto chi è chiamato a fare le leggi e a rendere la vita dei cittadini più sicura.

A gennaio del 2014 una mia mozione depositata in Consiglio provinciale iniziava raccontando la tragica storia di due giovani: Samuel aveva 14 anni e Johannes ne aveva 11, quando sono morti. Il primo è stato travolto da una valanga mentre sciava fuoripista a Monte Spicco. Il secondo è rimasto vittima di una valanga sul Plan de Coronas nel febbraio 2013: pure lui stava sciando fuori pista.

Da allora si dovrebbe ritenere doveroso regolamentare per legge lo sci fuoripista. Si può vietare lì dove il grado di rischio è elevato e creare zone sicure in cui poterlo praticare.

Multe salatissime per chi viene pizzicato dove è vietato, istruttori e campi di addestramento dove poter vivere un'attività sportiva che può migliorare il sapere dei giovani che la praticano, in tutta sicurezza.

Dobbiamo evitare inoltre che lo sci fuoripista sia visto solo come un fattore economico: molte località sciistiche lo pubblicizzano, senza tuttavia adottare misure di sicurezza grazie alla mancanza di leggi che lo vietino e che rischierebbero di intralciare il "business". In altre parole non si fanno affari sulla pelle della gente.

Tutto ciò premesso,

*il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
invita la Giunta provinciale:*

a valutare la regolamentazione dello sci fuoripista.

Die letztlich im Gadertal geschehene Tragödie hat uns alle getroffen. Dieses Unglück, dass so viel Leiden verursacht, regt zum Nachdenken an, denn es hätte sich genauso um unseren Sohn oder Neffen handeln können. Nichts verbietet heute, so viel zu riskieren. Wer jung ist, fühlt sich beinahe unsterblich; es kann nicht die Schuld des Jugendlichen sein, wenn er letztendlich zum Opfer wird, zum Opfer der Nachlässigkeit jener, deren Pflicht es wäre, Gesetze zu verabschieden, damit das Leben der Bürger sicherer wird.

Im Jänner 2014 hatte ich im Südtiroler Landtag einen Beschlussantrag über die tragische Geschichte zweier Jugendlichen eingereicht: Samuel war 14, Johannes 11 Jahre jung, als sie starben. Der erste wurde am 12. Jänner abseits der Piste am Speikboden von einer Lawine verschüttet. Der zweite wurde im Februar 2013 Opfer eines Lawinenabganges am Kronplatz, und war ebenfalls abseits der Piste unterwegs.

Diese Vorfälle zeigen, dass man das Variantenski fahren gesetzlich regeln sollte. Man kann es dort, wo ein hoher Risikograd besteht, verbieten und in sicheren Gebieten erlauben.

Saftige Geldstrafen sollten jenen verhängt werden, die in den verbotenen Gebieten erwischt werden; zudem könnte man Trainingslager anbieten, damit die Jugendlichen diese Sportart erleben können und in aller Sicherheit diesbezügliche Kenntnisse vermittelt bekommen.

Das Variantenfahren abseits der Skipisten soll nicht als ein rein wirtschaftlicher Faktor betrachtet werden: Viele Skigebiete werben damit, ohne aber dabei Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, da die Gesetze fehlen, die es verbieten, und weil dies möglicherweise den „Business“ bremsen würde. Doch auf dem Rücken der Leute sollte man keine Geschäfte machen.

Dies vorausgeschickt,

*fordert
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung auf*

eine Regelung des Variantenfahrens abseits der Skipisten in Erwägung zu ziehen.

La parola alla consigliera Artioli, prego.

ARTIOLI (Team Autonomie): *"Regolamentazione sci fuoripista. La tragedia che ha recentemente colpito la Val Badia ci coinvolge tutti. E' una di quelle notizie forti che fanno riflettere, che fanno soffrire. Quel figlio poteva essere il nostro o un nostro nipote o nostro parente. Perché oggi a nessuno è vietato rischiare così tanto. Quando si è giovanissimi ci si sente quasi invincibili e non possiamo dare la colpa a chi è finito per essere vittima di un lassismo che dovrebbe interessare prima di tutto chi è chiamato a fare le leggi e a rendere la vita dei cittadini più sicura.*

A gennaio del 2014 una mia mozione depositata in Consiglio provinciale iniziava raccontando la tragica storia di due giovani: Samuel aveva 14 anni e Johannes ne aveva 11, quando sono morti. Il primo è stato travolto da una valanga mentre sciava fuoripista a Monte Spicco. Il secondo è rimasto vittima di una valanga sul Plan de Coronas nel febbraio 2013: pure lui stava sciando fuori pista.

Da allora si dovrebbe ritenere doveroso regolamentare per legge lo sci fuoripista. Si può vietare lì dove il grado di rischio è elevato e creare zone sicure in cui poterlo praticare.

Multe salatissime per chi viene pizzicato dove è vietato, istruttori e campi di addestramento dove poter vivere un'attività sportiva che può migliorare il sapere dei giovani che la praticano, in tutta sicurezza.

Dobbiamo evitare inoltre che lo sci fuoripista sia visto solo come un fattore economico: molte località sciistiche lo pubblicizzano, senza tuttavia adottare misure di sicurezza grazie alla mancanza di leggi che lo vietino e che rischierebbero di intralciare il "business". In altre parole non si fanno affari sulla pelle della gente.

Tutto ciò premesso, il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano invita la Giunta provinciale: a valutare la regolamentazione dello sci fuoripista come lo hanno regolamentato in Svizzera."

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich bin selber auch Tourengänger, so traurig diese Unfälle auch sind, aber ich bin gegen eine Überreglementierung und eher für Eigenverantwortung und Sensibilisierung. Die Möglichkeiten, die es heute gibt, sich über den Lawinenlagenbericht zu informieren, sind sehr vielfältig und werden immer professioneller. Diese werden auch grenzüberschreitend angeboten. Hier kann man sich sehr gut über die aktuelle Lawinenlage informieren.

Wir haben erst kürzlich im Landtag einen Antrag von uns behandelt, wo die Schüler in einer Wintersportwoche auch über die Gefahren im Wintersport, die damit zusammenhängen, informiert werden. Wir sind in dieser Hinsicht eher für Aufklärung und Sensibilisierung und weniger für Verbote usw.

Wenn in den Prämissen von einem Trainingslager gesprochen wird, dann kann ich mir das nicht gut vorstellen. Besser wäre es, die Schüler bzw. die Leute in den Schulen oder in den Vereinen wie Alpenverein usw. zu informieren und dahingehend zu sensibilisieren.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Mein Kollege Zimmerhofer hat es bereits ausgeführt. Auch im beschließenden Teil ist die Formulierung sehr vage, wenn davon die Rede ist, eine Regelung des Varianten-skifahrens abseits der Skipisten in Erwägung zu ziehen. Wenn man das jetzt, sage ich einmal, auf ein Verbot auslaufen lassen würde, dann wäre es im Grunde genommen verboten, außerhalb der Pisten zu fahren. Ich denke, dass das nicht Sinn macht und es wirklich besser wäre, präventive Maßnahmen zu setzen, denn jetzt fokussieren wir uns auf das Skitourengehen. Dasselbe gilt im Sommer für das Bergsteigen genauso, und zwar bei widrigen Witterungsverhältnissen, wenn die Gefahr besteht, dass Gewitter im Anzug sein können. Auch das bestätigt im Grunde genommen, dass es zu Gefahrenpotentialen kommen könnte. Deswegen wäre ich dagegen, durch ein Verbot Maßnahmen zu setzen, obwohl es beispielsweise schon sinnvoll wäre, die Schüler gar nicht nur in Kursen, sondern bereits im Fachwissen über Lawinen, Schnee usw. zu informieren. Man muss nicht eigene Unterrichtsstunden dafür einführen. Das könnte man auch in Projektwochen machen. Ich finde es zum Beispiel schade, dass bei uns in den Schulen auf die Förderung des Wintersportes nicht mehr Wert gelegt wird. Wenn wir unsere Schüler mit eigenen Schneewochen, mit eigenen Skiwochen viel, viel mehr auch zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit diesem Wintersport hinführen würden, dann hätten wir gleichzeitig auch langfristig gesichert, dass auch unsere jungen Leute die Skifahrer von morgen sind. Hier könnte man sehr viel machen, ohne sofort ein Verbot aussprechen zu müssen.

Was mich in diesem Zusammenhang interessieren würde, weil es jetzt mit den Lawinenabgängen passt, wäre schon, Frau Landesrätin Stocker, dass Sie im Landtag dazu Stellung nehmen, was diesen Fall am Timmelsjoch anbelangt. Deswegen stelle ich an Sie die Frage, dass Sie uns Auskunft darüber geben, was es mit diesem Rettungseinsatz auf sich hat. Bei aller Kritik – das möchte ich hier ganz klar betonen –, die geäußert wurde, ist es eine Kritik, die sich ganz klar an die Organisation und nicht an die Rettungskräfte

richtet. Das muss man schon unterscheiden. Die Rettungskräfte riskieren teilweise ihr eigenes Leben, um Menschen aus Lawinenkegeln herauszuretten, wobei sie das freiwillig machen. Ich glaube, dass diese Menschen nicht kritisiert werden sollten. Aber es erscheint in der Wahrnehmung ein bisschen sonderbar, wenn ein Hubschrauber, der nur 3 Minuten vom Unfallort entfernt ist – wie sich jetzt herausgestellt hat, war es nicht nur einer, sondern sogar zwei Hubschrauber, die in unmittelbarer Entfernung waren – nicht eingesetzt wird. Ich möchte auch wissen, was es mit diesem Protokoll auf sich hat. Ich habe das Protokoll, das vom Südtiroler Notfalldienst veröffentlicht wurde, bekommen. Ich habe auch das Protokoll der Rettungskette von Nordtirol, wo sich die Zeiten teilweise mit bis zu einer halben Stunde völlig überschneiden. Ich ersuche, dass Sie uns darüber Auskunft geben.

ZINGERLE (Die Freiheitlichen): Ich sehe diesen Beschlussantrag nicht so sehr zielführend. Ich glaube, dass bei uns, so wie es zurzeit im Lande ist, wenn man Österreich oder das Bundesland Tirol vergleicht, die gesetzliche Lage dementsprechend strenger ist, das heißt, dass es bei uns abseits der Pisten fast nur Verbote gibt. Das ist, glaube ich, auch besser so. Hier sind Fälle angesprochen worden, so tragisch diese auch sind, der Jungen, die mit 11 und 14 Jahren leider verunglückt sind. Wenn es eine Regelung geben würde, dann würde man dieses Tor abseits der Pisten noch weiter öffnen. Das sollte nicht der Fall sein.

Im Beschlussantrag steht richtigerweise, dass, wo ein hoher Risikograd besteht, es verboten werden sollte. In sicheren Gebieten sollte man es erlauben. Die Frage ist, inwieweit man ein sicheres Gebiet festsetzt. Wo gibt es bei uns ein sicheres Gebiet? Demzufolge wäre ich nicht für diesen Beschlussantrag in dieser Form und würde diese Regelung, wie es zurzeit ist, vorziehen.

Erwähnenswert ist allerdings das Freeride-Projekt des Alpenvereins Jugend. An diesem Projekt haben sich 70 junge Freeskiier und Snowboarder in vier verschiedenen Orten in Südtirol beteiligt. Es geht dahingehend, dass man sich über diese Lage auch bewusst sein muss und dementsprechend auch eine gewisse Aufklärung erhalten soll. Ich finde es gut, dass dieses Projekt auch vom Amt für Jugendarbeit unterstützt wird. Ich möchte es bei solchen Projekten allerdings belassen. Ich finde es gut, dass das Land dieses wahrscheinlich auch finanziell unterstützt. Ansonsten bin ich gegen eine Regelung im Allgemeinen, dass man dieses Tor außerhalb der Piste noch weiter öffnet.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich lasse dann noch die Landesrätin Stocker zur Frage, die aufgeworfen worden ist, Stellung nehmen.

Ich komme gerade von der Prowinter. Bei dieser Veranstaltung ist auch dieses Thema der Sicherheit auf und außerhalb der Pisten diskutiert worden. Es ist auch darauf hingewiesen worden, dass das Land bereits jede Menge an Aktivitäten entwickelt hat. "Ich habe Spaß ganz sicher": Das befasst sich nicht nur mit der Frage, wie es auf den Pisten zugeht, sondern was zu berücksichtigen ist, wenn man sich tatsächlich außerhalb der Piste bewegen will.

Es ist aus meiner Sicht eine "contradictio in terminis", wenn man jetzt das Freeriden regelt. Das ist genau das, wo man sagt, man will sich außerhalb der Regeln bewegen, und zwar dort, wo die Wildnis herrscht, wo auch die Gefahr ist – sagen wir das ganz offen – und dann sagen, unter diesen und anderen Regeln kannst Du. Dann würde die öffentliche Hand, der Gesetzgeber, die Verwaltung Verantwortung für das übernehmen und auch dem Prinzip der ganzen Philosophie ganz nebenbei widersprechen. In unserer Gesellschaft sollte es schon noch so etwas geben wie Eigenverantwortung. Es gibt doch nirgends einen Bereich, wo das Prinzip der Eigenverantwortung mehr gilt. Wir haben klare Regeln, wo wir sagen, das ist der geregelte Bereich, der nicht geregelte Bereich bleibt dabei. Ähnlich wäre es, wenn wir jetzt bestimmte extreme Wanderungen, das Bergsteigen, das Canyoning oder sonst irgendetwas regeln würden. Es gibt dieses Prinzip Eigenverantwortung und je mehr wir zu regeln beginnen, umso mehr schaffen wir Probleme für uns, aber auch für die Betroffenen. Zum Prinzip Eigenverantwortung gehört auch – das muss ich schon sagen -, dass diese Verantwortung nicht nur einen selbst betrifft, sondern auch all jene, die mit einem in der Gruppe sind oder jene, die einen dann gegebenenfalls retten müssen. Das ist auch einmal an dieser Stelle im Zusammenhang auch mit dieser Geschichte am Timmelsjoch zu betonen. Das ist eine Situation gewesen. Da war Lawinenwarnstufe 4, meine lieben Leute, unabhängig davon, ob eine Rettungskette etwas verbessern kann oder nicht. Dazu wird die Landesrätin Stellung nehmen. Aber ich denke schon, dass man irgendwann einmal auch gesellschaftlich zum Ausdruck bringen muss, dass bestimmte Dinge nicht in Ordnung sind, auch bei aller Rücksichtnahme. Da ist die Selbstverantwortung nicht wahrgenommen worden. Wir hoffen dann immer alle, dass es gut ausgeht, dass die Menschen gerettet werden, dass es ihnen möglichst gut geht, aber es

muss schon auch klar sein, dass sich andere in Lebensgefahr begeben müssen, um diese Personen zu retten oder diese andere durch ihre Tätigkeit in Lebensgefahr bringen. Hier braucht es mehr Bewusstsein und auch eine gesellschaftliche Positionierung dafür, aber wenn wir Regeln für Tätigkeiten draußen einführen sollen, dann möchte ich wissen, was wir dann noch alles regeln sollen. Das wird nicht funktionieren. Ich würde diesem Ansatz in diesem Sinne nicht zustimmen können.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Ich muss gestehen, dass ich die genauen Unterlagen mit den genauen Abfolgen zurückgeschickt habe, nachdem gestern die Fragestellung nicht drangekommen ist. Sie bekommen das Ganze dann natürlich schriftlich nachgeliefert.

Zusammenfassend kurz Folgendes. Ich hatte gestern auch unter anderem anschließend an das, was der Landeshauptmann gesagt hat, die Bilder von der Situation mit, wie sie sich oben dargestellt hat. Wir können alle, denke ich, nachvollziehen, dass es für jeden Hubschrauber, woher er immer gekommen wäre, schwierig war, diese Rettungsaktion durchzuführen. Am Montag hat der Bürgermeister von Moos, der auch gleichzeitig Bergretter ist, sehr fachkompetent und ganz klar gesagt, dass es ein ganz genaues Zeitfenster gab, wo es möglich war, diese Aktion gut durchführen zu können. Diese hätte für "Martin 8" genauso wie für den Aiut Alpin Dolomites oder für den Heli gegolten. Wichtig ist, dass diese Aktion nach bestem Wissen und Gewissen und auch nach Ablaufprotokoll durchgeführt worden ist. Es ist so, dass es in der Abfolge wichtig ist, ganz genau alles richtig zu haben, wer alles alarmiert werden muss. Das geht jetzt automatisch, wer alles alarmiert werden muss.

Was die Besatzung anbelangt, Folgendes. Für jeden Einsatzleiter, der den Einsatz zu leiten und zu verantworten hat, ist es wichtig, dass er genau weiß, was auf den entsprechenden Hubschraubern drauf ist, mit welchem Equipment und mit welcher Ausrichtung man rechnen kann. Bei den Hubschraubern Aiut Alpin und Heli wissen unsere Einsatzleiter ganz genau, mit welchen Voraussetzungen sie rechnen können und mit welchen nicht. Es ist richtig, dass Aiut Alpin auch den Suchhund, den Hundeführer und selbstverständlich auch den Arzt hatte. Man ist aber davon ausgegangen, dass man neben dem Leiter des Equipments auf jeden Fall noch einen zweiten Hundeführer auch für den Heli haben möchte, weil es im Sinne der Sicherheit notwendig erschien, dass man auch diese Voraussetzungen hat. Es funktioniert so, dass derjenige aufgenommen wird, der sich als Erster meldet und der in der Flugschleife ist, den dieser Hubschrauber zu nehmen hat. Das war derjenige von Dorf Tirol. Deswegen ist dieser mitgenommen worden, wo es die einen und anderen Überlegungen auch gibt, ob das richtig war oder nicht, aber es ist der Grundsatz, dass derjenige mitgenommen werden muss, der in der Flugschleife ist und der sich als Erster meldet. Das ist gemacht worden, einfach auch noch zur größeren Sicherheit, dass man auch noch einen zweiten Hundeführer mit einem zweiten Hund hat, wenn es notwendig ist.

Der Einsatz insgesamt ist so schnell als möglich durchgeführt worden. Es waren 25 Minuten. Die Frau ist, wie wir alle wissen, sehr schnell gefunden worden. Sie ist auch entsprechend ansprechbar gewesen und hat am Tag darauf vom Krankenhaus entlassen werden können. Ich denke schon, dass hier gezeigt worden ist, dass man einen Einsatz wirklich sehr gut zu Ende führen kann, auch wenn wir auf unsere Rettungsmittel zurückgreifen. Es waren zwei, die am Boden waren. Ich denke, dass es auch nachvollziehbar ist, dass man dann auf diese zurückgegriffen hat, wo man auch ganz genau wusste, was alles tatsächlich an Voraussetzungen an Bord des Hubschraubers ist und dass man sich darauf verlassen kann, dass wir alle Voraussetzungen haben, um die beste Rettung zu ermöglichen. Das war letztendlich auch die Entscheidung, die man getroffen hat. Ich denke, dass man vom Ablauf und von den Ergebnissen her sagen kann, dass es gut war.

Natürlich kann man immer noch das eine oder andere verbessern. Das wird niemand in Abrede stellen. Wenn es irgendetwas gibt, dann wird hier auch nachgearbeitet. Dafür sind auch die vielen Nachbesprechungen, die gemacht werden, geeignet, das immer ganz genau abzuarbeiten, ganz genau zu überprüfen und dann auch entsprechend Abänderungen zu machen, wie sie im Laufe der Zeit immer wieder gemacht worden sind.

ARTIOLI (Team Autonomie): Io condivido assolutamente la posizione del collega Knoll, che dice che bisogna fare Aufklärung, Sensibilisierung e tutto ciò che può aiutare per salvare qualsiasi vita di minore. Quello che non riesco a capire, mi dispiace perché non mi piace contraddire la presidente, mi chiedo: Eigenverantwortung e Selbstverantwortung a un ragazzino di 11 anni, di 14 anni? Vogliamo scrivere, almeno regolamentare che tutti i minori non possono fare freeride senza un istruttore? Sappiamo benissimo che sulle nostre piste i bambini sono in giro da soli, i genitori non vanno a sciare con i bambini, è inutile che noi fac-

ciamo finta – come politica – di non sapere queste cose, perché ci raccontiamo delle bugie. Sappiamo che anche adesso, una bambina di 9 anni si è rotta una gamba e i genitori non erano nemmeno vicino alla pista da sci, ma a due ore di macchina. Sono stati denunciati ed era su tutti i giornali. Non è successo in Alto Adige, forse era in Lombardia ed era proprio in questi giorni continuamente su Sky. Purtroppo succede anche da noi e allora io dico di fare almeno la regolamentazione, di mettere i cartelli che vietano il fuoripista ai minori e che avvisino che se i genitori lasciano i figli a fare freeride da soli, avranno delle grossissime ripercussioni sia penali che civili, perché non è solo il bambino che ci rimette la vita, ma siamo anche noi che potremmo avere dei danni causati da dei ragazzini. Non potete parlare di Selbstverantwortung, perché questi non vanno a vedere la Stufe 4 mentre decidono di uscire fuori pista a divertirsi, questo non è possibile, sappiamo che i genitori in quel momento non ci sono, perciò mi sta bene se non volete regolamentarlo per gli adulti, un 18enne con Eigenverantwortung e Selbstverantwortung prima di uscire in freeride accende il telefonino e va a vedere che livello di Stufe c'è quel giorno – poi non lo farà, ma facciamo finta che invece un adulto lo faccia – ma almeno tuteliamo i minori, o facciamo continuamente finta di niente e vediamo quale sarà il prossimo bambino morto? Non sono pochi, se cominciamo a guardare le statistiche ... Perciò, se non volete, io capisco, ma almeno facciamo una grossa campagna di sensibilizzazione – come ha detto il consigliere Knoll – e mettiamo dappertutto i cartelli che avvisino che è vietatissimo ai minori, facciamo una campagna perché i genitori capiscano cosa vuol dire mandare un minore da solo a fare freeride, almeno come politica possiamo dire di aver fatto di tutto per salvare un bambino innocente, che ha dei genitori deficienti!

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 894/18. Apro la votazione: respinta con 2 voti favorevoli, 27 voti contrari e 2 astensioni.

Punto 11) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 897/18 del 26/3/2018, presentata dai consiglieri Stocker S. e Mair, riguardante la solidarietà alla Catalogna e a Carles Puigdemont."**

Punkt 11 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 897/18 vom 26.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Stocker S. und Mair, betreffend die Solidarität für Katalonien und Carles Puigdemont."**

L'arresto dell'ex presidente catalano Carles Puigdemont non è uno shock solo per i catalani ma per l'intera opinione pubblica europea. Il 25 marzo 2018 Puigdemont è stato arrestato in Germania nello Schleswig-Holstein mentre, di ritorno dalla Finlandia, attraversate Svezia e Danimarca stava rientrando in Belgio dov'è in esilio dall'ottobre 2017. Il motivo è un mandato di cattura europeo emesso dalle autorità spagnole contro Puigdemont e altri 12 politici catalani accusati di ribellione, sedizione e malversazione per il referendum sull'indipendenza, dichiarato illegale dalla giustizia spagnola.

Sembra che il Tribunale supremo spagnolo intenda così disperdere il movimento indipendentista catalano che si sta attualmente organizzando al di fuori della Spagna, a Bruxelles e Ginevra. A prescindere dalle considerazioni sugli aspetti giuridici, il caso richiede una valutazione politica, perché in fin dei conti Puigdemont è un prigioniero politico. Ora l'Europa aspetta la decisione della giustizia tedesca: questa potrebbe accogliere la richiesta di estradizione in Spagna, oppure Puigdemont potrebbe chiedere l'asilo politico. In Spagna egli rischia fino a 30 anni di carcere.

Negli ultimi mesi e anni l'indipendentismo catalano si è rafforzato, e ha trovato espressione in un referendum con un forte consenso. Dopo aver dichiarato l'indipendenza, il presidente Puigdemont era fuggito all'estero per sottrarsi all'arresto. Nel dicembre 2017 le elezioni per il parlamento regionale catalano, poi sciolto dal governo di Madrid, avevano dato ancora una volta la maggioranza ai partiti indipendentisti. Da anni Madrid rifiuta di trattare da pari a pari con la Catalogna sul futuro stato giuridico della regione. Pertanto quella attuale è una crisi di Stato e costituzionale. Questa crisi può essere risolta solo politicamente. I partiti democratici non possono accettare che, nell'Europa del 2018, dei politici che lottano pacificamente e democraticamente per l'indipendenza della loro regione rischino pene draconiane indegne di una democrazia.

La Catalogna attraversa una fase d'incertezza e di rivolgimento; ma anche l'Europa si trova davanti a una grande sfida. L'esempio catalano mostrerà come l'Europa reagisce ai movimenti di

autodeterminazione e d'indipendenza: se oltre agli Stati nazionali ci sarà posto anche per il regionalismo, e se i desideri dei cittadini delle regioni peseranno più che le richieste dei gruppi industriali, delle banche e del grande capitale.

*Il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
esprime*

piena solidarietà alla Catalogna in questa fase delicata e incerta, e auspica una soluzione politica per il suo futuro status giuridico.

*Il Consiglio della Provincia autonoma
di Bolzano invita la Giunta provinciale
e i parlamentari altoatesini
a Roma e Bruxelles*

a fare tutto quanto è in loro potere per impedire l'estradizione di Carles Puigdemont, ottenere la liberazione immediata dei politici catalani, e spingere la Spagna a trovare una soluzione politica al conflitto regionale.

Die Verhaftung des ehemaligen katalanischen Präsidenten Carles Puigdemont schockt nicht nur die Katalanen selbst, sondern sie bewegt die europäische Öffentlichkeit insgesamt. Als Puigdemont am 25. März 2018 von Finnland über Schweden, Dänemark und Deutschland nach Belgien einreisen wollte, wo er seit Oktober 2017 im Exil lebt, wurde er in Schleswig-Holstein festgenommen. Grund dafür ist ein europäischer Haftbefehl der spanischen Justiz gegen Puigdemont und weitere 12 katalanische Politiker. Ihnen wird aufgrund der Organisation eines für illegal erklärten Unabhängigkeitsreferendums Rebellion, Aufruhr und Veruntreuung öffentlicher Mittel vorgeworfen.

Der oberste spanische Gerichtshof schickt sich anscheinend an, die katalanische Unabhängigkeitsbewegung, die sich derzeit außerhalb Spaniens (Brüssel und Genf) organisiert, zu zerschlagen. Unabhängig von der Beurteilung juristischer Aspekte verlangt dieser Fall eine politische Bewertung, handelt es sich bei Puigdemont in letzter Konsequenz doch um einen politischen Gefangenen. Nun schaut Europa auf die Entscheidung der zuständigen Justizbehörde in Deutschland, ob dem Auslieferungsantrag Spaniens stattgegeben wird oder ob er politisches Asyl beantragt. In Spanien drohen dem katalanischen Politiker bis zu 30 Jahre Haft.

Die Unabhängigkeitsbestrebungen Kataloniens nahmen in den letzten Monaten und Jahren Fahrt auf und mündeten in ein Referendum, das eine große Zustimmung erfuhr. Nach der Ausrufung der Unabhängigkeit Kataloniens durch Präsident Puigdemont floh dieser ins Ausland, um sich einer Verhaftung zu entziehen. Im Dezember 2017 wurden bei den Regionalwahlen in Katalonien, dessen Parlament von der Zentralregierung in Madrid aufgelöst wurde, wiederum mehrheitlich nach Unabhängigkeit strebende Parteien gewählt. Nachdem Madrid sich seit Jahren weigert, mit Katalonien auf Augenhöhe über den zukünftigen Status der Region zu verhandeln, muss man aktuell wohl von einer Staats- und Verfassungskrise sprechen. Diese Krise kann nur politisch gelöst werden und Vertreter von demokratischen Parteien dürfen nicht zusehen, dass im Europa des Jahres 2018 mit friedlichen und demokratischen Mitteln für die Unabhängigkeit ihrer Region kämpfende Politiker mit drakonischen Strafen, die einer Demokratie unwürdig sind, rechnen müssen.

Katalonien befindet sich in einer ungewissen Umbruchphase, aber auch Europa steht vor einer großen Herausforderung. Am Beispiel Kataloniens kann ermessen werden, wie Europa auf Selbstbestimmungsbewegungen und Unabhängigkeitsbestrebungen reagiert, ob Regionalismus neben Nationalstaatlichkeit Platz findet und ob die Wünsche der Menschen in den Regionen mehr Beachtung finden als die Forderungen von Konzernen, Banken und Großkapital.

*Der Südtiroler Landtag
spricht*

der Region Katalonien in dieser heiklen und ungewissen Umbruchphase die volle Solidarität aus und hofft auf eine politische Lösung bezüglich des zukünftigen Status.

*Der Südtiroler Landtag ersucht
die Landesregierung sowie*

*die Südtiroler Parlamentarier
in Rom und Brüssel,*

alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um die Auslieferung von Carles Puigdemont zu verhindern, die sofortige Freilassung der katalanischen Politiker zu erwirken und Spanien zu einer politischen Lösung des regionalen Konfliktes zu drängen.

Emendamento sostitutivo, presentato dai consiglieri Mair, Blaas, Tinkhauser, Oberhofer, Zingerle, Stocker S.:

"L'arresto dell'ex presidente catalano Carles Puigdemont non è uno shock solo per i catalani ma per l'intera l'opinione pubblica europea. Il 25 marzo 2018 Puigdemont è stato arrestato in Germania nello Schleswig-Holstein mentre, di ritorno dalla Finlandia, attraversate Svezia e Danimarca stava rientrando in Belgio dov'è in esilio dall'ottobre 2017. Il motivo era un mandato di cattura europeo emesso dalle autorità spagnole contro Puigdemont e altri 12 politici catalani, accusati di ribellione, sedizione e malversazione per il referendum sull'indipendenza, dichiarato illegale dalla giustizia spagnola.

Sembra che il Tribunale supremo spagnolo intenda così disperdere con misure aggressive il movimento indipendentista catalano che si sta attualmente organizzando al di fuori della Spagna, a Bruxelles e Ginevra. A prescindere dalle considerazioni sugli aspetti giuridici, il caso richiede una valutazione politica, perché in fin dei conti Puigdemont è un perseguitato politico. Con la loro decisione di non ammettere l'accusa di "ribellione" le autorità giudiziarie tedesche hanno respinto l'aggressione dello Stato centrale spagnolo. L'accusa secondo cui Puigdemont si sarebbe "indebitamente appropriato" di denaro pubblico organizzando un referendum pacifico e democratico sul futuro della Catalogna è un autogol e si può solo sperare che le autorità giudiziarie tedesche la respingano. L'impegno pacifico e democratico a favore del diritto all'autodeterminazione, riconosciuto a livello internazionale, non può essere criminalizzato sulla base di norme statali. Tale modo di procedere è indegno di uno Stato di diritto in Europa!

Tutti gli Stati europei dovrebbero orientarsi a questo principio e dichiarare che non intendono dare seguito a un eventuale nuovo mandato di arresto europeo della Spagna contro Carles Puigdemont per "ribellione" e "malversazione".

La questione dell'indipendenza catalana può essere risolta solo politicamente. I partiti democratici non possono accettare che, nell'Europa del 2018, dei politici che lottano pacificamente e democraticamente per l'indipendenza della loro regione rischiano pene draconiane indegne di una democrazia.

La Catalogna attraversa una fase d'incertezza e di rivolgimento; ma anche l'Europa si trova davanti a una grande sfida. L'esempio catalano mostrerà come l'Europa reagisce ai movimenti di autodeterminazione e d'indipendenza: se oltre agli Stati nazionali ci sarà posto anche per il regionalismo, e se i desideri dei cittadini delle regioni peseranno più che le richieste dei gruppi industriali, delle banche e del grande capitale.

Il Consiglio della Provincia
Autonoma di Bolzano
esprime

piena solidarietà alla Catalogna in questa fase delicata e incerta, e auspica una soluzione politica per il suo futuro status giuridico.

Il Consiglio della Provincia
Autonoma di Bolzano
Invita

la Giunta provinciale e i parlamentari altoatesini a Roma e a Bruxelles a fare tutto quanto è in loro potere per

a) impedire che il mandato di arresto europeo della Spagna volto a perseguire Carles Puigdemont e altre persone a causa del loro impegno pacifico a favore dell'indipendenza della Catalogna venga eseguito in Italia;

b) ottenere la liberazione immediata dei politici catalani arrestati e

c) spingere la Spagna a trovare una soluzione politica al conflitto regionale."

"Die Verhaftung des ehemaligen katalanischen Präsidenten Carles Puigdemont schockte nicht nur die Katalanen selbst, sondern sie bewegte die europäische Öffentlichkeit insgesamt. Als Puigdemont am 25. März 2018 von Finnland über Schweden, Dänemark und Deutschland nach Belgien einreisen wollte, wo er seit Oktober 2017 im Exil lebt, wurde er in Schleswig-Holstein festgenommen. Grund dafür war ein europäischer Haftbefehl der spanischen Justiz gegen Puigdemont und weitere 12 katalanische Politiker. Ihnen wird

aufgrund der Organisation eines für illegal erklärten Unabhängigkeitsreferendums Rebellion, Aufruhr und Veruntreuung öffentlicher Mittel vorgeworfen.

Der oberste spanische Gerichtshof wollte offensichtlich die katalanische Unabhängigkeitsbewegung, die sich derzeit außerhalb Spaniens (Brüssel und Genf) organisiert, mit aggressivem Vorgehen zerschlagen. Unabhängig von der Beurteilung juristischer Aspekte verlangt dieser Fall eine politische Bewertung, handelt es sich bei Puigdemont in letzter Konsequenz doch um einen politisch Verfolgten. Die deutschen Justizbehörden haben mit ihrer Entscheidung, den Vorwurf der „Rebellion“ nicht zuzulassen, die Aggression des spanischen Zentralstaates ins Leere laufen lassen. Der Vorwurf, Carles Puigdemont habe öffentliche Gelder „unterschlagen“, indem er eine friedliche, demokratische Abstimmung über die Zukunft Kataloniens organisierte, richtet sich von selbst und es steht zu hoffen, dass die deutschen Justizbehörden auch diesen Vorwurf fallen lassen. Der friedliche und demokratische Einsatz für das völkerrechtlich anerkannte Recht auf Selbstbestimmung darf nicht durch innerstaatliche Normen kriminalisiert werden. Das ist eines europäischen Rechtsstaates unwürdig!

Sämtliche europäische Staaten sollten sich daran orientieren und erklären, einem etwaigen neuen europäischen Haftbefehl Spaniens gegen Carles Puigdemont, der auf „Rebellion“ und „Veruntreuung öffentlicher Gelder“ lautet, nicht Folge zu leisten.

Die Frage der katalanischen Unabhängigkeit kann nur politisch gelöst werden und Vertreter von demokratischen Parteien dürfen nicht zusehen, dass im Europa des Jahres 2018 mit friedlichen und demokratischen Mitteln für die Unabhängigkeit ihrer Region kämpfende Politiker mit drakonischen Strafen, die einer Demokratie unwürdig sind, rechnen müssen.

Katalonien befindet sich in einer ungewissen Umbruchsphase, aber auch Europa steht vor einer großen Herausforderung. Am Beispiel Kataloniens kann ermessens werden, wie Europa auf Selbstbestimmungsbewegungen und Unabhängigkeitsbestrebungen reagiert, ob Regionalismus neben Nationalstaatlichkeit Platz findet und ob die Wünsche der Menschen in den Regionen mehr Beachtung finden als die Forderungen von Konzernen, Banken und Großkapital.

Der Südtiroler Landtag
spricht

der Region Katalonien in dieser heiklen und ungewissen Umbruchphase die volle Solidarität aus und hofft auf eine politische Lösung bezüglich des zukünftigen Status.

Der Südtiroler Landtag
ersucht

die Landesregierung sowie die Südtiroler Parlamentarier in Rom und Brüssel, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um zu verhindern, dass

a) ein europäischer Haftbefehl Spaniens, der auf die Verfolgung von Carles Puigdemont und anderer Menschen aufgrund deren friedlichen Einsatzes für Kataloniens Unabhängigkeit gerichtet ist, in Italien vollstreckt wird;

b) die sofortige Freilassung der inhaftierten katalanischen Politiker zu erwirken; und

c) Spanien zu einer politischen Lösung des regionalen Konfliktes zu drängen."

La parola alla consigliera Mair, prego.

MAIR (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident. Ich war auch beim ersten Antrag die Erstunterzeichnerin. Hier ist ein Fehler unterlaufen. In der Zwischenzeit haben wir einen Ersetzungsantrag präsentiert, der auch ausgeteilt wurde, da sich in der Zwischenzeit einiges auch schon wieder geändert hat.

"Die Verhaftung des ehemaligen katalanischen Präsidenten Carles Puigdemont schockte nicht nur die Katalanen selbst, sondern sie bewegte die europäische Öffentlichkeit insgesamt. Als Puigdemont am 25. März 2018 von Finnland über Schweden, Dänemark und Deutschland nach Belgien einreisen wollte, wo er seit Oktober 2017 im Exil lebt, wurde er in Schleswig-Holstein festgenommen. Grund dafür war ein europäischer Haftbefehl der spanischen Justiz gegen Puigdemont und weitere 12 katalanische Politiker. Ihnen wird aufgrund der Organisation eines für illegal erklärten Unabhängigkeitsreferendums Rebellion, Aufruhr und Veruntreuung öffentlicher Mittel vorgeworfen.

Der oberste spanische Gerichtshof wollte offensichtlich die katalanische Unabhängigkeitsbewegung, die sich derzeit außerhalb Spaniens (Brüssel und Genf) organisiert, mit aggressivem Vorgehen zerschlagen. Unabhängig von der Beurteilung juristischer Aspekte verlangt dieser Fall eine politische Bewertung, handelt es sich bei Puigdemont in letzter Konsequenz doch um einen politisch Verfolgten. Die deutschen Justizbe-

hörden haben mit ihrer Entscheidung, den Vorwurf der "Rebellion" nicht zuzulassen, die Aggression des spanischen Zentralstaates ins Leere laufen lassen. Der Vorwurf, Carles Puigdemont habe öffentliche Gelder "unterschlagen", indem er eine friedliche, demokratische Abstimmung über die Zukunft Kataloniens organisierte, richtet sich von selbst und es steht zu hoffen, dass die deutschen Justizbehörden auch diesen Vorwurf fallen lassen. Der friedliche und demokratische Einsatz für das völkerrechtlich anerkannte Recht auf Selbstbestimmung darf nicht durch innerstaatliche Normen kriminalisiert werden. Das ist eines europäischen Rechtsstaates unwürdig!

Sämtliche europäische Staaten sollten sich daran orientieren und erklären, einem etwaigen neuen europäischen Haftbefehl Spaniens gegen Carles Puigdemont, der auf "Rebellion" und "Veruntreuung öffentlicher Gelder" lautet, nicht Folge zu leisten.

Die Frage der katalanischen Unabhängigkeit kann nur politisch gelöst werden und Vertreter von demokratischen Parteien dürfen nicht zusehen, dass im Europa des Jahres 2018 mit friedlichen und demokratischen Mitteln für die Unabhängigkeit ihrer Region kämpfende Politiker mit drakonischen Strafen, die einer Demokratie unwürdig sind, rechnen müssen.

Katalonien befindet sich in einer ungewissen Umbruchphase, aber auch Europa steht vor einer großen Herausforderung. Am Beispiel Kataloniens kann ermessen werden, wie Europa auf Selbstbestimmungsbewegungen und Unabhängigkeitsbestrebungen reagiert, ob Regionalismus neben Nationalstaatlichkeit Platz findet und ob die Wünsche der Menschen in den Regionen mehr Beachtung finden als die Forderungen von Konzernen, Banken und Großkapital.

Der Südtiroler Landtag spricht

der Region Katalonien in dieser heiklen und ungewissen Umbruchphase die volle Solidarität aus und hofft auf eine politische Lösung bezüglich des zukünftigen Status.

Der Südtiroler Landtag ersucht

die Landesregierung sowie die Südtiroler Parlamentarier in Rom und Brüssel, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um zu verhindern, dass

a) ein europäischer Haftbefehl Spaniens, der auf die Verfolgung von Carles Puigdemont und anderer Menschen aufgrund deren friedlichen Einsatzes für Kataloniens Unabhängigkeit gerichtet ist, in Italien vollstreckt wird;

b) die sofortige Freilassung der inhaftierten katalanischen Politiker zu erwirken; und

c) Spanien zu einer politischen Lösung des regionalen Konfliktes zu drängen."

Wir haben damals, als das Referendum stattgefunden hat, gleich als Landtag ... Es hat zwar fast eine Woche gedauert, bis wir uns darauf einigen konnten, was wir genau schreiben, aber ich denke, dass das doch wichtig war, auch wenn der Präsident das Schreiben lediglich zur Kenntnis genommen hat, wenn ich mich richtig erinnere. Unser Schreiben war dahingehend ausgerichtet, dass wir uns von der Gewalt distanzieren. Der EU-Kommissionspräsident hat uns kühl geantwortet, dass er unser Schreiben zur Kenntnis nehmen würde, aber dennoch ist es, glaube ich, für uns als Land, als Landtag, für Südtirol wichtig, dass wir hier ein Zeichen der Solidarität auch setzen.

Ich denke, dass es im heutigen Europa nicht unwidersprochen bleiben kann, wenn demokratische Bewegungen, die sich für ihre Region eine selbstbestimmte Zukunft wünschen, zuerst mit Gewalt vom Zentralstaat daran gehindert werden möchten, an einer freien und demokratischen Abstimmung teilzunehmen. Dann werden frei gewählte Politiker, das darf man nicht vergessen, er ist ein demokratisch gewählter Politiker aufgrund von Gesetzen, die noch in der Franco-Ära erlassen wurden, inhaftiert. Schlussendlich wird dann der frei gewählte Ministerpräsident Kataloniens quer durch Europa gejagt. Man kann diese Geschichte, wenn man sie mit anderen in Europa abspielenden Zuständen vergleicht, schon kaum glauben.

Wie möchte Europa in Zukunft überzeugend Werte wie Demokratie, Offenheit, Rechtsstaat einfordern, wenn es dann am eigenen Kontinent diesem Treiben schweigend zuschaut? Auch der Hinweis, dass es sich um eine rein innerstaatliche Angelegenheit Spaniens handelt und wir irgendwo nichts tun können, ist in meinen Augen eine billige Ausrede. Gilt nicht das Prinzip der Unteilbarkeit, der kollektiven und individuellen Menschenrechte? Gilt nicht, unabhängig vom Staat, das Prinzip der Gewaltlosigkeit im politischen Wettbewerb? Wie möchte Europa seinen Einsatz für seine Werte, der im Übrigen auch oft zu direkten und indirekten Interventionen in anderen Ländern geführt hat, begründen, wenn das EU-Mitglied Spanien hier machen kann was es will, ohne dass die leiseste Kritik kommt?

Eine Verfassung kann, denke ich, niemals ein Grund sein, friedliche Bewegungen zu diskreditieren. Verfassungen sind für die Menschen da und keine Grundlage, um ein Volk gegen seinen Willen an einen

Staat zu ketten. Ich denke, dass gerade wir als Südtiroler hier in der Vergangenheit auch schlechte Erfahrungen gemacht haben. Gerade wir dürfen deswegen, glaube ich, auch nicht schweigen, denn auch in diesem Hohen Hause gibt es leider Vertreter, die gerne mit dem Strafgesetzbuch drohen, wenn sich Menschen in unserem Lande friedlich und demokratisch zum Thema Selbstbestimmung äußern. Wir wissen alle, denke ich, wer damit gemeint ist.

Ich ersuche, diesem Antrag zuzustimmen, weil ich schon glaube, dass es wichtig ist, dass man als Südtiroler Landtag, als Institution – man kann darüber diskutieren, vielleicht auch abändern – schon schuldig ist, ein Zeichen der Solidarität zu setzen und dass es wichtig ist, auch klar Position zu ergreifen.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): Mi ricordo che una volta, quando leggevo i telegiornali e avevamo lo studio sottoterra, venni chiamato per leggere i titoli del telegiornale ed ero lontanissimo, sono arrivato, mi sono seduto ma dopo una corsa quando non si ha soprattutto fisico, come adesso, si fa fatica a riprendere fiato, quindi ho letto i titoli del telegiornale con il fiatone e la prima notizia era molto tragica e devo dire che quell'esperienza mi ha accompagnato fino ad oggi. Torniamo all'attualità.

Su questa mozione evidentemente voterò contro perché è una posizione che in maniera molto coerente ho sempre rappresentato, anche perché è impostata in maniera non condivisibile. Il primo aspetto non condivisibile, per elencare rapidamente questi motivi, è quello legato al fatto che il politico in questo caso si sostituisce agli apparati della giustizia, nel senso che esistono dei procedimenti giudiziari in corso, delle richieste anche a livello internazionale formulate da un Paese nei confronti di un proprio cittadino, esistono dei tribunali che in sede di revisione hanno valutato la fondatezza di queste accuse e hanno ritenuto valide – come è stato peraltro ricordato dai proponenti – alcune di queste motivazioni e quindi l'arresto è scattato sulla base di un diritto internazionalmente riconosciuto. Che poi un organo politico si senta in questa sede di sostituirsi a un tribunale, è assolutamente sconveniente, per cui io affermo che se c'è qualcosa di realmente – per citare un'espressione usata nella mozione – indegno, in questo caso non di uno Stato di diritto in Europa, ma se c'è qualcosa di indegno è il fatto che un Consiglio provinciale come il nostro, modestissimo Consiglio provinciale, intenda sostituirsi ai tribunali facendo un processo politico all'inverso, quindi attraverso questo processo politico tende ad affermare una verità che non solo appare evidentemente altra, ma che soprattutto sono dei tribunali a un livello internazionale, e a livello nazionale tedesco e spagnolo, a dover chiarire. Quindi io esprimo la mia forte sorpresa per questo modo di interpretare le istituzioni e respingo il fatto che questa istituzione possa considerarsi un tribunale speciale, specialissimo nella condizione di poter anche giudicare l'inammissibilità di elementi di diritto che invece hanno supportato le azioni che sono state qua richiamate. Il tempo è scaduto, quindi ribadisco la mia contrarietà e ribadisco che queste azioni che si sono svolte in Catalogna sono state un pessimo esempio di europeicità che tutti noi avremmo il dovere di condannare.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Man wundert sich schon ein bisschen, dass in Deutschland dieser Haftbefehl vollstreckt wurde. Nachdem über Jahre jeder unkontrolliert nach Deutschland einreisen durfte, wurde plötzlich ein EU-Bürger – das muss man sich einmal vorstellen -, der durch Deutschland durchfahren und dort nicht verweilen wollte, verhaftet. Teilweise ist das schon skurril, wie es vonstatten geht. Die Justiz hat sich jetzt ein bisschen herausgewunden und gar nicht ungeschickt argumentiert dahingehend, dass die politischen Vorhaltungen so in dieser Form niemals Grund für eine Auslieferung sein können. Das andere muss Spanien erst belegen, ob es wirklich eine Unterschlagung öffentlicher Gelder gab oder nicht, nur weil ein Referendum abgehalten wurde. Ich denke auch, dass man hier die Solidarität aussprechen soll.

Vielleicht nur als Anmerkung. Man hätte das ein klein wenig anders formulieren können und nicht sagen, dass ein europäischer Haftbefehl nicht vollstreckt werden soll, sondern dass man sich gegen jegliche politische Verfolgung usw. wendet, aber auch diese Formulierung geht mir persönlich gut.

Ich denke sehr wohl, dass es wichtig und richtig ist, diesem extremen Zentralismus Spaniens, Madrids etwas entgegenzusetzen, wo Recht gebeugt wird. Denn Recht gebeugt wird nicht im Rest Europas, wenn der ehemalige Präsident dieser Region nicht verhaftet oder nicht ausgeliefert wird, sondern in Spanien. Das muss man ganz klar sagen. Denn diese Vorhaltungen sind an den Haaren herbeigezogen. Das hat jetzt auch ein Oberlandesgericht in Schleswig-Holstein so schon auch befunden, dass es gesagt hat, dass diese Vorhaltungen in keinster Weise nachvollziehbar sind, weil irgendwo in irgendeiner Form auch der spanische Rebellionsartikel, das spanische Rebellionsgesetz, das Antirebellionsgesetz in keinster Weise greifen kann,

weil keine Gewaltausübung seitens Puigdemont erfolgt ist, nicht einmal ein Aufruf, im Gegenteil. Er hat mehrmals und immer wieder vor Gewaltlosigkeit aufgefordert. Gewalt ist wenschon von der Zentralregierung, von den Sicherheitskräften, von den Sicherheitsorganen der Zentralregierung ausgegangen.

Das andere, dass eine demokratische Abstimmung plötzlich zur Anklage wegen Unterschlagung öffentlicher Gelder führen kann, wird auch vom Oberlandesgericht in Deutschland stark in Zweifel gezogen, ob es nicht doch eine Zuständigkeit der Regionalregierung war, diese Volksbefragung, dieses Referendum abzuhalten, nur weil irgendeine politische Verfolgung stattfindet. Dass dann alle anderen Länder in Europa sozusagen "Habt Acht" stehen müssen, ist in keinster Weise akzeptabel.

Deshalb ist es richtig, die Solidarität auszusprechen, auch wenn man in Deutschland hätte schlauer sein sollen und gar nicht einmal hätte hinschauen sollen. Wahrscheinlich hat der spanische Geheimdienst oder wer auch immer eine Observation durchgeführt und den deutschen Behörden gesagt: Puigdemont ist unterwegs, verhaftet ihn. Sie haben dann, keine Ahnung, diese Verhaftung durchgeführt. Besser wäre es gewesen, sie gar nicht einmal durchzuführen, denn dann wäre er nicht in die Bredouille gekommen.

HEISS (Grüne Fraktion – Gruppo Verde – Grupa Vërda): Die Frage Kataloniens hat viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die Eigenständigkeit Kataloniens hat auch viele Sympathien in Südtirol. Man kann in vieler Hinsicht die Selbstbestimmungsbewegung dort mit Sympathie verfolgen, was auch wir mit einem gewissen Interesse tun, aber man muss auch sehen, inwieweit dem Ganzen Grenzen zu ziehen sind.

Im keinem Fall aber haben wir aus unserer Sicht diese strafrechtliche Verfolgung Puigdemonts auf außerspanischem Territorium zu billigen. Das ist keine Situation, die man anerkennen kann. Wir glauben, dass der Konflikt in Katalonien mit dem Zentralstaat in anderer Weise zu lösen wäre. Es bräuchte längst schon eine politische Lösung. Katalonien selber, die katalanische Regionalpolitik, die Unabhängigkeitsbewegung haben dort eine erhebliche Verantwortung, keine Frage. Aber es ist genauso der betonköpfige spanische Zentralstaat mit seiner Verweigerung vor allem jeglicher finanzieller Autonomie, die Regierung in Madrid, die wesentlich dazu beigetragen hat, dass der Konflikt seit 2012 bzw. 2013 eskaliert.

Wir sind der Auffassung, dass die Strafverfolgung außerhalb vom spanischen Territorium dem jeweiligen nationalen Recht unterstehen soll. Deutschland hat Puigdemont festgesetzt, hat ihn jetzt aber aufgrund der Würdigung der spanischen bzw. deutschen Rechtssprechung freigelassen, und zwar aufgrund deren Grundsätze, die keinen Tatbestand der Rebellion in dieser Frage vorsehen. Auch die Frage der Sachbeschädigung bzw. der Veruntreuung öffentlicher Mittel wurde entsprechend beschieden, also insofern hat die deutsche Justiz doch sehr autonom geurteilt.

Wir können diesen Beschlussantrag, Kollegin Mair, leider nicht nachvollziehen, der gewissermaßen die Justiz in den jeweiligen Ländern in eine bestimmte Position drängen möchte. Ich glaube, dass die jeweilige nationale staatliche Justiz unabhängig urteilen muss. Es muss eine Trennung zwischen Justiz und Politik sein. Dem ist in Deutschland in vorbildhafter Weise Rechnung getragen worden trotz dieser, wie Pöder zu Recht anmahnt, vielleicht etwas unnötigen Verhaftung, also ein wenig vorauseilender Gehorsam war da. Deswegen können wir diesen Beschlussantrag nur in Teilen mittragen.

Ich ersuche, Herr Präsident, dass über den Beschlussantrag getrennt abgestimmt wird, und zwar über die Prämissen, über den ersten Teil des beschließenden Teils, über den zweiten Teil des beschließenden Teils einschließlich des Buchstaben a) und über die Buchstaben b) und c) des beschließenden Teils. Entschuldigen Sie die Umständlichkeit, aber wir ersuchen wirklich um die getrennte Abstimmung, damit wir zumindest einige Teilaspekte entsprechend würdigen können. Entschuldigen Sie bitte diesen chirurgischen pathologischen Eingriff, aber das muss leider Gottes sein.

Wir wollten auch die Kollegen Freiheitlichen anmahnen, dass sie sich vielleicht in ähnlich vehementer Weise zu Wort melden, wenn etwa gleichfalls in Osteuropa wie in Polen oder auch in Ungarn der Nationalstaat im erheblichen Maße Recht beugt, Recht biegt und gegen Minderheiten vorgeht, also die Regierung Orbán steht im Hinblick auf die Verfolgung politischer Minderheiten der spanischen Regierung wahrlich nicht nach.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich wundere mich ein bisschen, mit welcher Naivität man von politischer Seite manchmal in diese ganze Diskussion herein geht. Zu glauben, dass Puigdemont zufällig nach Deutschland gefahren und zufällig verhaftet worden wäre, ... Leute, glaubt Ihr nicht, dass das vorab jemand, der sich im Exil befindet und sein Exil verlässt, sich vielleicht erst einmal informiert, was ihm passieren könnte, wenn er in ein anderes Land fährt? So weit zu denken, dass es dann zufällig Deutschland ist, wo

man verhaftet wird, einer der stärksten Player auf europäischer Ebene, wo man jetzt praktisch Deutschland als das starke Land in Europa zwingt, sich in die Katalonien-Frage mit einzumischen, dass das alles nur so zufällig passiert, ... Hier kann man, glaube ich, schon eins und eins zusammenzählen, dass dort nicht nur zufällig die Polizei vorbeigefahren ist und ihn zufällig aus dem Auto gefischt hat. Hinter dieser ganzen Diskussion steckt schon mehr dahinter.

Das zeigt auch auf, dass der katalanische Konflikt eine höchst europäische Frage ist, denn dieser internationale oder europäische Haftbefehl, der von Seiten Spaniens ausgestellt wurde, ist nicht etwas, wo wir jetzt als Südtirol einen anderen Staat auffordern können, diesen nicht umzusetzen. Dieser wird vollstreckt, wenn in dem jeweiligen Land dieser Tatbestand vorhanden ist. Das heißt wenn Italien vergleichsweise – jetzt sage ich einmal – einen Anschlag auf die Einheit des Staates als Straftat vorsieht, dann kann man nicht sagen, diesen nicht zu vollstrecken. Dann muss ich sagen, ich möchte den abschaffen oder der entspricht nicht mehr den europäischen Menschenrechtsnormen. Das wäre eigentlich der richtige Zugang. Natürlich bin ich auch dagegen, dass Puigdemont ausgeliefert wird. Das ist überhaupt keine Frage. Nur glaube ich, dass man von europäischer Seite, jetzt hoffe ich doch zumindest von deutscher Seite, den notwendigen Druck auf Spanien ausüben wird und sich an den Verhandlungstisch zu setzen, denn jetzt ist dieses Problem Katalonien in Deutschland und damit wirklich in Europa angekommen. Jetzt wird sich zeigen, wie man damit umgeht.

Interessant ist Folgendes. Wenn Puigdemont nach Spanien zurückkehren würde, dann könnte er nicht mehr wegen Rebellion angeklagt werden, wenn er ausgeliefert worden wäre, sondern effektiv nur noch wegen Veruntreuung. Denn beim europäischen Auslieferungsantrag darf man nur dann ausgeliefert werden mit dem Tatbestand, der in dem Land vorherrscht, das ihn im Moment praktisch beherbergt. Das heißt, wenn es in Deutschland keine Rebellion gibt und Deutschland Puigdemont ausliefert, dann darf er in Spanien nicht mehr mit diesem Haftbefehl wegen Rebellion verurteilt werden. Er wird jetzt, denke ich, von Deutschland nicht ausgeliefert werden. Das wird jetzt eine Diskussion sein, die sich noch eine ganze Zeit lang fortsetzen wird.

Die Punkte b) und c) erscheinen auch durchaus sinnvoll, und zwar zunächst einmal, dass man vorweg Katalonien die Solidarität ausspricht. Es stimmt – Kollege Hans Heiss hat es gesagt -, dass es auch andere Staaten gibt. Nur frage ich mich, was passiert wäre – darauf möchte ich schon immer wieder verweisen -, wenn Ungarn mit derselben Härte gegen eine solche Wahl vorgegangen wäre, dass man die Wähler mit den Haaren aus den Wahlkabinen herausgezogen hätte. Da wäre ein Aufschrei durch ganz Europa gegangen. Deswegen Zustimmung zu den letzten Punkten.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich wundere mich auch über Deutschland. Dieses hat sich wieder selber in die Brennesseln gesetzt. Wenn man die Geschichte Deutschlands und Kataloniens ein bisschen kennt, wer in der Geschichte ein bisschen bewandert ist, dann wundert man sich wirklich. Ich bin der Meinung, dass Puigdemont einmal nach Südtirol eingeladen werden sollte wegen diesem peinlichen und übertriebenen europäischen Haftbefehl, der aufgelöst werden sollte. Peinlich deshalb, weil sich die EU überall einmischt wie zum Beispiel in der Ukraine usw., aber hier einfach zuschaut, wie friedliche europafreundliche Bürger einfach niedergeknüppelt werden. Das ist einfach nicht vereinbar.

Ich frage mich, was von dieser EU zu halten ist, wenn Deutschland und Frankreich die Motoren für die Einheit der EU sind. Man möchte meinen, der junge Präsident Macron wird Europa noch mehr einigen. Was hat er getan? Er ist erst kürzlich nach Korsika gefahren und hat den Korsen verboten, dass die korsische Sprache offiziell anerkannt wird, also ein 58 Millionen Volk, das den 300.000 Korsen dies nicht erlaubt. Dann kann man hier ganz gut sehen, wohin die Reise mit Europa geht. Den Minority Safe Pack können wir uns wahrscheinlich sonst irgendwohin stecken.

Die nächsten EU-Wahlen kommen bestimmt. Die Wahlbeteiligung bei den Europawahlen ist sehr, sehr niedrig. Ich habe nachgeschaut. Das letzte Mal waren es 52 Prozent, also ein Minus der vorletzten Wahlen von 10 Prozent. Wenn die EU so weitermacht, dann geht keiner mehr zur EU-Wahl. Durchschnittlich sind es 35 bis 40 Prozent. Wie will man die Leute motivieren, zu dieser Wahl zu gehen? Wenn sich die EU, wie ich letzthin gelesen habe, mit dem Bräunungsgrad der Pommes Frites beschäftigt, dann fragt man sich schon, wie weit es mit dieser EU noch gehen soll.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich darf einigen, die vor mir gesprochen haben, zustimmen. Es ist, glaube ich, ganz wichtig, dass man das Rechtliche vom Politischen trennt.

Ich möchte an dieser Stelle auch sagen, dass der europäische Haftbefehl eine Errungenschaft ist. Das System ist eine Errungenschaft. Das ist positiv. Jetzt kommt wieder das EU-Bashing und das kann ich nicht aushalten. Gerade das System ist eine Errungenschaft. Ich darf das hier präzisieren, weil Sie, Kollege Knoll, es auch angeführt haben. Das ginge dann so, dass Deutschland gegebenenfalls für den Tatbestand der Veruntreuung festgelegt hätte, wenn es so gewesen wäre, ob es ausliefern würde, aber dann wäre die Auslieferung nur de facto erfolgt, wenn Spanien zugesichert hätte – das läuft nämlich so -, dass er nur für diesen Tatbestand zur Rechnung gezogen wird. Sonst findet die Auslieferung nicht statt. So ist nämlich der Mechanismus und das ist eine Errungenschaft. Auf diese Weise erreicht man etwas Gemeinsames im Bereich des Strafrechtes, also nur bei gegenseitiger Anerkennung, dass das in der Tat eine Sache ist, die verhandelt werden soll. Da wird ausgeliefert, sonst nicht. Trotzdem hat man die Garantie, denn es geht nicht immer nur um politische Fragen, sondern um Straftäter, in der Regel um Kriminelle, dass man nicht ganz einfach in ein anderes Land gehen und sagen kann, dass ich dort nicht verfolgt werden kann. Das ist eine Errungenschaft. Ich möchte das schon einmal klarstellen.

Zum Antrag selbst. Ich möchte zunächst einmal festhalten, dass es schon während der ganzen Katalonien-Krise, nennen wir es mal so, also der Frage der Debatte immer wieder auch von Seiten des Landtages, von vielen Vertretern hier und auch der Regierung Solidaritätsbekundungen gegeben hat, auch jetzt in dieser Frage, wo es zu dieser Verhaftung gekommen ist. Ich habe auch unmittelbar am darauffolgenden Tag, nachdem die Meldung bekannt wurde, ein Schreiben an die deutsche Bundeskanzlerin verfasst. Da habe ich auch nicht darauf hingewiesen, dass die Gerichte so oder anders entscheiden sollten, denn das wäre absolut Nonsens gewesen. Diese Unabhängigkeit und Gewaltenteilung ist ein hohes Prinzip. Ich habe der Frau Bundeskanzlerin geschrieben, dass auch sie einwirken möge, dass es eine politische Lösung in dieser Frage gibt und eben nicht mit Strafrecht und Strafprozessrecht. Man versucht, eine politische Frage zu lösen, weil es um eine politische Frage geht. Das war der Gegenstand des Schreibens.

Ich würde auch zustimmen – das ist schon mehrmals gesagt worden –, denn der erste Teil geht in diese Richtung. Deshalb vermute ich auch den Wunsch der getrennten Abstimmung, dass man hier ganz klar zum Ausdruck bringen möchte, dass es für diese Frage eine politische Lösung braucht.

Der letzte Punkt, wo steht, Spanien aufzufordern, endlich diesen Dialog für diese politische Frage aufzunehmen, ohne jetzt auch von uns aus festzulegen, was das Ergebnis sein soll, aber es muss ganz klar den Dialog, Verhandlungen und dann eine politische Lösung dieser Frage geben. Wenn es eine Umformulierung in diesem Sinne gibt, dann gibt es mit Sicherheit auch Zustimmung von unserer Seite.

Nicht richtig wäre, jetzt vorgreifen zu wollen etwa in gerichtlichen Entscheidungen in der Frage des europäischen Haftbefehls, ganz unabhängig davon, wie man politisch steht. Das wäre, glaube ich, der falsche Ansatz. Ich habe gemerkt, dass es doch ziemlich Konsens dazu gibt, also bitte die Trennung. Das Rechtliche würde ich herausnehmen. Der Landtag sollte sich aus meiner Sicht politisch äußern und sagen, die politische Frage endlich in einem Dialog und nicht mit Strafrecht und Strafprozessrecht zu lösen. Das führt zu nichts, das schadet Europa, den Minderheiten, der Vielfalt und auch dem Vertrauen in die europäischen Institutionen. Politische Fragen sind politisch zu lösen.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ich danke den Kollegen, die sich hier zu Wort gemeldet haben. Ich wäre damit einverstanden. Ich weiß nicht, Herr Landeshauptmann, ob es passen würde, wenn man nur den ersten Teil zur Abstimmung bringt und sagt: "Der Südtiroler Landtag spricht Carles Puigdemont sowie der Region Katalonien in dieser heiklen und ungewissen Umbruchphase die Solidarität aus und hofft auf eine politische Lösung bezüglich des zukünftigen Status".

PRESIDENTE: Collega Mair, faccio una proposta.

MAIR (Die Freiheitlichen): Wir können die Behandlung des Antrages einen Moment aussetzen.

PRESIDENTE: Dopo riprendiamo la trattazione.

Punto 12) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 898/18 del 26/3/2018, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante: Alloggi sociali, recupero dello sfitto e riduzione del consumo di territorio.**"

Punkt 12 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 898/18 vom 26.3.2018, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend: Sozialwohnungen, Rückgewinnung unvermieteter Wohnungen und Einschränkung des Bodenverbrauchs."**

Uno sguardo alle graduatorie IPES rende l'idea del notevole fabbisogno di alloggi sociali e abitazioni a canoni calmierati esistente in provincia. Sembra quasi un controsenso dover constatare, d'altro canto, come in Alto Adige vi sia un numero consistente di alloggi tenuti sfitti per i più svariati motivi (solo a Bolzano sarebbero circa 4 mila). Allo stesso tempo, desta preoccupazione il consumo di territorio in provincia e nel capoluogo, mentre l'IPES è costretta ad acquistare terreni e progettare e costruire nuovi immobili per soddisfare la domanda di alloggi sociali. L'insieme di questi tre fenomeni impone una riflessione, ed un'analisi per proporre delle soluzioni.

Purtroppo non disponiamo di dati attendibili sulle dimensioni effettive dello sfitto in Alto Adige. Uno strumento importante in questo senso – l'obbligo di dichiarare gli alloggi sfitti al Comune – era contenuto nella legge n. 14/1985 (Elenco delle unità immobiliari non occupate), legge nel frattempo abrogata. Una puntuale verifica del numero degli appartamenti sfitti rappresenta invece un preciso dovere dell'amministrazione pubblica, non solo per motivi di efficace gestione del territorio e delle politiche abitative, ma anche da un punto di vista della corretta gestione delle finanze pubbliche, dal momento che l'imposta municipale sugli immobili (Imi), introdotta con LP 3/2014 rappresenta un'importante fonte di entrate per i Comuni. Come noto, l'aliquota è maggiorata per le abitazioni per le quali non risultino registrati contratti di locazione da almeno un anno e che non ricadano tra una delle agevolazioni previste, e quindi un mancato controllo sullo stato di occupazione delle stesse e di conseguenza una parziale o disattenta applicazione delle aliquote rappresenta un minor introito e potrebbe di conseguenza configurare un danno erariale.

Una volta chiarite le reali dimensioni del fenomeno, una proposta interessante per gestire in modo più razionale uno scenario che contemporaneamente presenta un alto numero di alloggi sfitti, un notevole fabbisogno di case popolari e la necessità di ridurre il consumo di territorio evitando nuove costruzioni, potrebbe essere quella di servirsi proprio dell'IPES per recuperare lo sfitto da destinare poi all'edilizia sociale. Ecco come: con una proposta di canone economicamente adeguata da definire, l'IPES inviterebbe i proprietari di alloggi sfitti ad affittarli. L'IPES poi subaffitterebbe ad una famiglia che ha diritto alla casa popolare, incamerando l'affitto calmierato versato dall'inquilino e integrandolo con una cifra pari alla differenza tra il canone sociale e il canone pattuito con i proprietari, a carico del bilancio pubblico. Al proprietario, l'IPES garantirebbe – a differenza di inquilini privati – garanzia di puntualità nei pagamenti e la restituzione dell'immobile nelle medesime condizioni in cui è stato inizialmente consegnato.

Il vantaggio di interesse pubblico più evidente che si otterrebbe è quello di evitare di costruire nuovi condomini – quasi sempre su terreni da acquistare ex-novo a costi esorbitanti – e che implicano poi un conseguente, ulteriore consumo di territorio, un bene comune irriproducibile drammaticamente sempre più scarso; si otterrebbe inoltre il risultato di disporre di uno strumento flessibile, grazie al quale si eviterebbe di concentrare molte famiglie che hanno diritto a un alloggio popolare e quindi a volte anche problematiche da un punto di vista sociale, in un'unica zona, ma al contrario si andrebbero invece ad inserire a macchia di leopardo un po' ovunque nei centri urbani, con indubbi vantaggi da un punto di vista sociale e perfino dell'ordine pubblico.

Per rendere più efficace la proposta, sarebbe opportuno lavorare sia sugli incentivi che sui disincentivi. Per lavorare efficacemente sui primi, un'indagine di mercato da svolgersi presso i membri delle associazioni dei proprietari di immobili potrebbe chiarire a quale prezzo al metro quadrato verrebbe considerato interessante affittare e più in generale quali sono le motivazioni che spingono molti a sobbarcarsi i costi di un appartamento lasciato vuoto e improduttivo. Tra i disincentivi invece, andrebbe introdotto nella normativa provinciale un meccanismo che vada progressivamente a penalizzare il proprietario che lascia sfitto, scaglionando le aliquote Imi con percentuali via via più alte legate al numero di anni in cui l'immobile è rimasto inutilizzato o al fatto di avere respinto una proposta di affitto da parte dell'IPES.

Ciò premesso,

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

- 1. a reintrodurre l'obbligo in capo ai proprietari di alloggi sfitti di dichiararli al Comune (come era previsto nella legge provinciale 14/1985), al quale va aggiunto un termine ultimativo e le relative sanzioni in caso di violazione dei termini di legge. Va inoltre introdotto l'obbligo per i Comuni di procedere alla determinazione dello sfitto attraverso sistemi informatici che incrocino i dati catastali con quelli anagrafici;*
- 2. a implementare una soluzione per incentivare i proprietari di appartamenti tenuti vuoti ad affittarli all'IPES nei termini espressi in premessa: una proposta di locazione a un canone accettabile da definire, incamerando il canone sociale versato dall'inquilino e integrandolo con una cifra pari alla differenza tra lo stesso canone sociale e quello pattuito con i proprietari, a carico del bilancio pubblico;*
- 3. ad inserire nella LP 3/2014 la possibilità, per i Comuni, di aumentare l'aliquota Imi per gli appartamenti sfitti scaglionando le aliquote Imi con percentuali via via più alte legate al numero di anni in cui l'immobile è rimasto inutilizzato o al fatto di avere respinto una proposta di affitto dell'IPES;*
- 4. ad attivare l'IPES e la competente ripartizione edilizia abitativa per delineare la cornice organizzativa e tecnica per implementare la proposta indicata nella premessa e nel precedente punto 2.*

Ein Blick auf die WOBI-Ranglisten macht deutlich, dass in Südtirol ein erheblicher Bedarf an Sozialwohnungen sowie Wohnungen zu reduzierten Mietzinsen besteht. Paradoxerweise gibt es in unserem Land eine hohe Anzahl an Wohnungen, die absichtlich aus den verschiedensten Gründen nicht vermietet werden (allein in Bozen sind es angeblich ca. 4.000). Gleichzeitig gibt der Bodenverbrauch in Südtirol und in der Landeshauptstadt Anlass zur Sorge, wobei das WOBI gezwungen ist, Baugrund für die Errichtung neuer Gebäude anzukaufen, um die Nachfrage nach Sozialwohnungen einigermaßen zu decken. Diese drei Phänomene sollten uns zum Nachdenken anregen und dazu bewegen, nach Lösungen zu suchen.

Leider besitzen wir keine verlässlichen Daten über den tatsächlichen Leerstand der Wohnungen in Südtirol. Ein in diesem Sinne wichtiges Instrument, nämlich die Meldepflicht für leer stehende Wohnungen an die Gemeinde, war im Landesgesetz Nr. 14/1985 enthalten (Verzeichnis der leer stehenden Wohnungen), welches in der Zwischenzeit abgeschafft wurde. Eine genaue Erhebung der leer stehenden Wohnungen ist aber Aufgabe der öffentlichen Verwaltung, nicht nur aus Gründen der Raumordnung und der Wohnbaupolitik, sondern auch aus der Sicht des ordnungsgemäßen Umgangs mit öffentlichen Geldern, zumal die mit dem Landesgesetz Nr. 3/2014 eingeführte Gemeindeimmobiliensteuer (GIS) für dieselben Gemeinden eine wichtige Einnahmequelle darstellt. Bekanntlich wird für Wohnungen, für welche über ein Jahr lang kein Mietvertrag registriert wurde und keine der vorgesehenen Begünstigungen in Frage kommt, ein höherer Steuersatz angewandt. Folglich führt das Fehlen einer Kontrolle über die Nutzung des Wohnbestands und die teilweise oder nachlässige Anwendung des Steuersatzes zu einem Einnahmeausfall und einem finanziellen Schaden für die öffentliche Hand.

Sobald das tatsächliche Ausmaß des Leerstands geklärt ist, könnte das WOBI die unvermieteten Wohnungen anmieten und als Sozialwohnungen weitervermieten, um dadurch die hohe Anzahl an unvermieteten Wohnungen zu drosseln, auf die große Nachfrage nach Sozialwohnungen zu reagieren und den Bodenverbrauch durch die Vermeidung von Neubauten einzuschränken. Man könnte folgendermaßen vorgehen: Das WOBI könnte die Wohnungsbesitzer durch einen finanziell angemessenen, festzulegenden Mietzins dazu bringen, ihre Immobilien dem Institut zu vermieten, das sie dann wiederum den Familien mit Anrecht auf eine Sozialwohnung vermieten würde. Das WOBI würde somit den reduzierten Mietzins eintreiben und die Differenz zwischen letzterem und den mit den Eigentümern vereinbarten Mietzins mit Mitteln aus dem Landeshaushalt ergänzen. Im Gegensatz zu den privaten Mietern wären für die Eigentümer

durch das WOBI pünktliche Zahlungen sowie die Rückgabe der Immobilie im gleichen Zustand, in dem sie übergeben wurde, gewährleistet.

Der offensichtlichste Vorteil im öffentlichen Interesse würde darin bestehen, dass der Bau neuer Wohnhäuser (fast immer auf Grundstücken, die sehr teuer angekauft werden müssen) und folglich ein weiterer Bodenverbrauch vermieden werden, zumal Grund und Boden Allgemeingüter sind, die begrenzt vorhanden sind und leider immer knapper werden. Darüber hinaus würde damit ein flexibles Instrument eingeführt, um eine Konzentration der Familien mit Anrecht auf eine Sozialwohnung im selben Gebiet zu vermeiden, was manchmal zu sozialen Problemen führen kann. Hingegen würden diese Familien innerhalb der verschiedenen Ortschaften gleichmäßig verteilt, was zweifelsohne Vorteile sozialer Natur sowie aus der Sicht der öffentlichen Ordnung mit sich bringen würde.

Um einen treffsicheren Vorschlag zu erarbeiten, sollten fördernde bzw. abschreckende Maßnahmen überprüft werden. Was die Fördermaßnahmen anbelangt, könnte man durch eine Marktanalyse unter den Eigentümerverbänden klären, ab welchem Quadratmeterpreis das Vermieten einer Immobilie attraktiv wird und welche im Allgemeinen die Gründe dafür sind, dass viele lieber die Kosten einer leer stehenden und somit unproduktiven Immobilie auf sich nehmen. Bezüglich der abschreckenden Maßnahmen sollte man Gesetzesbestimmungen vorsehen, die Eigentümer unvermieteter Wohnungen benachteiligen, etwa gestaffelte Steuersätze je nach Dauer des Leerstands oder bei Weigerung des Eigentümers, einen Vertrag mit dem WOBI abzuschließen.

Dies vorausgeschickt,

verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,

1. die Meldepflicht für leerstehende Immobilien an die Gemeinden erneut einzuführen (wie sie im Landesgesetz Nr. 14/1985 vorgesehen war). Diese Bestimmung ist durch eine Meldefrist und entsprechende Strafen bei Zuwiderhandlung zu ergänzen. Außerdem sind die Gemeinden verpflichtet, den Leerstand über EDV-Systeme zu ermitteln und die Daten des Katasteramtes mit jenen des Einwohnermeldeamtes zu vergleichen;
2. an einer Lösung zu arbeiten, um die Eigentümer leer stehender Wohnungen anzuregen, diese zu vermieten, und zwar unter den in der Einleitung genannten Bedingungen: Mietvorschlag zu einem angemessenen, festzulegenden Mietzins, Eintreibung des vom Mieter entrichteten sozialen Mietzinses sowie Übernahme der Differenz zwischen letzterem und dem mit den Eigentümern vereinbarten Mietzins zulasten des Landeshaushaltes;
3. im Landesgesetz Nr. 3/2014 vorzusehen, dass die Gemeinden für unvermietete Wohnungen höhere GIS-Steuersätze anwenden können, gestaffelt je nach Anzahl der Jahre, in denen die Wohnung leer steht, bzw. bei Weigerung des Eigentümers, einen Vertrag mit dem WOBI abzuschließen;
4. über das WOBI und die für den Wohnbau zuständige Landesabteilung dafür zu sorgen, dass der organisatorische und technische Rahmen für die Umsetzung des Vorschlages gemäß Punkt 2 festgelegt wird.

La parola al consigliere Köllensperger, prego.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident. Thema Sozialwohnungen, Leerstandsquote von Wohnungen, die nicht vermietet, nicht bewohnt sind, und auch natürlich das Thema des Bodenverbrauchs, der in Südtirol bekanntlich weiterhin sehr hoch ist und wo bekanntlich der Talboden sich den Wohngrund, den Ackergrund, den Anbaugrund teilen muss.

Ein Blick auf die WOBI-Ranglisten macht überdies deutlich, dass in Südtirol ein großer Bedarf an Sozialwohnungen zu reduzierten Mietzinsen besteht. Man braucht auch nur in den kürzlich von der Landesregierung verabschiedeten Beschluss Nr. 190 vom 6. März hineinschauen, der die Zahlen von 2016 enthält. 326 Wohnungen sind zugewiesen worden auf 946 Gesuche. Wir reden hier nur von Leuten mit mindestens 25 Punkten, also zwei Drittel dieser Leute, nämlich über 600 mit über 25 Punkten gehen hier leer aus. Das heißt, dass der Bedarf bei weitem die Anzahl an zugewiesenen Wohnungen übersteigt.

Auf der anderen Seite gibt es paradoxerweise offensichtlich eine hohe Anzahl an Wohnungen besonders in Bozen, aber nicht nur in Bozen. Man redet von zirka 4.000 nur in der Hauptstadt, die aus verschiedensten Gründen leer stehen. Dazu kommt dann noch ein weiteres Paradox in der Landeshauptstadt, aber nicht nur in der Landeshauptstadt, nämlich der Bodenverbrauch für neue Wohnungen, die aus dem Boden schießen, der weiterhin sehr hoch ist. Auch das WOBI ist dabei, regelmäßig Baugrund zu kaufen, um neue Kondominien zu errichten. Wenn man diese drei Phänomene zusammentut, dann wird einem klar, dass man sich doch einmal Gedanken über diese etwas absurde Situation machen sollte.

Ein Problem ist es, dass wir keine verlässlichen belastbaren Daten zur effektiven Leerstandsquote von Wohnungen haben. Es gab 1985 ein Gesetz, nämlich das Gesetz Nr. 14 von Benedikter, das eine Meldepflicht für leerstehende Wohnungen an die Gemeinden eingeführt hatte. Somit war eine genaue Erhebung der leerstehenden Wohnungen damals möglich. Das ist heute nicht mehr möglich. Das sollte aber wieder ein Thema werden, spätestens jetzt, seit wir mit dem Gesetz Nr. 3 aus dem Jahr 2014 die GIS, die Gemeindeimmobiliensteuer im Lande selber verwalten und eingeführt haben. Wir alle wissen, dass die GIS auf unvermietete leerstehende Wohnungen höher ist als auf vermietete. Es ist also auch die Pflicht eines guten Verwalters, die GIS anzuwenden, sich nicht mögliche Einkünfte durch die Lappen gehen zu lassen. Deswegen wäre es sicher wünschenswert, dass diese Meldepflicht wieder eingeführt wird, schon auch im Sinne der Politik des sozialen Wohnbaus, weil man wissen muss, wie viel man Leerstandsquote hat.

Sobald das tatsächliche Ausmaß dieser Leerstandsquote geklärt ist, könnte man dann einen Schritt weiter denken, nämlich, dass das WOBI die unvermieteten Wohnungen anmieten kann und als Sozialwohnungen weiter vermietet statt neue Kondominien zu bauen. Dadurch würde die hohe Anzahl an unvermieteten Wohnungen gedrosselt werden. Gleichzeitig könnte man auf die hohe Nachfrage von Sozialwohnungen reagieren und den Bodenverbrauch für Neubauten einschränken. Man könnte zum Beispiel wie folgt vorgehen: Dass das WOBI die Wohnungsbesitzer, deren Wohnungen leer stehen, für einen angemessenen Mietzins - dieser sollte etwas unter dem Marktwert liegen, aber für kleine Wohnungen etwas besser sein als der derzeitige Landesmietzins -, der zu definieren ist, dazu überredet, ihre Immobilien dem Institut zu vermieten, welches den Familien mit Anrecht auf eine Sozialwohnung diese weiter vermieten könnte. Das WOBI würde somit die Differenz zwischen dem vereinbarten Mietzins und dem sozialen Mietzins aus eigener Tasche auf Landeskosten beisteuern. Das wäre dann die Förderung, die jenen Leuten, die Anrecht auf soziale Wohnungen haben, zugute kommt.

Was für Vorteile hätten die Eigentümer der Wohnungen? Ich habe auch mit den Vereinigungen der Wohnungsbesitzer, mit jenen der Mieter und Vermieter und auch mit einigen Landesbediensteten gesprochen. Das Problem der Vermieter ist meistens dreierlei Natur: Das Erste ist die Zahlungsunsicherheit. Das wurde sogar einmal im Autonomiekonvent diskutiert. Das Zweite sind die Mietnomaden. Das Dritte ist, dass man die Leute nicht mehr hinaus bekommt. Diese Probleme würden durch einen Mieter wie das WOBI durch die Bank gelöst werden. Beim WOBI ist kein berechtigter Zweifel anzunehmen, dass die Miete nicht gezahlt wird. Es ist ja Chorkompetenz des WOBI, die Wohnungen in den Anfangszustand wieder herzurichten, also würde man hier den Vermietern doch einige Gründe nehmen, warum sie heute ihre Wohnungen teilweise leer stehen lassen.

Der offensichtlichste Vorteil aber würde darin bestehen – hier wäre auch das öffentliche Interesse gegeben, denn der Bau neuer Wohnhäuser würde fast immer auf Grundstücken erfolgen, die sehr teuer angekauft werden müssen -, dass folglich weiterer Bodenverbrauch vermieden würde, zumal Grund und Boden Allgemeingüter sind, die begrenzt vorhanden sind. Darüber hinaus würde ein flexibles Instrument eingeführt, um eine Konzentration der Familien mit Anrecht auf Sozialwohnungen in wenigen Vierteln oder auf wenige Kondominien zu vermeiden, was durchaus zu sozialen Problemen geführt hat, also eine gleichmäßigere Verteilung hätte Vorteile im Sinne auch der öffentlichen Ordnung und sozialer Natur.

Um einen treffsicheren Vorschlag zu erarbeiten, sollte es neben den Förderelementen durchaus auch abschreckende Maßnahmen geben. Die Fördermaßnahmen wären eine Marktanalyse mit den Eigentümerverbänden, um zu klären, welcher Quadratmeterpreis als Mietzins, den das WOBI anbieten könnte, angemessen wäre, überhaupt in deren Interesse wäre. Auf der anderen Seite aber durchaus auch, dass man den Gemeinden die Möglichkeit gibt, alle jene Wohnungen, die schon länger leer stehen bzw. dessen Eigentümer auch auf das WOBI-Angebot nicht eingehen wollen, mit einer höheren GIS zu belasten. Dann hat zumindest die öffentliche Hand im Sinne der Gemeindekassen etwas davon.

Dies vorausgeschickt, wäre der verpflichtende Teil in vier Punkten aufgeteilt, und zwar Folgendes:

1. Klarheit über die Sachlage zu verschaffen. Das Ideale wäre, die Meldepflicht für leerstehende Immobilien an die Gemeinden, wie sie im Landesgesetz Nr. 14 von 1985 vorgesehen war, wieder einzuführen mit Strafen bei Zuwiderhandlungen.

2. An einer Lösung zu arbeiten, um die Eigentümer leer stehender Wohnungen anzuregen, diese an das WOBI zu einem festzulegenden Mietzins zu vermieten. Diesen will ich hier nicht vorgeben. Das muss man im Einvernehmen versuchen zu definieren. Das WOBI sollte diese Wohnungen zum sozialen Mietzins an berechnete Personen weiter vermieten.

3. Im Landesgesetz Nr. 3 von 2014, das ist jenes mit der GIS, vorzusehen, dass die Gemeinden für unvermietete Wohnungen höhere GIS-Steuersätze anwenden können, gestaffelt nach der Anzahl der Jahre, in denen die Wohnung leer steht bzw. bei Weigerung des Eigentümers, einen Vertrag mit dem WOBI abzuschließen.

4. Über das WOBI und die für den Wohnbau zuständige Landesabteilung dafür zu sorgen, dass der organisatorische und technische Rahmen für die Umsetzung dieses Vorschlages gemäß Punkt 2 festgelegt wird.

Ich glaube, dass es sich lohnen würde, sich über dieses Thema einmal Gedanken zu machen. Es gibt sicher auch einige organisatorische und umsetzerische Punkte, die man hier berücksichtigen muss. Ich bin aber der Meinung, dass die Vorteile einer solchen Vorgehensweise den Mehraufwand, der dem WOBI dadurch erwachsen würde, sicher mehr überwiegen würde, und zwar im Sinne von Bodenkonsum und im Sinne von Zuführung der leer stehenden Wohnungen an den Mietmarkt mit Weitergabe an all jene, die momentan bei den WOBI-Ranglisten durch die Finger blicken, obwohl sie 25 Punkte haben. Ich glaube, dass die Vorteile bei weitem den bürokratischen und Verwaltungsmehraufwand überwiegen, der dem WOBI entstehen würde.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Es ist tatsächlich paradox, wenn man die Zahl der Wohnungssuchenden und die Zahl der leer stehenden Wohnungen vergleicht. Dann versteht man das nicht ganz. Allerdings gibt es dann natürlich eine ganz klare Absicht, sagen wir mal so, dass man das zulässt, dass man auch diese Meldepflicht, auch bestimmte Maßnahmen nicht forciert.

Es hätte Gesetze gegeben. Es würde auch Gesetze geben, wo das WOBI eingreifen könnte. Auch die öffentliche Hand hätte quasi fast schon ein Übernahmerecht gehabt, diese Wohnungen weiter zu vermieten, wenn ein Engpass irgendwo besteht. Ich glaube, dass es manchen Zweigen, Lobbys ganz recht ist, wenn es so ist, Spekulation ganz klar mit Wohnungen. Der Bauwirtschaft ist es auch wurst, wenn immer wieder neu ausgewiesen und immer wieder neu gebaut wird und wenn Wohnungen "on mass", sagen wir mal so, leer stehen.

In bestimmten Zonen Südtirols wissen wir, dass Kleinwohnungen vermietet werden und das ganze Jahr über leer stehen und vielleicht ein paar Wochen von Touristen, die von außerhalb kommen, nicht vermietet, sondern verkauft und benutzt werden. Ausverkauf der Heimat: Sprichwort Hochpustertal zum Beispiel. Auch in anderen Gegenden schreitet dies voran, wo man statt einer größeren Wohnung für eine durchschnittliche Familie einfach zwei Kleinwohnungen macht und damit natürlich mehr verdient, wenn man die beiden Kleinwohnungen an einen Mailänder verkauft, der hier ab und zu nächtigt. Es gibt mehrere Wirtschaftslobbys, das muss man ganz klar sagen, die hier ein Interesse haben, nicht zu rühren, nicht zu bohren.

Da wird dann auch das Argument des Privateigentums schnell ins Feld geführt, dass man sagt, meine Wohnung ist meine Wohnung und Du kannst mir doch nicht etwas vorschreiben usw. In einem Land, in dem auf 6 Prozent der Grundfläche 85 Prozent der Bevölkerung lebt und sich fast das gesamte öffentliche Leben abspielt, sollte man schon solche Maßnahmen mit Nachdruck vertreten, dass leer stehende Wohnungen vermietet werden oder derjenige, der sie nicht vermietet, dann auch entsprechend etwas mehr in den Topf bezahlt. Dann muss man natürlich abwägen, welche Dinge möglich oder nicht möglich sind. Es gibt bereits Maßnahmen. Man könnte das bereits machen. Aber der Grat zwischen dem Eingriff ins Privateigentum, den man dann schnell konterkariert, und der Verpflichtung, diesen leer stehenden Wohnraum irgendwo zur Verfügung zu stellen und nicht mehr neu auszuweisen, ist natürlich schmal.

Noch einmal. Natürlich gibt es auch ein Interesse, die Bauwirtschaft am Leben zu halten, indem man immer wieder neu ausweist und neu baut.

Ich unterstütze diesen Antrag, weil ich doch denke, dass dieser leer stehende Wohnraum zumindest auch erhoben und einmal die Möglichkeit geschaffen werden muss, dass er bereitgestellt wird.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo Verde – Grupa Vërda): Anch'io sono molto d'accordo con la mozione del collega Köllensperger, esiste un bisogno sociale, esistono degli alloggi vuoti, esiste l'esigenza di non consumare ulteriore suolo se abbiamo degli ambiti, degli appartamenti, delle case che non sono utilizzati. Non utilizzare le case è un'ingiustizia verso la collettività perché una casa viene costruita non perché c'è una benedizione dal cielo, ma una casa viene costruita su un terreno che prima era naturale, per una decisione pubblica e, rispetto al discorso che faceva il consigliere Pöder, vorrei aggiungere che la proprietà privata in tutte le Costituzioni del mondo è legata a una responsabilità sociale, cioè non è che la proprietà privata sia una specie di isola in cui uno può fare quel che gli pare. Questo concetto della proprietà privata collegata alla responsabilità sociale io credo proprio che in Sudtirolo in tanti ambienti ci sia una mentalità proprietaria che fa spavento. Naturalmente poi ci sono degli speculatori, dei costruttori che tengono cantieri aperti per anni finché non trovano il prezzo giusto, e anche qui bisognerebbe fare qualcosa. Nella bozza di legge urbanistica erano previste una serie di misure, per esempio il famoso Wertausgleich, il recupero di una parte del plusvalore di pianificazione, ma questo, come è noto e come anche è stato dichiarato e scritto, è stato ridotto sostanzialmente a nulla e anche gli alloggi a prezzo calmierato, vedrete quando leggerete la legge, sono una delle tante possibilità che i Comuni possono adottare in collaborazione con il proprietario, e io sono abbastanza scettico sul fatto che i proprietari sceglieranno quella strada e non strade molto più vantaggiose.

Quindi una certa pressione bisogna farla per ricordare questa responsabilità sociale, noi facemmo un disegno di legge, consigliere Köllensperger, per aggiungere alla legge Benedikter del 1985 le sanzioni e sa come andò? Noi argomentammo dicendo che senza sanzioni era una legge inutile, allora il Consiglio disse: "È una legge inutile? Allora la cancelliamo!", non mise le sanzioni ma la cancellò. Questa fu una delle ultime eroiche gesta dell'era Durnwalder. Quindi d'accordo con questa cosa, solo forse per quanto riguarda il tema del canone sociale bisognerebbe dare dei criteri per stabilire il canone che verso il proprietario viene versato dall'ente pubblico, perché anche qui bisogna che tutto sia giusto e non ci siano abusi ma l'idea mi sembra ottima.

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere edili e patrimonio - Partito Democratico - Demokratische Partei): È chiaro che il tema è importantissimo e condividiamo molte delle considerazioni, non solo ci stiamo già lavorando ma alcune sono già in pratica. Poi naturalmente c'è anche la funzione sociale della proprietà, ma il principio costituzionale che peraltro io, voglio ribadire, condivido profondamente, poi nell'amministrare ci confrontiamo con leggi che fissano anche dei vincoli e quindi dobbiamo tener conto anche di queste leggi e del fatto che non possiamo per esempio espropriare gli alloggi privati. Possiamo cercare di dare degli orientamenti, questo sì, e allora da questo punto di vista condividiamo molti dei ragionamenti sui quali stiamo anche lavorando, ma alcune formulazioni poi non tengono conto del percorso della fattibilità. Faccio degli esempi: nella riforma della legge sull'edilizia abitativa agevolata, che spero riusciremo a discutere, è previsto che la Provincia effettui con il coinvolgimento dei Comuni – perché i Comuni vanno assolutamente coinvolti, bisogna concertare anche con i Comuni, giustamente spesso in questo Consiglio si ricorda che la Provincia non deve bypassare i Comuni ma deve concertare con le politiche di sviluppo e di gestione del territorio e in questo caso mi permetto di ricordare la funzione fondamentale dei Comuni – per rilevare periodicamente il fabbisogno abitativo e le abitazioni sfitte per varie ragioni perché poi sappiamo che le abitazioni sfitte hanno varie ragioni per le quali lo sono e a livello comunale sull'intero territorio provinciale, quindi il principio dell'avere questa rilevazione è condiviso proprio allo scopo di stabilire le priorità nel settore delle politiche abitative. Una volta fissato questo principio nella legge è chiaro che andranno elaborate le modalità di rilevamento dei rispettivi dati, ma per questo dobbiamo necessariamente coinvolgere i Comuni. Potrà avvenire attraverso l'incrocio dei sistemi informatici dei dati catastali e quelli anagrafici, però in questo momento la modalità io la lascerei proprio alla definizione insieme ai Comuni, sapendo che questa rilevazione è, non solo prevista, ma con la nuova legge viene rafforzata. Sui punti 2 e 4 l'articolo 23 della legge provinciale attualmente in vigore, prevede già che l'IPES possa prendere in locazione sul libero mercato delle abitazioni idonee alle proprie esigenze e questa misura viene in alcuni casi attivata. Quindi questa fattispecie c'è ed è giusto che ci sia, c'è però un problema che vorrei segnalare, perché poi sembra tutto logico e lapalissiano, in realtà nell'attuazione concreta ci sono alcuni problemi che poi nella pratica della gestione concreta e giornaliera creano degli elementi di criticità. Uno è quello della gestione a macchia di leopardo: abbiamo visto negli anni

che prendere alloggi privati a macchia di leopardo effettivamente l'amministrazione degli stessi è molto complicata. Ogni tanto viene fuori qualche criticità rispetto al risanamento, quasi sempre è dovuto al fatto che ci troviamo in condomini misti, dove per l'IPES è faticosissimo, quasi impossibile, intervenire. Quindi anche quando discutiamo di dismissione, anche la dismissione a macchia di leopardo – che ogni tanto può sembrare una cosa intelligente – nella pratica crea enormi problemi che noi non possiamo sottovalutare, perché non possiamo dire le cose e poi ritrovarci a non poter fare interventi di risanamento, dare la colpa magari all'IPES, e quando poi si va a scavare si scopre che in quel condominio l'IPES non è tecnicamente in grado di operare sulle parti comuni. Quindi questa fattispecie c'è e viene utilizzata. L'attuabilità concreta dell'estensione di questa può portare anche a questi svantaggi. La proposta, quindi, è da tenere ma non è una proposta risolutiva, sembrerebbe l'uovo di Colombo ma in realtà nella pratica abbiamo visto che è molto complicato, però in una situazione di emergenza alloggi questa possibilità deve essere e viene utilizzata naturalmente.

Sul canone esistono anche qui delle normative che prevedono anche la possibilità e il reing all'interno del quale affittare eventualmente a canone provinciale, quindi questo è regolato ma con la discussione della nuova legge si può anche vedere di adeguarlo.

Quindi noi condividiamo l'obiettivo, condividiamo i principi, condividiamo anche il valore sociale degli alloggi e l'intervento anche pubblico nei limiti delle leggi, ma formulate così rischia di essere in realtà controproducente. Quindi questo è un dibattito sicuramente da fare e da migliorare tutti insieme negli strumenti della nuova legge.

Sul punto 3 lascerei la parola al presidente perché anche questa è stata una questione discussa in Giunta provinciale, considerata positiva, poi però nella praktischen Umsetzung non è così semplice e lineare, ma la Giunta anche su questo sta lavorando.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich habe auch schon öffentlich bekannt gegeben, dass wir uns beim Thema GIS Gedanken machen. Aufgrund des Finanzabkommens von 2014 haben wir jetzt - das darf ich schon auch betonen - die primäre Gesetzgebungsbefugnis im Bereich Lokalfinanzen, das hatten wir vorher nicht. Wir können also die Gemeindeimmobiliensteuer selbst regeln. Wir sollten das auch noch mehr nutzen als bisher, nicht nur um zu schauen, wie viel Geld die Gemeinden kriegen, sondern dadurch auch Steuerung zu erzielen.

Ich habe den Vorschlag unterbreitet, dass die Vermietung von Wohnungen an Ansässige, also an jene Kategorien, die laut Artikel 79 des Landesraumordnungsgesetzes definiert sind, zum Landesmietzins steuerlich begünstigt werden sollen. Das hat gleich einen Aufschrei bei den Gemeinden gegeben dahingehend, dass ihnen weiß Gott welche Einnahmen fehlen würden. Ich habe gesagt, dass ich das nicht glaube, weil es nicht für jene gilt, die diese Pflicht bereits haben. Das ist nicht das Thema der konventionierten Wohnungen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen; das ist klar. Denn diese haben bereits dafür den Gegenwert erhalten. Diese haben keine Baukostenabgabe zahlen müssen und haben sonstige Begünstigungen. Sie haben bauen dürfen, und zwar dort, wo man sonst gar nicht bauen darf. Das ist die Gegenleistung, die sie bereits aufgrund der geltenden Gesetze zu erbringen haben. Das ist zu kontrollieren und einzuhalten.

Es gibt aber darüber hinaus freie Wohnungen, die leer stehen, wo es diese Pflicht gibt. Die anderen dürften gar nicht leer stehen. Wir müssen jetzt nicht noch eine Steuerbegünstigung machen. Diese sind an Einheimische oder Ansässige zum Landesmietzins zu vermieten. Das ist die Regelung. Aber es gibt jede Menge freie Wohnungen, wo wir sagen, dass sie begünstigt werden sollten. Anstelle sie leer stehen zu lassen oder für andere Zwecke weiter zu verwenden, sollten sie zum Landesmietzins an Ansässige vergeben werden.

Was haben wir in der Vergangenheit gemacht? In einer Situation, wo wir ein knappes Angebot aufgrund unserer Raumordnungspolitik auch haben – das ist jetzt keine Kritik, sondern die eine Seite der Medaille, nämlich Grund sparen, nicht zu viel bauen, knappes Angebot -, haben wir die Nachfrage gefördert. Wir haben jene unterstützt, die ein Haus kaufen oder bauen mit Beiträgen. Knappes Angebot, Unterstützung der Nachfrage. Was ist die Folge? Steigende Preise. Das ist wirklich das Einmaleins, fast eine Milchmädchenrechnung. Deshalb mussten wir jetzt schauen, das Angebot zu erweitern. Das machen wir zum Beispiel auch durch fiskalische Hebel. Dann die Erhöhung auf der anderen Seite, also 2 Prozent für jene, die freiwillig zusätzlich Wohnraum an Ansässige zur Verfügung stellen.

Wir hören auf der einen Seite, die Wohnungen leer stehen lassen, abgesehen davon, dass 12,6 in Südtirol bereits Standard und nicht Pflicht ist - das haben die meisten Gemeinden - auf 15 zumindest zu

erhöhen. Das ist noch einmal ein Schritt in diese Richtung. Gemeinden könnten auch mehr machen. Ich habe ja die Möglichkeit, das günstiger zur Verfügung zu stellen. Auf der anderen Seite würden wir die soziale Funktion des Eigentums verstärken. Das ist bereits ein Vorschlag, den ich gemeinsam mit den Kollegen ausgearbeitet habe und den wir einbringen werden. Darüber unterhalten wir uns zurzeit mit dem Rat der Gemeinden.

Wir werden aber nicht an dieser Stelle im Landtag ganz einfach Dinge so beschließen, wo wir bereits die Debatte führen und einen Gesetzentwurf haben, der hier gemeinsam diskutiert werden soll. Es ist konkret so, dass wir einen Gesetzentwurf haben, den wir bereits mehrfach in der Regierung und auch auf verschiedenen anderen Ebenen diskutiert haben, wo viele dieser Dinge vorgesehen sind. Auch zum Thema GIS gibt es einen ganz konkreten Vorschlag. Dieser ist auch schon in den Medien entsprechend veröffentlicht und diskutiert worden. Dieser wird in diesem Fall in meiner Eigenschaft als Finanzlandesrat dann auch sicher zur Diskussion in den Landtag gebracht werden.

Aus diesem Grund nicht die Zustimmung, obwohl wir inhaltlich sehr vieles, Kollege Köllensperger, teilen können, aber das sind Themen, die wir zum Teil etwas anders formulieren würden mit ähnlicher oder gleichlautender Zielsetzung und zum Teil durch andere Maßnahmen ergänzen würden, aber das vor allem so ausformulieren, dass das Ganze in der Praxis auch umsetzbar ist.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): E' evidente che qua non c'è nessun intento di fare espropri. Questo è del tutto ovvio. E' anche chiaro, secondo la mia opinione e quella anche di qualche collega che ha parlato prima di me, che è del tutto accettabile anche nell'interesse pubblico di far pagare maggior dazio a chi non rispetta la sua responsabilità sociale oppure rimanendo ovviamente proprietario del suo appartamento. Inoltre l'innalzamento dell'IMI sarebbe una possibilità, quindi una "Kann-Bestimmung" per i comuni che potranno anche non farlo, quindi non è neanche tanto stringente da questo punto di vista.

Ich halte Ihren Vorschlag, Herr Landeshauptmann, dass man auch jene Wohnungen, die nicht konventioniert sind, aber die freiwillig zum Landesmietzins vermietet werden, auch steuerlich begünstigt, für einen guten Vorschlag, aber ich sehe nicht, wo er diesem meinem Vorschlag widersprechen könnte. Es ist mir schon klar – das habe ich auch eingangs gesagt -, dass es für das Wohnbauinstitut durchaus eine administrative und bürokratische Herausforderung ist, Wohnungen dann zu verwalten, die über das ganze Stadtgebiet verteilt sind. Das hat aber auch sehr viele Vorteile, gerade bei der Integration. Dann hätte man hier nicht eine Konzentration dieser Familie, sondern eher eine bessere Durchmischung. Ich glaube, dass es auch sehr viele positive Seiten hat. Deswegen bin ich schon der Meinung, dass es sich lohnen würde, diesen Vorschlag einmal anzugehen. Er sagt auch nicht, wie er eins zu eins umzusetzen ist, sondern sagt, einmal die Voraussetzungen zu schaffen, einen Mietzins zu definieren usw. Deswegen ersuche ich die Kollegen weiterhin um Zustimmung.

Ich ersuche, Herr Präsident, dass der Punkt 1 des beschließenden Teils getrennt von den restlichen Punkten des beschließenden Teils und von den Prämissen abgestimmt wird. Dann hat die Landesregierung, die Mehrheit die Chance, wenn sie auch dem Rest nicht zustimmen will, dass sie zumindest dem Punkt 1 zustimmt, dass man im Sinne der Erhebung der GIS, die auf leer stehende Wohnungen teurer ist als auf vermietete, und im Sinne der öffentlichen Finanzen eine Klarheit schafft.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 898/18 per parti separate, come richiesto dal consigliere Köllensperger.

Apro la votazione sulle premesse e sui punti 2, 3 e 4 della parte dispositiva: respinte con 5 voti favorevoli, 16 voti contrari e 10 astensioni.

Apro la votazione sul punto 1 della parte dispositiva: respinto con 8 voti favorevoli, 16 voti contrari e 7 astensioni.

Punto 13) all'ordine del giorno, mozione n. 265/14, presentata dal consigliere Urzi. E' una prosecuzione. Il consigliere Urzi ha chiesto di rinviare la trattazione.

Punto 14) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 350/15 del 25/3/2015, presentata dai consiglieri Leitner, Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. e Oberhofer, riguardante le prestazioni sociali – anche gli stranieri devono dichiarare lo stato patrimoniale"** – (continuazione).

Punkt 14 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 350/15 vom 25.3.2015, eingebracht von den Abgeordneten Leitner, Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. und Oberhofer, betreffend die Sozialleistungen – Besitznachweis auch für Ausländer**" – (Fortsetzung).

La trattazione della mozione è iniziata il 9 novembre 2017.

Emendamento sostitutivo della mozione, presentato dai consiglieri Blaas, Tinkhauser, Zingerle, Mair, Oberhofer e Stocker S.:

"Dichiarazione unificata di reddito e patrimonio – Verificare che le agevolazioni vadano veramente a chi ne ha bisogno!

Da tempo in Alto Adige chi fa domanda per ottenere prestazioni economiche sociali dalla Provincia deve presentare i documenti relativi al reddito e allo stato patrimoniale, e questo non solo con riferimento alla sua persona, ma anche per quanto riguarda i parenti più stretti. Mentre all'inizio la Dichiarazione Unificata di Reddito e Patrimonio (DURP) serviva solo nel settore sociosanitario, il suo ambito di utilizzo è stato man mano esteso, e dal 1° gennaio 2017 è necessario presentarla anche per l'accesso alle agevolazioni edilizie.

È sicuramente giusto fare in modo che delle prestazioni assistenziali benefici chi ne ha effettivamente bisogno, e nel contempo evitare ogni abuso. Tuttavia una conseguenza dell'introduzione della DURP è stata in parte anche quella di "punire" chi ha lavorato tutta una vita e di "premiare" chi non ha risparmiato. Da ciò deriva che spesso non si aiuta chi ha bisogno, ma piuttosto chi "ha fatto il furbo". Per fare un esempio, gli stranieri riescono a aggirare il sistema sociale perché non devono dichiarare ciò che eventualmente possiedono nel loro Paese d'origine o in un altro luogo all'estero. Per loro basta un'autocertificazione che nessuno controlla. Il fatto non solo costituisce un'evidente disparità di trattamento, ma offende ogni senso di giustizia. Per questo motivo, ai fini dell'assegnazione di alloggi sociali o la concessione di altre agevolazioni, sarebbe il caso di chiedere agli stranieri una dichiarazione patrimoniale autenticata dal consolato o dal Paese d'origine.

Di recente ha fatto discutere la notizia che alcune persone non hanno ottenuto il contributo al canone di locazione perché i soldi che i genitori avevano loro versato per il sostentamento sono stati calcolati come reddito.

Problemi molto più grandi si presentano tuttavia nell'edilizia abitativa agevolata, dove il bisogno di agire a livello politico è particolarmente evidente.

Le domande consegnate nel gennaio 2017 per costruzione, acquisto e ristrutturazione, e che per la prima volta dovevano essere corredate di DURP, non sono ancora state evase, creando i seguenti problemi.

Visto che il contributo provinciale è erogato con grande ritardo, chi acquista una casa deve anche chiedere un cospicuo prefinanziamento e così pagare alla banca alcune centinaia di euro in più.

Il vincolo sociale si allunga di circa due anni, visto che decorre a partire dalla dichiarazione di occupazione dell'alloggio. E con i ritardi nella verifica delle domande si spostano i tempi di questa dichiarazione. Di conseguenza le famiglie che dopo circa 10 anni hanno bisogno di una casa più grande, o in cui la situazione familiare è cambiata, si ritrovano ad avere grandi problemi.

Con le numerose – anche se legittime – richieste di chiarimenti si perde tempo prezioso e si crea una situazione di incertezza giuridica. In alcuni casi viene così a crearsi un vuoto giuridico tra il momento della presentazione della domanda e il contratto preliminare di compravendita o il contratto di compravendita, in quanto i richiedenti devono aspettare ben più di un anno per avere la risposta dalla ripartizione edilizia abitativa.

Nel corso della prima applicazione della DURP si sono inoltre manifestate le seguenti criticità.

a) Patrimonio finanziario superiore a 100.000 euro: chi fa domanda per la costruzione, l'acquisto o la ristrutturazione di un alloggio deve indicare nella DURP l'ammontare dei propri risparmi bancari. È stato stabilito che un quinto dei risparmi bancari che superano i 100.000 euro viene aggiunto al reddito. Questo può comportare la riduzione se non addirittura la completa esclusione dall'assegnazione di un'agevolazione, per esempio nel caso in cui i risparmi a persona che superano i 100.000 euro sono in gran parte collocati su un unico conto o se, in aggiunta, il reddito della famiglia negli anni passati (attualmente 2015-2016) si attestava già di per sé su importi vicini alla soglia di esclusione. Non può essere che per la concessione di un'agevolazione sia determinante come i soldi sono distribuiti all'interno della famiglia, in quanto nella vita quotidiana non è sempre possibile suddividere nettamente le spese tra moglie e marito o gli altri componenti della famiglia.

b) Esclusione di giovani famiglie per insufficiente capacità di rimborso (reddito troppo basso): anche per le persone le cui domande sono respinte per insufficiente capacità di rimborso ci sono dei problemi. In questo caso è discutibile, e risulta dubbio dal punto di vista giuridico, se il reddito degli anni precedenti possa essere determinante per il rimborso (attualmente il reddito degli anni 2015-16 per un rimborso a partire dal 2018). Il problema si presenta soprattutto per le famiglie che si stanno ingrandendo, vale a dire se tra l'anno imponible e quello della concessione del prestito sono nati uno o più figli. È assurdo che la nascita di un figlio finisca per condizionare negativamente la concessione di un'agevolazione.

c) Ulteriori possibilità di detrazione: con l'introduzione della DURP lo Stato ha previsto ulteriori possibilità di detrazione per i lavoratori dipendenti e per i pensionati, che tuttavia non sono mai state applicate. Da ciò risultano casi in cui persone da un lato hanno ottenuto qualcosa dallo Stato, ma dall'altro sono chiamate a pagare dalla Provincia, come a dire che "con una mano si dà e con l'altra si toglie". Non è accettabile che chi, per esempio, versa determinati importi in un fondo pensionistico, e per questo ottiene dallo Stato 840 euro, debba poi invece vedersi negato un contributo per l'acquisto di una casa, e per questi versamenti nel fondo pensionistico perda 53.000 euro.

Ciò premesso e visto che si considera urgente adeguare le disposizioni vigenti per quanto riguarda la Dichiarazione Unificata di Reddito e Patrimonio (DURP) in modo da renderla più efficace, così da beneficiare chi ha oggettivamente bisogno delle agevolazioni ad essa collegate, e ai fini di una maggiore equità,

il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
impegna la Giunta provinciale

a rivedere le disposizioni vigenti per la concessione di agevolazioni sulla base della DURP, facendo in modo che queste vadano sempre più a vantaggio di chi ne ha effettivamente bisogno, e ai fini di una maggiore equità. In questa ottica vanno introdotte quanto prima le seguenti modifiche:

- per richiedere le prestazioni assistenziali (compresi gli alloggi sociali) gli stranieri devono avere l'obbligo di presentare una dichiarazione patrimoniale autenticata nel loro Paese d'origine oppure dal rispettivo consolato, almeno in tutti i casi in cui è prevista per la popolazione locale. Bisogna inoltre verificare che – come succede per la popolazione altoatesina – si tenga conto anche del reddito e dello stato patrimoniale dei familiari;

- il termine per la presentazione delle domande nel settore dell'edilizia abitativa è prolungato da 6 a 15 mesi, per tenere conto dei maggiori tempi di evasione delle pratiche e nel contempo alleggerire la pressione sugli uffici provinciali competenti;

- la decorrenza del vincolo sociale deve partire dalla presentazione della domanda ovvero dalla data in cui viene registrato il contratto di compravendita, e non più dalla data della dichiarazione di occupazione dell'alloggio;

- la capacità di rimborso non dovrà più essere stabilita in base al reddito degli ultimi tre anni, ma in base al reddito corrispondente alla composizione aggiornata del nucleo familiare;

- le somme versate sul conto di studenti, e che servono a coprire i costi del loro sostentamento, non dovranno più essere considerate parte del reddito.

- le possibilità di detrazione fiscale concesse dallo Stato non dovranno più comportare svantaggi ai fini delle agevolazioni provinciali."

"Einheitliche Einkommens- und Vermögenserklärung – Soziale Treffsicherheit muss auf den Prüfstand!

Seit geraumer Zeit müssen in Südtirol Gesuchsteller für Landesbeiträge den entsprechenden Nachweis über Einkommen und Besitz erbringen und zwar nicht nur auf sich selbst bezogen, sondern auch auf die engsten Familienangehörigen. Galt diese einheitliche Einkommens- und Vermögenserklärung (EEVE) zunächst nur für den Sozial- und Gesundheitsbereich, wurde sie schrittweise auch auf andere Bereiche ausgedehnt. Im Bereich der Wohnbauförderung gilt sie seit 1. Jänner 2017.

Es ist sicher richtig, die soziale Treffsicherheit im gesamten Beitragssystem zu erhöhen und Missbrauch zu verhindern; die aktuellen Bestimmungen der EEVE führen allerdings teilweise auch dazu, dass jene, die ein Leben lang hart gearbeitet haben, letztendlich dafür „bestraft“ und jene „belohnt“ werden, die nicht gespart haben. Dies führt dazu, dass oftmals nicht die Bedürftigen, sondern die „Schlau“ gefördert werden. Das Sozialsystem wird z. B. von Ausländern dadurch ausgetrickst, dass sie keinen Nachweis für ihren möglichen Besitz im Herkunftsland oder sonst wo im Ausland erbringen müssen. Für sie genügt eine Eigenerklärung, die niemand kontrolliert. Dies stellt nicht nur eine eklatante Ungleichheit mit den Einheimi-

schen dar, sondern verletzt jegliches Gefühl für Gerechtigkeit. Daher ist es wohl angebracht, bei der Vergabe von Sozialwohnungen an Ausländer und bei anderen Beitragsleistungen eine vom Herkunftsland oder vom Konsulat beglaubigte Besitzerklärung zu verlangen.

Neulich ließ die Nachricht aufhorchen, dass Gesuchsteller für einen Mietbeitrag durch den Rost der Förderung fielen, weil das ihnen von den Eltern auf ein Bankkonto überwiesene Geld für den Lebensunterhalt als Einkommen angerechnet wurde.

Weitaus größere Probleme ergeben sich jedoch im Bereich der Wohnbauförderung, wo der politische Handlungsbedarf besonders ersichtlich ist.

So wurden die im Jänner 2017 erstmals aufgrund der EEVE-Erklärung abgegebenen Gesuche für Bau, Kauf und Sanierung bisher noch nicht bearbeitet, woraus sich u. a. folgende Probleme ergeben:

Da die Landesförderung mit großer Verspätung ausgezahlt wird, müssen die Wohnungskäufer eine teure Zwischenfinanzierung auf sich nehmen und an die Bank einige Hundert Euro mehr berappen.

Die Sozialbindung verlängert sich um rund 2 Jahre, da sie erst ab dem Zeitpunkt der Erklärung über die Besetzung der Wohnung gilt. Diese Erklärung verschiebt sich aufgrund der Verzögerungen bei der Gesuchbearbeitung zeitlich nach hinten. Dadurch werden Familien, welche etwa nach 10 Jahren eine größere Wohnung brauchen oder bei denen sich die Familienumstände später ändern, vor große Probleme gestellt.

Geht durch zahlreiche – wenn auch berechnete – Nachfragen wertvolle Zeit für die Bearbeitung der Gesuche verloren und es entsteht Rechtsunsicherheit. So ergibt sich in einigen Fällen zwischen der Gesuchstellung mit Kaufvorvertrag bzw. Kaufvertrag ein rechtsleerer Raum, weshalb die Gesuchsteller weit über ein Jahr auf eine Zu- oder Absage seitens der Abteilung Wohnbau warten.

Im Laufe der Erstanwendung der EEVE haben sich folgende zusätzliche Problembereiche ergeben:

a) Finanzvermögen über 100.000 Euro: Derzeit werden alle Gesuchsteller bei Bau, Kauf oder Sanierung einer Wohnung über die EEVE-Erklärung nach ihrem angesparten Bankvermögen gefragt. Es gilt die Regelung, wonach das Angesparte, welches 100.000 Euro übersteigt, zu einem Fünftel als Einkommen berechnet wird. Dies kann zur Verminderung oder zum totalen Ausschluss von der Wohnbauförderung führen, etwa dann, wenn das Ersparte pro Person von über 100.000 zum Großteil auf einem einzigen Konto liegt oder wenn sich dazu das Einkommen der Familie der vergangenen Jahre (aktuell 2015-2016) allein bereits nahe an der Ausschlussgrenze bewegte. Es kann für eine Förderung doch nicht entscheidend sein, wie das Geld in der Familie verteilt ist; im Alltagsleben einer Familie lassen sich die anfallenden Spesen nie strikt zwischen Mann und Frau bzw. den Familienmitgliedern aufteilen.

b) Ausschluss von jungen Familien wegen „mangelnder Rückzahlungsfähigkeit“ („zu niedriges“ Einkommen): Probleme gibt es auch für jene Personen, deren Gesuch aufgrund „fehlender Rückzahlungsfähigkeit“ abgelehnt wird. In diesem Fall ist es rechtlich fragwürdig und umstritten, ob das Einkommen früherer Jahre für die Rückzahlung ausschlaggebend sein kann (derzeit das Einkommen der Jahre 2015-16 für eine Rückzahlung ab 2018). Hiervon sind vor allem wachsende Familien betroffen, d. h. wenn zwischen dem Einkommensjahr und der Beitragsgewährung ein oder mehrere Kinder geboren worden sind. Es ist geradezu absurd, wenn sich die Geburt eines Kindes nachteilig auf die Wohnbauförderung auswirkt.

c) Zusätzliche Abschreibemöglichkeiten: Seit der Einführung der EEVE hat der Staat für die Lohnabhängigen und Rentner zusätzliche Abschreibemöglichkeiten eingeführt. Diese kamen aber bei der EEVE niemals zur Anwendung. Daraus resultieren Fälle, wonach Personen einerseits vom Staat etwas bekommen haben, andererseits jedoch vom Land zur Kasse gebeten wurden, so nach dem Motto: die eine Hand gibt, die andere nimmt. Es kann doch nicht sein, dass z. B. jemand zusätzlich in einen Rentenfonds einzahlt und 840 Euro vom Staat bekommt, dadurch jedoch keinen Beitrag mehr für einen Wohnungskauf erhält und wegen dieser Einzahlung in den Rentenfonds 53.000 Euro verliert.

Dies vorausgeschickt und für dringend notwendig erachtet, die geltenden Bestimmungen der einheitlichen Einkommens- und Vermögenserklärung (EEVE) im Sinne von objektiver sozialer Treffsicherheit und von mehr Gerechtigkeit anzupassen,

verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,

die geltenden Bestimmungen bezüglich einer Beitragsvergabe aufgrund der EEVE grundsätzlich im Sinne von mehr sozialer Treffsicherheit und von mehr Gerechtigkeit zu überarbeiten und im Dringlichkeitswege folgende Abänderungen vorzunehmen:

- Ausländer müssen bei Ansuchen um Landesbeiträge (einschließlich Sozialwohnungen) eine vom Herkunftsland oder vom jeweiligen Konsulat beglaubigte Besitzerklärung vorlegen, zumindest aber überall dort, wo es für Einheimische vorgeschrieben ist. Dabei ist sicherzustellen, dass – wie bei Einheimischen – Besitz und Einkommen der Familienmitglieder mitberücksichtigt werden;
 - die Frist zur Einreichung der Gesuche im Bereich Wohnbau wird von 6 auf 15 Monate verlängert, um sie der länger gewordenen Bearbeitungszeit anzupassen und um Druck von den Mitarbeitern der zuständigen Landesämtern zu nehmen;
 - die Ablaufzeit der Sozialbindung gilt künftig bereits ab Gesuchstellung bzw. ab dem Datum der Registrierung des Kaufvertrages und nicht erst ab dem Datum der Erklärung über die Besetzung der Wohnung gelten;
 - die Rückzahlungsfähigkeit wird künftig nicht aufgrund des Einkommens vor drei Jahren erhoben, sondern aufgrund des Einkommens, welches der aktuellen Familienzusammensetzung entspricht;
 - Geldbeträge, die zur Deckung der Lebenshaltungskosten auf das Konto von Studenten überwiesen werden, werden künftig nicht als Einkommen berechnet;
 - vom Staat gewährte steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten dürfen nicht zu einer Benachteiligung bei der Landesförderung führen."
- La parola alla consiglieria Mair, prego.

MAIR (Die Freiheitlichen): Danke, Herr Präsident. In der Zwischenzeit liegt auch ein Ersetzungsantrag zum Beschlussantrag vor, den ich jetzt verlese: *"Einheitliche Einkommens- und Vermögenserklärung – Soziale Treffsicherheit muss auf den Prüfstand!*

Seit geraumer Zeit müssen in Südtirol Gesuchsteller für Landesbeiträge den entsprechenden Nachweis über Einkommen und Besitz erbringen und zwar nicht nur auf sich selbst bezogen, sondern auch auf die engsten Familienangehörigen. Galt diese einheitliche Einkommens- und Vermögenserklärung (EEVE) zunächst nur für den Sozial- und Gesundheitsbereich, wurde sie schrittweise auch auf andere Bereiche ausgedehnt. Im Bereich der Wohnbauförderung gilt sie seit 1. Jänner 2017.

Es ist sicher richtig, die soziale Treffsicherheit im gesamten Beitragssystem zu erhöhen und Missbrauch zu verhindern; die aktuellen Bestimmungen der EEVE führen allerdings teilweise auch dazu, dass jene, die ein Leben lang hart gearbeitet haben, letztendlich dafür „bestraft“ und jene „belohnt“ werden, die nicht gespart haben. Dies führt dazu, dass oftmals nicht die Bedürftigen, sondern die „Schlauen“ gefördert werden. Das Sozialsystem wird z. B. von Ausländern dadurch ausgetrickst, dass sie keinen Nachweis für ihren möglichen Besitz im Herkunftsland oder sonst wo im Ausland erbringen müssen. Für sie genügt eine Eigenerklärung, die niemand kontrolliert. Dies stellt nicht nur eine eklatante Ungleichheit mit den Einheimischen dar, sondern verletzt jegliches Gefühl für Gerechtigkeit. Daher ist es wohl angebracht, bei der Vergabe von Sozialwohnungen an Ausländer und bei anderen Beitragsleistungen eine vom Herkunftsland oder vom Konsulat beglaubigte Besitzerklärung zu verlangen.

Neulich ließ die Nachricht aufhorchen, dass Gesuchsteller für einen Mietbeitrag durch den Rost der Förderung fielen, weil das ihnen von den Eltern auf ein Bankkonto überwiesene Geld für den Lebensunterhalt als Einkommen angerechnet wurde.

Weitaus größere Probleme ergeben sich jedoch im Bereich der Wohnbauförderung, wo der politische Handlungsbedarf besonders ersichtlich ist.

So wurden die im Jänner 2017 erstmals aufgrund der EEVE-Erklärung abgegebenen Gesuche für Bau, Kauf und Sanierung bisher noch nicht bearbeitet, woraus sich u. a. folgende Probleme ergeben:

Da die Landesförderung mit großer Verspätung ausgezahlt wird, müssen die Wohnungskäufer eine teure Zwischenfinanzierung auf sich nehmen und an die Bank einige Hundert Euro mehr berappen.

Die Sozialbindung verlängert sich um rund 2 Jahre, da sie erst ab dem Zeitpunkt der Erklärung über die Besetzung der Wohnung gilt. Diese Erklärung verschiebt sich aufgrund der Verzögerungen bei der Gesuchbearbeitung zeitlich nach hinten. Dadurch werden Familien, welche etwa nach 10 Jahren eine größere Wohnung brauchen oder bei denen sich die Familienumstände später ändern, vor große Probleme gestellt.

Geht durch zahlreiche – wenn auch berechnete – Nachfragen wertvolle Zeit für die Bearbeitung der Gesuche verloren und es entsteht Rechtsunsicherheit. So ergibt sich in einigen Fällen zwischen der Gesuchstellung mit Kaufvorvertrag bzw. Kaufvertrag ein rechtsleerer Raum, weshalb die Gesuchsteller weit über ein Jahr auf eine Zu- oder Absage seitens der Abteilung Wohnbau warten.

Im Laufe der Erstanwendung der EEVE haben sich folgende zusätzliche Problembereiche ergeben:

a) *Finanzvermögen über 100.000 Euro: Derzeit werden alle Gesuchsteller bei Bau, Kauf oder Sanierung einer Wohnung über die EEVE-Erklärung nach ihrem angesparten Bankvermögen gefragt. Es gilt die Regelung, wonach das Angesparte, welches 100.000 Euro übersteigt, zu einem Fünftel als Einkommen berechnet wird. Dies kann zur Verminderung oder zum totalen Ausschluss von der Wohnbauförderung führen, etwa dann, wenn das Ersparte pro Person von über 100.000 zum Großteil auf einem einzigen Konto liegt oder wenn sich dazu das Einkommen der Familie der vergangenen Jahre (aktuell 2015-2016) allein bereits nahe an der Ausschlussgrenze bewegte. Es kann für eine Förderung doch nicht entscheidend sein, wie das Geld in der Familie verteilt ist; im Alltagsleben einer Familie lassen sich die anfallenden Spesen nie strikt zwischen Mann und Frau bzw. den Familienmitgliedern aufteilen.*

b) *Ausschluss von jungen Familien wegen „mangelnder Rückzahlfähigkeit“ („zu niedriges“ Einkommen): Probleme gibt es auch für jene Personen, deren Gesuch aufgrund „fehlender Rückzahlfähigkeit“ abgelehnt wird. In diesem Fall ist es rechtlich fragwürdig und umstritten, ob das Einkommen früherer Jahre für die Rückzahlung ausschlaggebend sein kann (derzeit das Einkommen der Jahre 2015-16 für eine Rückzahlung ab 2018). Hiervon sind vor allem wachsende Familien betroffen, d. h. wenn zwischen dem Einkommensjahr und der Beitragsgewährung ein oder mehrere Kinder geboren worden sind. Es ist geradezu absurd, wenn sich die Geburt eines Kindes nachteilig auf die Wohnbauförderung auswirkt.*

c) *Zusätzliche Abschreibemöglichkeiten: Seit der Einführung der EEVE hat der Staat für die Lohnabhängigen und Rentner zusätzliche Abschreibemöglichkeiten eingeführt. Diese kamen aber bei der EEVE niemals zur Anwendung. Daraus resultieren Fälle, wonach Personen einerseits vom Staat etwas bekommen haben, andererseits jedoch vom Land zur Kasse gebeten wurden, so nach dem Motto: die eine Hand gibt, die andere nimmt. Es kann doch nicht sein, dass z. B. jemand zusätzlich in einen Rentenfonds einzahlt und 840 Euro vom Staat bekommt, dadurch jedoch keinen Beitrag mehr für einen Wohnungskauf erhält und wegen dieser Einzahlung in den Rentenfonds 53.000 Euro verliert.*

Dies vorausgeschickt und für dringend notwendig erachtet, die geltenden Bestimmungen der einheitlichen Einkommens- und Vermögenserklärung (EEVE) im Sinne von objektiver sozialer Treffsicherheit und von mehr Gerechtigkeit anzupassen,

verpflichtet

der Südtiroler Landtag die Landesregierung,

die geltenden Bestimmungen bezüglich einer Beitragsvergabe aufgrund der EEVE grundsätzlich im Sinne von mehr sozialer Treffsicherheit und von mehr Gerechtigkeit zu überarbeiten und im Dringlichkeitswege folgende Abänderungen vorzunehmen:

- Ausländer müssen bei Ansuchen um Landesbeiträge (einschließlich Sozialwohnungen) eine vom Herkunftsland oder vom jeweiligen Konsulat beglaubigte Besitzerklärung vorlegen, zumindest aber überall dort, wo es für Einheimische vorgeschrieben ist. Dabei ist sicherzustellen, dass – wie bei Einheimischen – Besitz und Einkommen der Familienmitglieder mitberücksichtigt werden;

- die Frist zur Einreichung der Gesuche im Bereich Wohnbau wird von 6 auf 15 Monate verlängert, um sie der länger gewordenen Bearbeitungszeit anzupassen und um Druck von den Mitarbeitern der zuständigen Landesämter zu nehmen;

- die Ablaufzeit der Sozialbindung gilt künftig bereits ab Gesuchstellung bzw. ab dem Datum der Registrierung des Kaufvertrages und nicht erst ab dem Datum der Erklärung über die Besetzung der Wohnung gelten;

- die Rückzahlfähigkeit wird künftig nicht aufgrund des Einkommens vor drei Jahren erhoben, sondern aufgrund des Einkommens, welches der aktuellen Familienzusammensetzung entspricht;

- Geldbeträge, die zur Deckung der Lebenshaltungskosten auf das Konto von Studenten überwiesen werden, werden künftig nicht als Einkommen berechnet;

- vom Staat gewährte steuerliche Abschreibemöglichkeiten dürfen nicht zu einer Benachteiligung bei der Landesförderung führen."

Wir haben versucht, über diesen Antrag, der zuerst auf der Tagesordnung war, eine Einigung mit der Landesrätin zu finden. Diese ist nicht zustande gekommen. In der Zwischenzeit hat sich aufgrund auch von Stellungnahmen des ASGB, der auch heute wieder Stellung genommen hat, eine Reihe von Dingen entwickelt, die wir dann doch versucht haben aufzuarbeiten. Das sind ein sehr komplexes Thema und ein sehr komplexer Bereich. Wir haben bei einigen Dingen, die sich auch im Bereich des Wohnbaus ergeben, versucht, einige Ungerechtigkeiten zusammenzufassen und Lösungsansätze vorzuschlagen. Ich denke schon, dass einiges dabei ist, was auch andere Kollegen im Saal teilen.

Diese Geschichte haben wir in der Vergangenheit immer wieder angesprochen, und zwar diese eklatanten Ungerechtigkeiten. Auch die Kollegen Noggler und Wurzer haben, glaube ich, im Zuge der Haushaltsdebatte einen Antrag eingebracht, der dann leider Gottes zurückgezogen wurde, aber der auch unsere Unterstützung gehabt hätte. Hier ging es vor allem um Klein- und Mittelbetriebe, wenn ich mich nicht irre. Die EEVE stellt, denke ich, für ganz, ganz viele eine Ungerechtigkeit dar. Wenn man bedenkt, dass Ausländer die EEVE nicht machen müssen und es nur einer Eigenerklärung bedarf, dann ist das eigentlich der Punkt, warum wir mit der Landesrätin nicht zusammengekommen sind. Es heißt, dass man in bestimmten Ländern schlichtweg nicht kontrollieren kann. Nichtsdestotrotz stellt das eine Ungerechtigkeit dar, wenn Einheimische diese Erklärung für dasselbe machen müssen und Ausländer diesen Nachweis nicht erbringen müssen. Deswegen ersuche ich um Zustimmung zu diesem Antrag.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Dass es bei der EEVE-Erklärung bei Förderungen und bei der Auszahlung von Sozialleistungen eine Schieflage gibt, ist bekannt. Frau Landesrätin, ich lausche Ihnen gerne zu. Noch einmal. Die Schieflage, die bei dieser Regelung im Bereich der Förderung von Sozialleistungen und dergleichen entsteht, sieht man nicht nur bei den klassischen Fällen wie beim Wohnbau oder bei dieser Art von Förderung. Wir denken hier immer gleich schon an die Nicht-EU-Bürger im klassischen Sinne, die hier die Sozialsysteme nutzen möchten. Im Bereich von betuchten Studenten aus dem Ausland ist es derzeit sehr gesellschaftsfähig, sich von den Studiengebühren befreien zu lassen unter dem Vorwand, dass sie diesbezüglich keine Erklärung abgeben brauchen. Ob es eine EEVE- oder EV-Erklärung ist, darüber wird mich die Landesrätin aufklären.

Es ist Tatsache, dass betuchte Studenten aus Mexiko das Konservatorium besuchen und diese die Befreiung der Studiengebühren in Anspruch nehmen, weil sie keinen Nachweis über ihre Vermögenssituation abgeben müssen. Ich glaube, dass das ungerecht ist. Das schafft böses Blut. Das ist eine Ungleichbehandlung, denn wir sollten nicht den Einheimischen das Gefühl geben, dass sie ihr Vermögen offenlegen müssen, während andere, die diese Studienplätze auch nutzen, von der Studiengebühr befreit sind. Wir werden den Ausführungen der Soziallandesrätin lauschen. Ihre Darstellung wird sie dann zum Besten geben.

SCHIEFER (SVP): Nachdem wir festgestellt haben, dass der Ersetzungsantrag zum Beschlussantrag, der jetzt eingereicht wurde, nicht nur total unterschiedlich ist zu dem, der ursprünglich vorgelegt wurde, sondern aus sechs Punkten anstatt aus einem Punkt besteht, ersuche ich die Kolleginnen und Kollegen der Südtiroler Volkspartei zu einer Besprechung. Herr Präsident, ich ersuche, dass die Sitzung für eine halbe Stunde unterbrochen wird. Danke!

PRESIDENTE: Accolgo la richiesta e interrompo la seduta fino alle ore 17.30.

ORE 16.54 UHR

ORE 17.35 UHR

PRESIDENTE: Riprendiamo la seduta.
La parola alla consigliera Mair, prego.

MAIR (Die Freiheitlichen): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich ersuche, die Behandlung des Beschlussantrages auszusetzen und ihn das nächste Mal zu behandeln.

PRESIDENTE: La trattazione della mozione n. 350/15 è sospesa.
La parola all'assessora Stocker, prego.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Zum Fortgang der Arbeiten. Ich bedanke mich bei Kollegin Mair, dass sie die Behandlung des Beschlussantrages aussetzt.

Ich möchte nur die Gelegenheit nutzen, um auf etwas hinzuweisen, was mir schon sehr wichtig ist. Häufig wird die EEVE, was nichts anderes als ein Erfassungssystem von Einkommen und Vermögen ist, mit dem verwechselt, welche Kriterien, welche Parameter man für die verschiedenen Leistungen vorsieht. Über

diese Kriterien kann man durchaus diskutieren. Aber ich denke, dass das System EEVE als solches im Sinne der Erfassung ein System ist, das wir durchaus teilen können, weil wir uns sonst auf das staatliche ISEE (Indicatore della situazione economica equivalente) beschränken müssten. Das wäre wahrscheinlich nicht ganz sinnvoll.

PRESIDENTE: Passiamo al punto 15) all'ordine del giorno, mozione n. 756/17, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante la composizione del comitato per l'edilizia residenziale.

La parola al consigliere Köllensperger, prego.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Chiederei di sospenderla fino a domani mattina in attesa di un chiarimento tecnico con l'assessore Tommasini.

PRESIDENTE: La trattazione della mozione n. 756/17 è sospesa.

Riprendiamo la trattazione del punto 11) all'ordine del giorno, **mozione n. 897/18**, presentata dai consiglieri Mair e Stocker S., riguardante la solidarietà alla Catalogna e a Carles Puigdemont.

La consigliera Mair ha presentato un **subemendamento** alla parte dispositiva dell'emendamento sostitutivo della mozione: La parte dispositiva è così sostituita:

"Il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
esprime

piena solidarietà alla Catalogna in questa fase di cambiamento delicata e incerta, e auspica una soluzione politica per il suo futuro status.

Il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
invita

la Giunta provinciale e i parlamentari altoatesini a Roma e a Bruxelles a fare tutto quanto è in loro potere per spingere la Spagna a trovare una soluzione politica al conflitto regionale."

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

"Der Südtiroler Landtag
spricht

der Region Katalonien in dieser heiklen und ungewissen Umbruchphase die volle Solidarität aus und hofft auf eine politische Lösung bezüglich des zukünftigen Status.

Der Südtiroler Landtag
ersucht

die Landesregierung sowie die Südtiroler Parlamentarier in Rom und Brüssel, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um Spanien zu einer politischen Lösung des regionalen Konfliktes zu drängen."

La parola alla consigliera Mair, prego.

MAIR (Die Freiheitlichen): Das ist jetzt ein Änderungsantrag zum Änderungsantrag geworden. Ich würde schon die Punkte aufnehmen, die die Kollegen auch ins Feld geführt haben, und zwar den beschließenden Teil abzuändern. Der erste Teil würde gleich bleiben dahingehend, dass sich der Südtiroler Landtag solidarisch mit der Region Katalonien in dieser heiklen und ungewissen Umbruchsphase erklärt, die volle Solidarität ausspricht, auf eine politische Lösung hofft und die Landesregierung sowie die Parlamentarier in Rom und Brüssel ersucht, dass sie alles unternehmen, um Spanien auf eine politische Lösung des regionalen Konfliktes zu drängen. Das waren die Punkte, die auch von einigen Kollegen angesprochen wurden. Es stimmt, dass man Politik und Justizgerichtsbarkeit natürlich trennen muss; das ist klar. Wenn man es so belässt, dass man auf eine politische Lösung pocht und trotzdem die Solidarität ausspricht, dann kann man damit eigentlich leben.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): Io posso votare questa parte impegnativa solo se si invertano la Catalogna con la Spagna e la Spagna con la Catalogna, cioè esprimere prima la solidarietà alla Spagna in questa fase di cambiamento delicata e incerta e invitare la Giunta provinciale e i parlamentari altoatesini a fare tutto quanto in loro potere per spingere la Catalogna a trovare una soluzione politica. Se questa inversione ci sarà, evidentemente c'è una ragione di votare questo documento, altrimenti è una volgarissima pro-

vocazione che di fatto ancora una volta non fa che riaffermare il valore di una tesi secessionista che contro l'ordinamento costituzionale spagnolo e contro anche i vincoli che legano la Spagna all'Unione Europea sta provocando questo gravissimo conflitto. Se ci sarà quest'inversione io voterò volentieri la solidarietà alla Spagna e l'invito alla Catalogna ad avere un atteggiamento più responsabile nell'ambito del contesto europeo.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Das bestimmt nicht, Kollege Urzì. Ich glaube, dass Spanien bestimmt nicht unserer Solidarität bedarf. Ein Staat – ich habe es vorhin schon gesagt –, der Menschen, die zu einer Wahl gehen, mit Polizeigewalt aus den Wahllokalen herausprügelt, bedarf unserer Verurteilung, aber nicht unserer Solidarität. Wir werden diesem Antrag so jetzt zustimmen.

Was aber in diesem Zusammenhang schon auch wichtig wäre, wäre ein Einwirken auf die EU. Dieses bewusste Wegschauen und einfach Ignorieren des ganzen Konfliktes, ist eine beschämende Situation für die EU-Institutionen gewesen. Ich habe beispielsweise bei der EU-Kommission eine Eingabe gemacht, weil wir Tage vorher schon Mitteilungen bekommen haben, dass in Katalonien Polizeikräfte zusammengezogen werden und Panzer stationiert worden sind. Diese hat uns geantwortet, dass sie sich auf Spanien verlassen würde.

Wir haben von einigen deutschen Politikern gehört, dass man manchmal zur Verteidigung eines Staates auch ein gewisses Maß an Gewalt einsetzen muss. Das ist in einem vereinten Europa eine beschämende Situation gewesen. Ich glaube, dass wir eines nicht vergessen dürfen. Europa wird nicht funktionieren, solange Europa auf Staaten aufgebaut ist, die gegen den Willen Teile einer Bevölkerung, ganze Gebiete in einem Staat gefangen halten, wobei Spanien das beste Beispiel dafür ist. Spanien hält sich politische Gefangene. Menschen, die nicht der Meinung Spaniens sind, werden von Spanien ins Gefängnis gesteckt. Jetzt gibt es auch diese ganzen Polemiken rund um die Veruntreuung von Geldern.

Was war der Ursprung dieser ganzen Diskussion? Ein Parlamentsbeschluss. Wenn in einer Demokratie ein demokratischer Parlamentsbeschluss ignoriert und mit Strafmitteln verfolgt wird, dann ist das keine Demokratie mehr. Das muss man in aller Deutlichkeit sagen. Das würde von der EU in keinem anderen Staat geduldet.

Man hat im Jahre 2000 Österreich mit Sanktionen belegt, weil das Volk eine Partei gewählt hat, die den EU-Institutionen nicht gepasst hat. Kein Staat in Europa hat gesagt, man müsse Sanktionen gegen Spanien einsetzen, weil es Menschen mit Polizeigewalt und Militärgewalt aus Wahlkabinen und aus Wahlsektionen herausgeprügelt hat. Das ist eine Situation, die für Europa schon einen großen Vertrauensverlust mit sich bringt. Denn Europa schmückt sich immer mit dem Schutz der Minderheiten, mit dem Schutz der EU-Bürger.

Die Grünen berufen sich immer ganz gerne auf diese europäische Staatsbürgerschaft. Was war diese europäische Staatsbürgerschaft, dieses Europäer-Sein in dieser Situation wert? Gar nichts! Kein anderer Staat hat sich darum gekümmert. Man hat Spanien so machen lassen. Und wir brauchen nicht glauben, dass das nicht in anderen Staaten genauso sein wird.

Da sieht man, dass das Problem jenes ist, dass Europa immer noch an diesem Nationalismus krankt, dass Europa durch eine Gemeinschaft von Staaten aufgebaut ist und nicht durch eine Gemeinschaft von Völkern und Regionen. Deswegen ist es notwendig, dass gerade wir Südtiroler dem katalanischen Volk unsere Solidarität aussprechen.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Wir werden dem so abgeänderten Antrag zustimmen. Ich möchte an dieser Stelle aber schon noch einige Dinge aus der Sicht der Regierung klarstellen.

Man sollte nicht den Fehler machen, diese Solidarität, die hier ausgesprochen wird, damit zu verwechseln, dass man sagt, die Wahl der Strategie und der Mittel wird ohne irgendwelche Zweifel geteilt, die man in Katalonien gewählt hat. Wir sprechen die Solidarität aus, weil Spanien in dieser Frage falsch vorgeht.

Von Seiten einzelner Vertreter Kataloniens hat es mehrfach die Aussage gegeben: Was schert uns die Verfassung? Ich halte das für einen schwierigen und absolut gefährlichen Ansatz. Ich war in Brüssel, als diese Aussage gefallen ist. Das ist ein sehr schwerwiegender Ansatz, denn die Verfassung schützt auch zum Beispiel die Minderheiten. Sonst wird es gefährlich, wenn wir sagen: Was schert es mich? Es ist ja die Mehrheit, die ... Wenn wir dann wieder nach Mehrheitsmeinung gehen, dann ist die Frage, welche Mehrheit dann am Ende entscheidend ist. Deshalb ohne irgendwo eine differenzierte Debatte zu führen und zu sagen, das war alles richtig – ich möchte das klarstellen -, ist ein anderer Ansatz.

Sie, Kollege Knoll, haben es auch gesagt. Es ist keine Solidarität gekommen. Es ist gut, dass Sie das einmal so ausgesprochen haben, auch wenn man hier in Südtirol sehr oft glaubt, dass, wenn man so richtig die harte Kante zeigt, sich jetzt etwas in diese Richtung bewegen würde. Da würde man möglicherweise genauso alleine da stehen. Das muss auch einmal klar gesagt werden. Es gibt die Verfassungen - diese kann man inhaltlich gut oder nicht gut finden, das ist ein anderes Thema - und das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit, das muss auch gelten. Auf der anderen Seite ist es die politische Ebene, aber hier ist sehr oft das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit in Frage gestellt und gesagt worden, Rechtsbruch sei ab einem gewissen Moment, wenn es ein politisch hehres Ziel ist, legitim. Hier ist genau die Problematik: Wer entscheidet, welcher Rechtsbruch legitim und welcher nicht legitim ist? Ob es zu einem Menschenrecht gehört, Abstimmungen zu machen und dann das Ergebnis in gewisser Form umzusetzen, obwohl man gesetztes Recht in demokratischen Staaten, so weit so gut, anders sieht, muss man schon differenzieren. Das möchte ich schon an dieser Stelle ganz klar sagen. Ich möchte jetzt mit Ihnen auch nicht einen Dialog und eine Diskussion führen, sondern mir ist es wichtig, das zu unterstreichen.

Die Solidarität sprechen wir aus und das tun wir in voller Überzeugung. Wir finden es falsch, dass man hier versucht – das ist noch einmal die Aussage -, eine politische Frage mit dem Strafrecht und Strafprozessrecht zu lösen, weil es einem nicht passt, dass es in einer Region eine andere politische Auffassung für den künftigen Status der Region gibt. Da gilt es, sich an den Tisch zu setzen, miteinander zu reden und gemeinsam eine Lösung herbeizuführen, weil es einen Verfassungskontext gibt, der es derzeit nicht erlaubt, dass das anderweitig gemacht wird. Das ist unser Ansatz. Der Verfassungsbruch ist es nicht. Das ist nicht die Lösung, denn wenn wir das machen, dann riskieren wir, dass es auch umgekehrt gilt. Unser Autonomiestatut ist auch ein Verfassungsgesetz. Wenn Italien sagen würde, das interessiert mich nicht, Verfassungsbruch. Wir müssen das schon so betrachten und das ist mir wichtig. Es ist der falsche Ansatz zu glauben, dass man sich darüber hinwegsetzen kann. Es bleibt die politische Ebene. Das möchte ich nochmals betonen. Hier gilt diese Aussage: Es braucht den politischen Dialog und es gilt die Solidarität mit den Katalanen genau deshalb, weil es für ihre Forderung endlich diesen politischen Dialog geben soll. Das ist das Mindeste, was Spanien bieten muss. Deshalb soll Spanien auch dazu aufgefordert werden. Das ist die Aussage, der wir zustimmen.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ich bedanke mich. Kollege Urzì, das kann ich nicht tun.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 897/18 come emendata: approvata con 23 voti favorevoli e 2 voti contrari.

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

Grazie la seduta è chiusa.

Ore 17.51 Uhr

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

AMHOF (17)
ARTIOLI (47, 49)
ATZ TAMMERLE (6)
BLAAS (4, 32, 35, 72)
DELLO SBARBA (6, 14, 16, 22, 28, 64)
FOPPA (16, 24, 29, 33, 42)
HEISS (8, 19, 27, 41, 56)
KNOLL (7, 18, 26, 33, 38, 44, 45, 47, 56, 74)
KÖLLENSPERGER (61, 66, 73)
KOMPATSCHER (9, 11, 43, 45, 48, 57, 65, 74)
MAIR (53, 58, 70, 72, 73, 75)
MUSSNER (42)
OBERHOFER (19)
PÖDER (7, 17, 26, 33, 41, 55, 63)
SCHIEFER (17, 27, 34, 72)
STOCKER M. (49, 72)
STOCKER S. (5, 20, 28)
THEINER (21, 28, 34)
TOMMASINI (64)
URZÌ (5, 20, 55, 73)
ZIMMERHOFER (3, 11, 32, 47, 57)
ZINGERLE (48)