

Josef Gemperle
CVP/EVP-Fraktion
Buhwil 3
8376 Fischingen

+ 69

EINGANG GR 13. April 2017		
GRG Nr.	16	AN-1 103

Antrag gemäss § 52 GOCR

„Konzept Bauabfälle/Konzept zur Vermeidung von unnötig langen Transportwegen bei Bauabfällen“

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat ein Konzept, bzw. einen Bericht vorzulegen, der primär den Anpassungsbedarf bei Verordnungen, Gesetzen und den Richtplänen aufzeigt und die nötige ämterübergreifende Koordination erfasst und definiert, um das Ziel der kurzen Transportwege bei sauberem Bauaushub zu erreichen! Sekundär können das Konzept, bzw. der Bericht auch auf die weiteren Bauabfälle ausgedehnt werden. Dies insbesondere dort, wo Schnittstellen zum sauberen Bauaushub bestehen oder wo ebenfalls grosser Handlungsbedarf zur Vermeidung von langen und unnötigen Transportwegen bei Massengütern besteht! Verwertung, bzw. Wiederverwertung sollen auch beim Rückbau von Gebäuden einen höheren Stellenwert bekommen! Der Umgang mit Abfall im Baubereich soll konsequent auf die ganzheitliche und möglichst umfassende Trennung und Wiederverwertung ausgerichtet werden. Den kurzen Transportwegen soll dabei eine besondere Beachtung geschenkt werden!

Begründung

Wenn es um Abfälle geht, ist die VVEA – die Verordnung des Bundes über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen – zuallererst entscheidend! Dabei geht es in erster Linie um Vermeidung, dann um Verwertung, bzw. Wiederverwertung und zu allerletzt um Ablagerung, Verbrennung oder anderweitige Neutralisation von Abfällen! Unter den Bauabfällen wird auch der unverschmutzte Bauaushub geführt. 1,7 Mio. t unverschmutzter Aushub fallen im Thurgau gemäss Abfallbericht jährlich an. **Seit Jahren berichten Praktiker, dass Bauabfälle vielfach über grosse und grösste Distanzen abgeführt und dann in Deponien und Gruben abgelagert und viel zu wenig für die Verbesserung von Terrain und Gelände vor Ort wiederverwertet werden. Der Trend zu höheren Bauten und zu unterirdischen Parkplätzen verstärkt diese Tendenz noch zunehmend. Nebst der VVEA haben weitere Verordnungen, Gesetze, Richtpläne und nicht zuletzt die gängige Praxis der verschiedenen Ämter einen erheblichen Einfluss auf die Art und Weise, wie und vor allem wo die Mio. Tonnen von anfallenden Bauabfällen gelagert und wie weit sie gekarrt werden.**

Die Baubranche boomt. Jährlich fallen sehr grosse Mengen an sogenannten Bauabfällen an. Diese Bauabfälle werden in Zukunft noch deutlich zunehmen, denn einerseits wird der Rückbau von bestehenden Gebäuden und Infrastrukturen zunehmen und andererseits wird in Zukunft vermehrt in die Höhe und in die Tiefe gebaut. Beides lässt die Volumenströme der Bauabfälle in Zukunft noch deutlich ansteigen! Seit Jahren weisen Praktiker darauf hin, dass mit widersprüchlichen Vorschriften und Planungsgrundsätzen bereits jetzt hunderttausende von völlig unnötig zurückgelegten Kilometern mitverur-

sacht werden. Damit einher gehen unweigerlich höhere Investitions- und Unterhaltskosten bei Strassen, eine tiefere Luft- und Lebensqualität für die Bewohner und indirekt auch höhere Gesundheitskosten. Die dadurch in erheblichen Ausmass mitverursachten Staus und Komplikationen auf den Strassen führen zu hohen Kosten für Staat und Wirtschaft. Nicht zuletzt auf Grund dieser Ausgangslage wird die Branche gezwungen, immer grössere und schwerere Transportfahrzeuge anzuschaffen und zu betreiben, was wiederum die oben beschriebenen negativen Auswirkungen verstärkt und beschleunigt.

Zwei Beispiele mögen die Dringlichkeit einer Optimierung zusätzlich untermauern:

- 1. Am Beispiel eines zurzeit in Dussnang gestarteten grösseren Bauauftrages kann sehr gut aufgezeigt werden, welch groteske Ausmasse diese Massentransporte inzwischen angenommen haben. Obwohl die Region Fischingen im Richtplan als Gebiet für mögliche Deponiestandorte für sauberen Aushub bezeichnet ist, werden 22'000 m³ schöner Aushub nur von dieser Baustelle einerseits nach Weiach ZH (Grenzgemeinde Kt. Aargau und Deutschland) und andererseits nach Schaffhausen gekarrt! Mehrere Tausend Lastwagenfahrten über lange Distanzen, mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen, werden völlig unnötig provoziert und durchgeführt! Allein die Effizienz wird durch die weiten Distanzen um mindestens den Faktor 10 vermindert, die negativen Umwelteinwirkungen um den gleichen Faktor erhöht!**
- 2. Ein traditionelles, mittelständiges Hinterthurgauer Unternehmen mit rund 30 Mitarbeitern, tätig im Bereich Kies und Beton, Transportleistungen und Muldenservice, fährt aktuell mit rund 24'000/m³ pro Jahr nach Hüntwangen oder Marthalen. Das sind rund 2'400 LKW-Fahrten (à 100 km) pro Jahr oder rund 11 Fahrten pro Tag auf der A1 in Richtung Winterthur. Gesamthaft werden für diese Fahrten über 100'000 Liter Diesel verbraucht. Eine Halbierung der nötigen Kilometerleistungen würde neben dem ökologischen Nutzen auch die Kosten für Treibstoff, LSVA und den Fahrzeugunterhalt/-ersatz massiv reduzieren.**

Das ARE verweist bei Gesuchen für landwirtschaftliche Terrainveränderungen bezüglich Volumen regelmässig auf das Kapitel 4.3. im Richtplan. Demnach bedarf es für eine Auffüllung von mehr als 20'000 m³ Material einer Nutzungszone. Das heisst, es müsste bei grösseren Auffüllungen vorgängig ein Zonenplanverfahren durchgeführt werden, selbst wenn sich das Vorhaben noch landwirtschaftlich begründen liesse. Betrachtet man das zitierte Kapitel jedoch, ist dort vorwiegend von der Eigenversorgung mit Baurohstoffen die Rede. Nur im Titel wird auch von Erdmaterialien gesprochen. In der Ausgangslage und in den Planungsgrundsätzen geht es immer wieder nur um Abbauvorhaben. Es mutet daher seltsam an, wenn die 20'000 m³ Grenze dann plötzlich auch für Auffüllungen gelten soll, zumal die ganze Entsorgungsthematik erst im Kapitel 4.4. „Abfall“ abgehandelt wird.

Die neue Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA) schreibt in Art. 37 vor, dass Deponien für unverschmutzten Aushub (Typ A) eine Mindestgrösse von 50'000 m³ aufweisen müssen. Die kantonalen Behörden können mit Zustimmung des BAFU die Errichtung von Deponien mit geringerem Volumen zwar bewilligen, wenn dies aufgrund der geografischen Gegebenheiten sinnvoll ist, nichts desto trotz bleibt aber eine grundsätzliche Volumendifferenz von 30'000 m³. Zu beachten ist diesbezüglich auch, dass Deponien nach VVEA nur in den im Richtplan ausgeschiedenen Regionen errichtet werden können.

Bei landwirtschaftlichen Terrainveränderungen müssten primär bewirtschaftungsrelevante Überlegungen gemacht werden und die Verbesserung der Bodenqualität über-

prüft werden. Sind diese Kriterien gegeben, kann nicht alleine eine fiktive Volumengrösse das Projekt zum Scheitern bringen. In der Regel werden diese beiden Kriterien auch in Zukunft dazu führen, dass kaum eine Terrainveränderung die bisher geltende Limite massiv überschreitet. Nutzungszonen machen dort Sinn, wo mit einer längerfristigen Beeinträchtigung der Umgebung zu rechnen ist, was im Fall von Deponien ab einer Grösse von 50'000m³ sicher der Fall ist. Landwirtschaftliche Terrainveränderungen werden in der Regel alleine schon im Interesse des Bewirtschafters innerhalb von einer, maximal zwei Vegetationsperioden realisiert. Damit landwirtschaftliche Terrainveränderungen und Deponien nach VVEA in Zukunft irgendwo aufeinander abgestimmt werden können, müsste eine Planungszone meiner Meinung nach erst ab 50'000 m³ eingefordert werden.

Auf Grund dieser ungewöhnlichen Ausgangslage ist es angezeigt, dass endlich ein Konzept unter Einbezug der verschiedenen, sich z. T. widersprechenden Ämtern zur Vermeidung von unnötigen Transportkilometern geschaffen wird. Unverschmutzter Aushub ist in erster Linie auf der Baustelle wieder zu verwenden, dieser Richtplangrundsatz steht bereits heute an erster Stelle im Richtplan, findet aber offenbar in vielen Fällen keine Beachtung. «Von der Region für die Region» ist ein Grundsatz, der insbesondere im Bereich von unverschmutztem Aushub ebenfalls prioritär angewendet werden sollte.

Fischingen, 19. April 2017

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Gemperle'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'J' and a stylized 'G'.

Josef Gemperle

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner
des Antrags gem. § 52 GOG von Josef Gemperle
„Konzept Bauabfälle/Konzept zur Vermeidung von unnötig langen
Transportwegen bei Bauabfällen“

Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift	Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift
1 M. Müller	M. Müller	26 C. Perold	C. Perold
2 Ch. Kaufmann	Ch. Kaufmann	27 Son David H.	Son David H.
3 Ozi Dominik	Ozi Dominik	28 Oswald Ueli	Oswald Ueli
4 Käthi Zürcher	K. Zürcher	29 Vögel Max	Vögel Max
5 BODENMANN MASA	M. Bodenmann	30 Alex Frei	Alex Frei
6 BOHNER MARIANNE	M. Böhner	31 Vitzke Christian	C. Vitzke
7 Hug Patrick	P. Hug	32 Mächli Max	M. Mächli
8 Stefan Giger	S. Giger	33 Bruno Hülsh	B. Hülsh
9 Ziegler Astrid	A. Ziegler	34 Hader Cornelia	C. Hader
10 Ulrich Müller	U. Müller	35 Eugster Daniel	D. Eugster
11 Rudolf Bär	R. Bär	36 Uppert Andreas	A. Uppert
12 Eickert Elisabeth	E. Eickert	37 Gschwend Viktor	V. Gschwend
13 Ackerknecht Holger	H. Ackerknecht	38 Mader Christian	C. Mader
14 Haller Hans-Jörg	H. Haller	39 Frischknecht David	D. Frischknecht
15 PETZ-K. SABINA	S. Petz	40 Bornhauser Martin	M. Bornhauser
16 Jünter Kathrin	K. Jünter	41 Schenk Peter	P. Schenk
17 Eugster Armin	A. Eugster	42 Wüst Fran	F. Wüst
18 Bühler Peter	P. Bühler	43 Tschannen Martin	M. Tschannen
19 Gohl Andreas	A. Gohl	44 Scherz Egon	E. Scherz
20 Leuthold Stefan	S. Leuthold	45 Fickel Stefan	S. Fickel
21 Orellano Lucas	L. Orellano	46 Göst Norbert	N. Göst
22 Meyer Robert	R. Meyer	47 Pöhl J.-L.	J.-L. Pöhl
23 Fisch Ueli	U. Fisch	48 Gantenbein H.	H. Gantenbein
24 Sommer Klemens	K. Sommer	49 Langfeld Peter	P. Langfeld
25 Ammann Reto	R. Ammann	50 Marianne Sax	M. Sax

Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift	Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift
51 Bruggmann Perine	N. Bruggmann	76	
52 HARTMANN BEHITA	H. Hartmann	77	
53 Didi Feuerle	N. Feuerle	78	
54 Müller Matthias	L. Müller	79	
55 Brägger Joe	J. Brägger	80	
56 Kappeler Tami	T. Kappeler	81	
57 Egger Kurt	K. Egger	82	
58 Diegg Loh	L. Diegg	83	
59 Koch Paul	P. Koch	84	
60 Blinden Ruedi	R. Blinden	85	
61 Schnyder Fabienne	F. Schnyder	86	
62 Baumann Kurt	K. Baumann	87	
63 Gübler René	R. Gübler	88	
64 Kuhn Petra	P. Kuhn	89	
65 Markin Urs	U. Markin	90	
66 BIRNHOFFER AXEL	A. Birnhofer	91	
67 Rutishauser Matthias	M. Rutishauser	92	
68 Eschenmoser Hans	H. Eschenmoser	93	
69 Dauer Relli	R. Dauer	94	
70		95	
71		96	
72		97	
73		98	
74		99	
75		100	