

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, welche 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 m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> 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, LSWA 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>. 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 50'000m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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.**

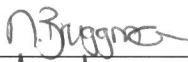
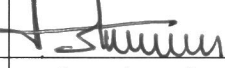

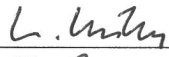
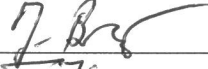
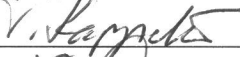


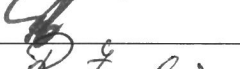





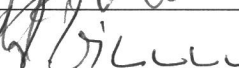
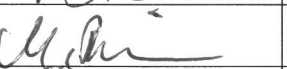



Fischingen, 19. April 2017

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

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		26 C. Perold	
2 Ch. Kaufmann		27 Sou David H.	
3 Ozi Dominik		28 Oswald Ueli	
4 Käthi Zürcher		29 Vögel Max	
5 BODENMANN MASA		30 Alex Frei	
6 BOHNER MARCIANNE		31 Vitzthum	
7 Hug Patrick		32 Mäckli Max	
8 Stefan Berger		33 Bruno Hülshof	
9 Ziegler Astrid		34 Hader Cornelia	
10 Ulrich Müller		35 Eugster Daniel	
11 Rudolf Bär		36 Uppert Andreas	
12 Eickhard Eissold		37 Gschwend Viktor	
13 Ackenknecht Wolfg.		38 Mader Christian	
14 Haldes Hans Jörg		39 Frischknecht David	
15 PETZ-K SABINA		40 Bornhauser Martin	
16 Bünler Kathrin		41 Schenk Peter	
17 Eugster Armin		42 Wüst Fran	
18 Bühler Peter		43 Tschannen Martin	
19 Gohl Andreas		44 Scherz Lynn	
20 Leuthold Stefan		45 Föbel Stefan	
21 Orellano Lucas		46 Göpfel Norbert	
22 Meyer Robert		47 Pöhl J.-L.	
23 Fisch Ueli		48 Gantenbein HP	
24 Sommer Klemens		49 Prangfeld Peter	
25 Ammann Reto		50 Marianne Sax	

Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift	Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift
51 Brüggemann Marie		76	
52 HATHAND BEHITA		77	
53 Didi Feuerle		78	
54 Müller Matthias		79	
55 Brüggs Joe		80	
56 Kappeler Tami		81	
57 Egger Kurt		82	
58 Diegg Job		83	
59 Koch Paul		84	
60 Fleinders Ruedi		85	
61 Schnyder Fabienne		86	
62 Baumann Kurt		87	
63 Gübler René		88	
64 Kuhn Petra		89	
65 Märkin Urs		90	
66 BIRNHOFFER AXELIS		91	
67 Rutishauser Matthias		92	
68 Eschenmoser Hans		93	
69 Dauer Allee		94	
70		95	
71		96	
72		97	
73		98	
74		99	
75		100	