

Beschluss des Landrats vom 05.05.2022

Nr. 1499

31. Erleichterter Realisierungsprozess für klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur-Projekte

2021/204; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab.

Laura Grazioli (Grüne) dankt der Regierung für ihre Antwort. Sie wäre nachvollziehbar, wenn der Vorstoss die absolute Bevorzugung von Infrastrukturprojekten in Abhängigkeit zu den jeweiligen Materialien fordern würde. Das tut er aber nicht, sondern er fordert, dass Anreize so gesetzt werden sollen, dass der Einsatz von klimafreundlichen oder zumindest weniger klimaschädlichen Materialien und Verfahren in den Verkehrsinfrastrukturbau gefördert wird. Es steht im Vorstoss nicht, dass dies absolut sein muss, auch nicht, dass keine Abwägung zwischen der Klimaverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur und dem Verkehrsträger gemacht werden soll. Deshalb ist die vorgängige Definition von entsprechenden Bedingungen bzw. Kriterien so wichtig. Weiter argumentiert die Regierung, dass der Vorstoss den Ablauf der Verkehrsplanung verkennt. Der Vorstoss geht aber davon aus, dass es unterschiedliche Phasen gibt und dass es für diese unter Umständen auch unterschiedliche Kriterien braucht. So kann man denn auch zum Schluss kommen, dass es in der Planungsphase z. B. keinerlei Spielraum für Erleichterungen gibt, in der Umsetzungsphase aber schon. Mit der Festlegung solcher Kriterien könnte, so scheint ihr, ein in der Antwort der Regierung erwähntes Beispiel ausgeschlossen werden, nämlich dass eine Holzbrücke für den MIV gegenüber einer Stahlbrücke für den Veloverkehr bevorzugt werden würde, weil diese Kriterien sowohl für den Verkehrsträger als auch für die Verkehrsinfrastruktur selber festgelegt würden. Vor diesem Hintergrund sieht die PostulantIn weiterhin einen Gewinn in der Prüfung ihres Anliegens und bittet um Überweisung.

Désirée Jaun (SP) verdeutlicht, dass der Verkehrsbereich für die Erreichung der Klimaziele enorm wichtig sei. Ein konkreter Ansatzpunkt sind deshalb auch Verkehrsinfrastrukturprojekte. Bis jetzt ist es oftmals so, dass die Erkenntnisse aus dem Statusbericht Klima und die vielen Vorsätze noch nicht bei der konkreten Umsetzung von Projekten angekommen sind. Deshalb ergibt es Sinn, zu prüfen, wie bei solchen Projekten Anreize für klimaschonende Varianten, Materialien und Verfahren geschaffen werden können und inwiefern solche Projekte erleichtert und unterstützt werden könnten. Dies aufgrund der Dringlichkeit und dem Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität insgesamt. Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab. Doch seine Begründung greift zu kurz. Es geht nämlich nicht nur darum, dass die Materialisierung von Projekten bevorzugt wird, dass Autobahnbrücken aus Holz schneller gebaut werden sollen als eine Velobrücke aus Beton, sondern es soll die Komplexität der Verkehrsplanung und entsprechender Infrastrukturprojekte bei der Prüfung und Definition von möglichen Klimabeitragsbedingungen berücksichtigt werden. Solche Anreize sind wichtig, damit die Erkenntnisse aus dem Statusbericht Klima und die so oft erwähnten Vorsätze der Regierung auch tatsächlich in den Projekten ankommen und umgesetzt werden. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb die Überweisung des Postulats einstimmig.

Thomas Eugster (FDP) gibt bekannt, dass seine Fraktion das Postulat nicht überweisen wolle. Sie sieht die Intention, man muss aber erkennen, dass es in der Ausführung ein Bürokratiemonster werden würde – beliebig steuerbar über die Art und Weise der Berechnung. Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis. Es lässt sich auch nicht vorgängig sagen, wie eine solche Infrastruk-

zur genutzt wird, ob mit Elektroauto oder sogar mit Lastwagen oder was auch immer. Das ist alles kompliziert und bringt dem Klima nichts. Man sollte die Energie lieber in etwas investieren, was dem Klima direkt zugutekommt.

Klaus Kirchmayr (Grüne) widerspricht – das bringt sehr viel, was sich an einem konkreten Beispiel festmachen lässt. Im Raum Tenniken gibt es das Projekt einer Wildtierbrücke. Es macht nun einen Unterschied, ob diese mit Holz oder traditionell mit Beton gebaut wird. Der Unterschied beläuft sich auf mehrere tausend Tonnen CO₂ – alleine beim Bau. Im Moment ist es leider so, dass ungleich lange Spiesse bestehen und Materialisierungen in Stahlbeton leider bevorteilt sind, auch bei den Ausschreibungskriterien. Möchte man im Infrastrukturbau entgegensteuern, so wie bei der Wildtierbrücke, wo es einen regionalen Unternehmer gibt und man mit regionalem Holz bauen könnte, muss man das Postulat überweisen, denn in der kantonalen Strategie ist klar festgelegt, dass man führend werden möchte in der Anwendung von Holz, wie man das auch beim ESAF vorhat. Der Votant möchte eine Lanze für die Holzwirtschaft brechen, auch im Infrastrukturbereich gibt es sehr viel Potential für den nachhaltigen, regenerativen, einheimischen Baustoff. Möchte man hier konsequent sein, muss man Ja zum Postulat sagen.

Für **Andreas Dürr** (FDP) zeigt das Beispiel von Klaus Kirchmayr, dass der Vorstoss die Wildtierbrücke gar nicht betrifft. Diese Traverse kann das BUD heute schon jederzeit mit Holz ausführen. Im Vorstoss wird jedoch etwas ganz Anderes gefordert und kommt deshalb auch etwas scheinheilig daher. Nach seiner Lesart wird darin gefordert, dass es einen erleichterten Realisierungsprozess für klimafreundliche Verkehrsinfrastrukturprojekte geben soll. Dabei geht es um die Prozesse, und nicht um die Ausführung. Ob die Wildtierbrücke aus Holz oder Beton ist, ist eine Ausführungs- und keine Prozessfrage. Es ist deshalb sehr gefährlich, wenn man am Schluss nur noch Wildtiertraversen aus Holz macht und diese schneller bewilligt werden sollen als Stahlbrücken für das Velo. Das kann ja wirklich nicht sein, weshalb der Votant der Regierung folgen muss.

Simon Oberbeck (Die Mitte) nennt die Gründe, weshalb die Mitte/glp-Fraktion das Postulat ablehnt, obwohl eine Holzbaustrategie gefordert wurde und nun etwas in dieser Richtung eingebracht wird. Wie Andi Dürr vorhin sehr gut dargelegt hat, kommt es etwas krude oder scheinheilig daher, dass MIV gegen Velo ausgespielt werden soll. Das geht nicht. Es sind alle dafür, dass mehr mit Holz gebaut wird, weil sonst die Holzbaustrategie nicht einstimmig durch den Landrat gegangen wäre. Man sollte deshalb abwarten, was in dieser Richtung von der Regierung kommt. Der vorliegende Vorstoss geht aber leider nicht ganz in die richtige Richtung.

Susanne Strub (SVP) sagt, dass auch der SVP-Fraktion der Vorstoss zu weit gehe. Sie ist nicht gegen Bauten mit Holz, ganz im Gegenteil, aber der Vorstoss geht ihr zu weit und kommt in der Tat etwas scheinheilig daher. Man sollte vielmehr abwarten. Die SVP-Fraktion lehnt ab.

Laura Grazioli (Grüne) ist etwas erstaunt über die gehäufte Nennung des Worts «scheinheilig». Es war ganz und gar nicht ihre Absicht, scheinheilig aufzutreten. Zur Klärung: Es war ihr bewusst, dass ihr Anliegen relativ komplex ist. Der Vorstoss fordert aber in einem ersten Schritt die Definition von Klimabeitragsbedingungen. Er sagt nicht, wie diese aussehen sollen. Es handelt sich an sich um einen komplett ergebnisoffenen Prozess. Weiter wird gefordert, dass berücksichtigt wird, dass es eine Planungs- und eine Umsetzungsphase gibt, und nicht nur das eine oder das andere wie vorhin postuliert. Auch dies ist als komplett ergebnisoffene Prüfung gedacht. Dies sei hier nochmals betont und versichert.

Klaus Kirchmayr (Grüne) an die Adresse der Gegenseite: Wie richtig erwähnt wurde, gibt es im Kanton eine Holzbaustrategie. Was macht man, wenn man eine hat? Es geht um die taktische

Umsetzung der Strategie. Ein Aspekt bei der Umsetzung betrifft den Infrastrukturbau, wie man diese Dinge plant und baut. Das einzige, das man dabei erreichen möchte, ist, dass das Klima bei der Frage der Materialisierung eine Rolle spielt. Tut man das nicht, hat man zwar eine nette Strategie, aber die Verwaltung wird in den ausgetrampelten Pfaden weiterwandeln und das Holz wird de facto benachteiligt, denn für den Tiefbau ist es ein riesiger Schritt, Holz als Baumaterial einzuführen. Damit ist der Rat gebeten, der Strategie die entsprechende taktische Umsetzung folgen zu lassen. Das kommt sowohl dem Wald als auch der Holzwirtschaft zugute.

Der Vorstoss kommt für **Markus Dudler** (Die Mitte) als eine Art als Mogelpackung daher. Er weiss nicht, weshalb es nur um Verkehrsinfrastruktur gehen soll. Würde man dies ausdehnen, könnte er dem Postulat unter Umständen mehr Wohlwollen entgegenbringen. Zum Beispiel wenn es um die Frage geht, ob man ein Mischwasserbecken mit rezykliertem oder neuem Beton bauen soll. Es ist ihm schleierhaft, weshalb es explizit nur um den Verkehr gehen soll.

Thomas Eugster (FDP) findet es immer wieder lustig, Klaus Kirchmayr zuzuhören, weil es am Ende gar keine Rolle mehr spielt, was im Vorstoss steht. Es heisst dort ganz klar: «Welche Planungs- und Umsetzungsschritte von Verkehrsinfrastrukturprojekten unter Einhaltung dieser Klimabeitragsbedingungen in welcher Form erleichtert bzw. abgekürzt werden können». Es geht also um den Prozess, und nicht direkt um die Materialisierung. So steht es geschrieben. Es geht nicht, den Vorstoss x für den Vorstoss y zu verkaufen. Was für einen Werkstoff man nutzen möchte, kann die BUD schon heute völlig frei entscheiden. Letztlich ist entscheidend, dass es hinhaut. In den Unterlagen der BUD steht ebenfalls, dass bei einem Projekt jeweils der Faktor Klimaverträglichkeit angeschaut wird. Das ist also bereits vorhanden. Im Vorstoss geht es um eine Prozessänderung, und nicht um das Material. Den Wildtierkorridor kann man heute schon in Holz bauen. Aus dem Grund sagt die FDP-Fraktion Nein zum Postulat.

Marco Agostini (Grüne) nimmt den Ball von Thomas Eugster auf. Zuvor hatte er noch gesagt, dass es keinen Unterschied für das Klima mache, egal, ob man Holz oder Beton nehme. Und jetzt sagt er, es sei keine Klima-, sondern eine Prozessfrage. Den Widerspruch lässt der Votant mal so stehen. Was aber ist denn so schlimm daran, wenn man am Prozess etwas ändert und etwas bringt, das interessant ist? Saskia Schenker z. B. wollte erreichen, dass man Solaranlagen in Kernzonen verwirklichen kann und dadurch im Prozess etwas geändert werden muss. Genau darum geht es, und das bringt auch etwas. Hier ist es dasselbe. Was ist schlimm daran, am Prozess etwas zu ändern, damit etwas einfacher, schlanker (im Sinne von unbürokratischer) und schneller mit Holz gebaut werden kann? Das sollte doch eigentlich auch das Anliegen von Andi Dürr sein.

Peter Riebli (SVP) erklärt, dass der Vorstoss falsche Anreize setze. Die Materialisierung in einem Verkehrsinfrastrukturprojekt ist nicht die oberste Priorität. Diese gebührt der Funktionalität der Anlage, Reparatur und Unterlage. Dabei spielt die Umwelt selbstverständlich eine wichtige Rolle. Holz alleine ist aber nicht das einzige Umweltthema. Es spielt die ganze Energiebilanz mit, ebenso, wie man die Werkstoffe am besten einsetzt. Wenn der Kanton eine Holzbaustrategie hat, wird die Frage, ob ein Infrastrukturprojekt mit Holz umgesetzt wird oder nicht, in jedem Fall diskutiert. Kommt man zum Schluss, dass dies nicht das geeignete Hilfsmittel ist, ist es ein völlig falscher Anreiz, den schnelleren und schlankeren Prozess ins Feld zu führen. Das geht doch einfach nicht. Der Kanton muss sämtliche Projekte nach denselben Kriterien abklären. Was ist denn das für eine Projektstrategie? Projekte müssen nach klaren Regeln durchgeführt werden, über die Hilfsstoffe muss nach klaren Regeln entschieden werden. Und abgesehen davon wird über eine Materialisierung erst ziemlich am Schluss des Projekts entschieden – auch wenn man früh und lange darüber redet. Die Krux des Vorstosses ist, dass es im Kanton eine Holzstrategie gibt und er verpflichtet ist, bei jedem Projekt zu überlegen, ob und wo sich Holz einsetzen lässt. Dieses soll aber nicht mit

Verweis durch eine Abkürzung eines Prozesses bevorzugt werden. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion ab, und nicht, weil sie gegen das Bauen mit Holz ist. Im Gegenteil findet sie das in sehr vielen Fällen gerechtfertigt. Aber nicht in allen. Und in denen, in denen es nicht gerechtfertigt ist, soll man nicht mit falschen Anreizen die Ingenieure in eine falsche Spur lenken.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) hat festgestellt, dass in den letzten Minuten eigentlich genau das gemacht wurde, was ein Postulat möchte: Prüfen, Berichten und Diskutieren. Der Votant fand dies ganz spannend, und deshalb versteht er nicht, weshalb man nicht einem Postulat zustimmen kann. Denn damit wird die ganze Sache mit Fakten unterlegt. Laura Grazioli hat ja selber gesagt, dass ihre Forderungen ergebnisoffen formuliert sind. Man sollte das Anliegen jetzt prüfen und darüber berichten lassen, um das Ergebnis zur Kenntnis zu nehmen.

Peter Riebli (SVP) sieht das ebenso wie Karl-Heinz Zeller, kommt aber zu einem anderen Schluss. Es wurde geprüft, berichtet, diskutiert – und man kam zum Schluss, dass eine Überweisung eine reine Ergotherapie für die Verwaltung wäre. Der Landrat beschäftigt diese aber auch schon mit viel Unsinn, also muss nicht noch ein Anliegen hinterhergeschoben werden, bei dem ohnehin klar ist, dass es das nicht braucht.

://: Mit 43:42 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.
