

Liestal, 9. November 2021 / BUD

## Stellungnahme

---

|          |   |
|----------|---|
| Vorstoss | Nr. <b>2021/204</b>   |
| Postulat | von Laura Grazioli  |
| Titel:   | <b>Erleichterter Realisierungsprozess für klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur-Projekte</b> |
| Antrag   | Vorstoss ablehnen   |

### 1. Begründung

Das Postulat will umweltfreundliche Bauten / Objekte priorisieren d.h. dass z.B. eine Autobahnbrücke aus Holz schneller / einfacher realisiert werden kann wie eine Velo- oder Trambrücke aus Beton. Ob eine Verkehrsinfrastruktur umweltfreundlich ist oder nicht, hängt aber primär davon ab, von welchem Verkehrsträger diese benutzt wird und nicht, aus welchen Rohstoffen er erstellt wurde. Ein Ansatz, der also unabhängig vom Verwendungszweck z.B. Holzbrücken vereinfacht genehmigen lassen will, führt zu falschen Anreizen.

Zudem verkennt das Postulat den Ablauf der Verkehrsplanung und setzt wie bereits erwähnt, falsche Anreize:

- Wenn ein Mobilitätsbedürfnis besteht, muss zuerst bestimmt werden, wie es am effizientesten und umweltfreundlichsten erfüllt werden kann – ob mit MIV, Tram, Velo etc. Hier bereits berücksichtigen zu wollen, wie die Infrastruktur gebaut wird, ist zu früh und nicht phasengerecht.
- In einem nächsten Schritt geht es um die Linienwahl – müssen Häuser weichen, ist ein Tunnel oder eine Brücke notwendig, Lärmschutz etc. Auch in diesem Schritt sind die Umweltbelange sehr wichtig – ein Tunnel schneidet hier im Teilbereich Energie deutlich schlechter ab wie eine offene Linienführung, da er im Betrieb sehr viel Energie benötigt. Aus Lärmschutzgründen muss aber vielleicht trotzdem ein Tunnel gewählt werden. Diese Fragen sind viel wichtiger wie die Materialisierung; im Variantenvergleich werden Umweltbelange des Baus aber berücksichtigt; aber neben der 'Klimafreundlichkeit des Baumaterials' gehören dazu viele weitere Faktoren wie z.B. Baustellenverkehr für Anwohner etc. Bei grösseren Projekten ist dementsprechend für die Genehmigung auch ein UVP-Verfahren mit einem entsprechenden UVB notwendig.
- Bei Strassen in offener Linienführung ist die Materialisierung vorgegeben – dies sind im wesentlichen Kies, Bitumen und Zement. Die genaue Spezifikation dieser Materialien erfolgt erst sehr spät im Projekt – im Regelfall bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes nach der Auflage und Genehmigung des Projektes und nach der Genehmigung der Ausgabenbewilligung des Landrates.
- Ein weiterer wichtigerer Punkt bei der Wahl der Materialien für Kunstbauten, ist die Langlebigkeit. So ist z.B. die Lebensdauer von Betonbauten bei guter Wartung und Unterhalt über Jahrzehnte. Es ist somit auch wichtig den gesamten Prozess von Planung, Erstellung und Betrieb bis zum Abbruch zu betrachten.

Der Verkehrsinfrastrukturbau verwendet viele Materialien, die auch im Hochbau verwendet werden – Kies, Zement, Stahl etc. Es macht deshalb keinen Sinn, separat für den Tiefbau Regelungen treffen zu wollen, sondern direkt in die Materialbewirtschaftung selbst einzugreifen wie dies z.B. mit dem Massnahmenpaket zur Förderung des Baustoffkreislaufs Regio Basel für das Baustoffrecycling erfolgen soll (Landratsvorlage ging im Nov. 20 in Vernehmlassung). Die Wirkung ist so viel höher, da so direkt bei den Materialien – unabhängig vom Bauobjekt – angesetzt wird, um damit die grössten 'Umweltsünden' zu vermeiden.

Fazit:

Das Postulat ist abzulehnen weil:

- Sie schafft falsche Anreize; eine Holzbrücke für den MIV soll in der Planung und Umsetzung nicht bevorzugt zu einer Stahlbrücke für Velos behandelt werden.
- Die Materialisierung der Infrastrukturprojekte ist in der Planung – und Projektierung von Infrastrukturprojekte von untergeordneter Bedeutung; viel wichtiger sind andere Umweltthemen wie die Auswirkungen des Betriebs der Verkehrsanlage bzgl. Lärm, Luft, Energieverbrauch etc. Eine Abkürzung oder Erleichterung z.B. im Plangenehmigungsverfahren ist deshalb nicht möglich und auch nicht erwünscht; sie lenkt den Fokus auf falsche / untergeordnete Kriterien. Mit dem UVP- Verfahren werden die Umweltbelange auch rechtlich abgedeckt.
- Die abschliessende Materialisierung erfolgt erst sehr spät im Projekt– in der Regel erst dann, wenn das Projekt baureif ist; d.h. alle notwendigen Genehmigungen und Finanzierungsbeschlüsse vorliegen.