Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
Telefon 032 627 20 79
pd@sk.so.ch
parlament.so.ch

K 0184/2023 (BJD)

Kleine Anfrage Mathias Stricker (SP, Bettlach): CO₂-negativer Asphalt als Strassenbelag (05.09.2023)

Nächstens soll in Basel-Stadt der erste «grüne» Strassenbelag eingebaut werden. Grün, weil im Boden CO₂ gebunden wird – eine Neuheit in der Schweiz.

Gemeinsam mit dem Institut für Baustofftechnologie Viatec Basel hat das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) einen CO₂-negativen Asphalt entwickelt. Das bedeutet, dass der Strassenbelag dank Pflanzenkohle mehr CO₂ bindet, als bei der Materialgewinnung, der Herstellung, dem Transport sowie dem Einbau freigesetzt werden. Bereits mit einer Mischung, die zu zwei Prozent aus Pflanzenkohle und zu 50 Prozent aus Recyclingasphalt besteht, könnte Basel-Stadt jährlich rund 450 Tonnen CO₂ dauerhaft in den Strassen einlagern und damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Als Meilenstein gilt die Technologie auch, weil sie langfristig zur CO₂-Senkung beitragen kann. Da das Kohlenstoffdioxid chemisch gebunden ist, kann der Belag gar mehrfach recycelt werden, ohne dass wieder CO₂ freigesetzt wird. Das liegt daran, dass die Temperaturen im Strassenbau weit unter denen bleiben, die in der Pflanzenkohleanlage eingesetzt werden. Die Industriellen Werke Basel (IWB) produzieren bereits zertifizierte Pflanzenkohle aus Grüngut unter Sauerstoffausschluss. Derzeit sind vier weitere Anlagen in Planung – der «grüne» Asphalt soll grossflächig eingesetzt werden. Die IWB speisen die Wärme, die bei der Herstellung von Pflanzenkohle freigesetzt wird, ins Fernwärmenetz ein. Pflanzenkohle wird bisher vor allem in der Landwirtschaft verwendet.

Abgesehen von der Ökobilanz haben die seit 2022 laufenden Tests noch weitere Vorteile gegenüber herkömmlichem Walzasphalt ergeben: Der Belag ist von hoher Qualität, langlebig und resistenter gegenüber Spurrinnen. Auch die Anforderungen der Schweizer Asphaltnormen werden erfüllt. Die entstehenden Mehrkosten von zehn bis fünfzehn Prozent pro Tonne bezeichnet das BVD als geringfügig. Eine grössere Herausforderung besteht in der Herstellung der Belagsmischung, an deren Vereinfachung in einem nächsten Schritt gearbeitet wird. Siehe dazu <https://www.bvd.bs.ch/nm/2023-gruener-asphalt-ein-meilenstein-zum-klimavertraeglichen-strassenbau-bd.html>

Aufgrund obenstehender Erläuterungen wird der Regierungsrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis über diese neue Technologie und bestehen bereits Überlegungen dazu, wie diese im Kanton Solothurn eingesetzt werden könnte?
2. Welche Vor- und Nachteile erkennt der Regierungsrat in dieser Technologie?
3. Kann sich der Regierungsrat ein Pilotprojekt mit einem CO₂-negativen Asphalt vorstellen?
4. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, den Verband Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) in einem allfälligen Pilotprojekt miteinzubeziehen, da ein wesentlicher Teil der Strassen im Kanton Solothurn durch die Gemeinden gebaut und saniert werden?
5. Welche Bedingungen bzw. Voraussetzungen (auch rechtlicher Art) müssten für ein Pilotprojekt erfüllt sein?

Begründung 05.09.2023: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Mathias Stricker, 2. Silvia Fröhlicher, 3. Philipp Heri, Melina Aletti, Matthias

Anderegg, Simon Bürki, Urs Huber, Stefan Hug, Hardy Jäggi, Thomas Marbet, Franziska Rohner, Luzia Stocker, Nadine Vögeli, Marianne Wyss (14)