



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 032-2024
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2024.RRGR.52

Eingereicht am: 05.03.2024

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, GRÜNE) (Sprecher/in)
Remund (Mittelhäusern, GRÜNE)
Lindegger (Roggwil, GRÜNE)
Gerber (Hinterkappelen, GRÜNE)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Klimabelastung durch Baumaterialien insbesondere im Strassenbau verstärkt reduzieren: Was unternimmt der Kanton Bern?

Für den Bau der zwei Kilometer langen Umfahrung Wilderswil, den jüngsten grossen Strassenneubau im Kanton Bern, sind gemäss der Medienmitteilung zur Eröffnung im Sommer 2023 rund 12 500 Kubikmeter Beton, 9100 Tonnen Asphalt und 2500 Tonnen Armierungseisen verbraucht worden. Mit wie vielen CO₂-Emissionen dieser Materialeinsatz verbunden war, hat der Regierungsrat in seiner Antwort auf eine Anfrage in der Herbstsession 2023 nicht beziffern können. Gemäss einer privat eingeholten Abschätzung¹ wurden allein durch die Verwendung dieser Materialien 7000 bis 13 000 Tonnen CO₂-Äquivalente freigesetzt. (Der Einfachheit halber wird nachfolgend nicht zwischen CO₂ und CO₂-Äquivalenten unterschieden).

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat an einer Fachtagung im Herbst 2021 die CO₂-Emissionen durch die Baustellen der Nationalstrassen auf rund 150 000 Tonnen pro Jahr beziffert. Gemäss einer Publikation von umverkehr² wird der Bau der Nationalstrassenprojekte, über die das Schweizer Volk noch im Jahr 2024 abstimmen muss, das Klima mit rund einer Million Tonnen CO₂ belasten. Allein die wichtigsten Baumaterialien, die gemäss Auflageakten für den 8-Spur-Ausbau der Grauholz-Autobahn benötigt werden, dürften gemäss einer weiteren privat eingeholten Abschätzung rund 10 000 Tonnen CO₂ verursachen.

Die Beispiele zeigen zweierlei: Es mangelt einerseits an präzisen Angaben der zuständigen Behörden zum Ausmass der Klimabelastung durch Strassenbau-Projekte, weshalb private Fachleute mit groben Abschätzungen in die Bresche springen müssen. Andererseits machen die er-

¹ Abschätzung von Doka Ökobilanzen, basierend auf Projektangaben und Ökobilanzdaten KBOB 2022 des Bundes

² <https://www.umverkehr.ch/sites/default/files/2023-12/Der%20Bau%20neuer%20Autobahnen%20verursacht%20hohe%20graue%20Emissionen.pdf>

wählten Grössenordnungen klar, dass der klimabelastende Materialeinsatz im Strassenbau beträchtlich ist und im Hinblick auf das möglichst rasch anzustrebende Netto-Null-Ziel ins Gewicht fällt.

Neben der Notwendigkeit, auf Strassenbauprojekte ganz zu verzichten, gibt es die Möglichkeit, Materialarten zu verwenden, die aufgrund ihrer Produktions- und Aufbereitungsverfahren vergleichsweise weniger CO₂ freisetzen und/oder gar die Speicherung von CO₂ ermöglichen. Neben der schon länger geforderten und praktizierten Verwendung von klassischen Recyclingbaustoffen (vgl. beispielsweise die Motion 246-2019 betr. Baustoffrecycling und Materialkreisläufe) sind spezifisch klimaschonendere Produkte und Verfahren in Entwicklung, bereits in Anwendung und auch schon erprobt. Als Beispiele erwähnt seien:

- zirkulärer Beton (als kreislauffähiger Baustoff mit hohem Recyclingbetonanteil und vergleichsweise tiefen CO₂-Emissionen)
- Niedertemperaturasphalt (mit mindestens 20 Prozent weniger CO₂-Emissionen im Mischwerk wegen des geringeren Energiebedarfs bei der Produktion)
- CO₂-Anreicherung von Recyclingbeton (mit permanenter Speicherung von CO₂ im Beton und folglich minimiertem CO₂-Fussabdruck)

Die erwähnten Beispiele sind alles vorteilhafte Alternativen zu konventionellen Baumaterialien, die von Berner Unternehmen angeboten werden. Andere Kantone nutzen und propagieren diese Möglichkeiten zum Teil bereits intensiv (so z. B. der Kanton Waadt den Niedertemperaturasphalt auf seinen Kantonsstrassen) oder setzen auf weitere Innovationen (so z. B. der Kanton Basel-Stadt auf CO₂-Speicherung mittels Pflanzenkohle im Asphalt). Der Klimaschutzartikel der Berner Kantonsverfassung gebietet, Massnahmen zum Klimaschutz unter anderem auf eine Stärkung der Volkswirtschaft auszurichten und insbesondere auch Technologie- und Innovationsförderung zu betreiben.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie gross sind die CO₂-Emissionen schätzungsweise, die Strassenbauten im Kanton Bern jährlich und namentlich die aktuell grössten geplanten Bauprojekte auf Kantonsstrassen verursachen?
2. Wie und mit welchen Zwischenzielen gedenkt der Regierungsrat die Klimabelastung durch den Strassenbau im Kanton Bern zu vermindern?
3. Sind die zuständigen Verwaltungsstellen (insbesondere das Tiefbauamt) bereit, die erwähnten Alternativen zu herkömmlichen Baumaterialien (insbesondere Asphalt und Beton) im Strassenbau und -unterhalt verstärkt zu nutzen, insbesondere durch hohe Gewichtung von Klimaschutz- und Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlichen Ausschreibungen? Wenn ja, welche, in welchem Ausmass und durch welche Massnahmen?
4. Sind die zuständigen Verwaltungsstellen (insbesondere auch das Amt für Gebäude und Grundstücke) analog bereit, auch anderweitig im Tiefbau sowie im Hochbau vermehrt auf klimaschonendere Alternativen zu herkömmlichem Baumaterial mit grosser Klimabelastung zu setzen (namentlich auf zirkulären Beton mit oder auch ohne CO₂-Speicherung)?
5. Wie kommt der Kanton Bern im Bereich der klimabelastendsten Baumaterialien dem Verfassungsauftrag zur Stärkung der Volkswirtschaft insbesondere durch Technologie- und Innovationsförderung nach?

6. Ist der Regierungsrat bereit, bei grösseren (Strassen-)Bauprojekten künftig nicht bloss die geplanten bzw. definitiv verwendeten Materialmengen, sondern auch deren Klimabelastung auszuweisen?

Verteiler

- Grosser Rat