



Schwarzes Gift

Die Schweiz hat ein großes Straßennetz – und ein großes Problem: Millionen Tonnen Teer.
Was anderswo längst verboten ist, wird hier noch verbaut. Oder gleich in der Landschaft verstreut.
Ist damit bald Schluss? VON CORINNE BUCHSER

Sommerzeit ist Asphaltzeit: Während viele Schweizer im Meer baden oder in den Bergen wandern, schwitzen Tausende Männer in orangefarbenen Arbeitshosen und mit nackten Oberkörpern auf den Straßen. Ganze Städte befinden sich im Ausnahmezustand, ganze Straßenzüge werden umgepflügt. Bewirtschaftet sein wollen auch die unzähligen Asphaltstreifen, die das Mittelland durchziehen und bis auf entlegene Alpen reichen.

Willkommen im Asphaltland Schweiz! Fast ein Drittel des besiedelten Gebiets besteht heute aus Fahrbahnen und Parkplätzen. Auf einen Quadratkilometer kommen 2700 Meter Straße: Die Schweiz ist damit Asphalt-Europameisterin.

Und das hat seinen Preis. Bei Straßensanierungen fallen jährlich über zwei Millionen Tonnen an alten Belägen an. So türmt sich ein riesiger Müllberg auf, genauer: ein Berg aus Sondermüll, denn in unseren Straßen stecken Pneus und PVC, Flugaschen und Schlacken aus Kehrichtverbrennungsanlagen. Und in ihnen schlummert Asbest. Der hochgefährliche Stoff wurde bis 1991 im Straßenbau verwendet.

Den größten Sondermüllposten stellt jedoch der Teer dar: Tausende Tonnen kleben auf der Schweizer Erde. Laut einem Bericht des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (heute Bafu) wurden in der Schweiz von 1926 bis 1991 rund 45 Millionen Tonnen teerhaltiger Beläge hergestellt. Noch heute fallen laut Schätzungen pro Jahr 400 000 Tonnen »Schollen« mit Teer an. Und davon sind rund 50 000 Tonnen derart vergiftet, dass sie nach einer Bundesrichtlinie »grundsätzlich« in einer Reaktordeponie entsorgt werden müssten.

All das bedroht zuerst einmal die Menschen, die damit arbeiten. Teer, der bei der Verkokung von Steinkohle anfällt, hat zum Beispiel einen sehr hohen Gehalt an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen, kurz PAK. Sie sind krebserregend und schädigen das Erbgut. Gefährlich für die Gesundheit der Straßenarbeiter sind aber vor allem die giftigen Teerdämpfe. Weiter stellen PAK im Asphalt eine Gefahr für die Umwelt dar: Die Stoffe können durch das Straßenabwasser in den Boden und in Gewässer gelangen. Dort schädigen sie deren Bewohner. Auch

Phenole, die im Teer ebenfalls massenhaft enthalten sind, lösen sich im Wasser – und werden so beispielsweise für Fische hochgiftig.

Zwar wurde das »Teeren« der Straßen Anfang der neunziger Jahre eingestellt, doch bis heute verwenden die Straßenbauunternehmen oft teerhaltige Produkte. Im Unterschied zu Deutschland und den Niederlanden gibt es bis heute in der Schweiz für Straßenbauprodukte mit Teer keine Einschränkungen. Erst jetzt, nach Jahrzehnten des Laissez-faire, greift der Bund durch: Am 1. Dezember 2012 tritt ein Verbot für die Herstellung von Belägen mit teerhaltigen Bindemitteln sowie für den Verkauf von teerhaltigen Oberflächenbehandlungen und Fugen in Kraft. Allerdings kann das Bafu auf »begründetes Gesuch« Ausnahmen zulassen.

Auch im Straßenabbau sind die Schweizer Spielregeln eher locker. Das Recycling von teerhaltigem Asphalt ist national gar nicht gesetzlich geregelt. Es gibt lediglich eine Bauabfallrichtlinie des Bafu, und dort ist vieles eher vage formuliert. Zum Beispiel wird darauf vertraut, dass Bauunternehmen, Kantone und Gemeinden »Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, frühzeitig begrenzen«. Für eine erste Einschätzung genüge es, die alten Beläge nach Geruch und Farbe auf Teer zu prüfen. Und für die Hersteller von Recyclingasphalt sind »im Normalbetrieb« lediglich »visuelle Kontrollen« vorgeschrieben. Angesichts des riesigen Flickenteppichs aus giftigen Belägen wirken diese Methoden simpel. Die Straße sei kein Hightechlabor, und die Straßenarbeiter seien keine Chemiker, sagt dazu Kaarina Schenk, Leiterin der Sektion Bodennutzung beim Bafu. Auf dem Bau brauche es pragmatische Regelungen.

Wie wenig streng die Teerabfallrichtlinie ist, zeigt sich aber auch in jenen paar Passagen, wo die Sache präziser wird. So wird ein Grenzwert

für Recyclingmaterial von 5000 Milligramm PAK pro Kilo im Bindemittel festgelegt. Oder anders: Asphalt mit bis zu 5000 Milligramm pro Kilo im Bindemittel gilt als teerfrei. Dieser Richtwert ist rund doppelt so hoch wie in der EU. Und über 50-mal so hoch wie in Österreich.

Während in Holland seit 2001 jegliche Verwendung von Ausbaupasphalt mit Teer verboten ist, darf hierzulande unter bestimmten Bedingungen sogar Stoff mit bis zu 20 000 Milligramm PAK pro Kilogramm recycelt werden.

Die helvetische Teer-Toleranz ist aus mehreren Gründen fraglich. Die Materialprüfungsanstalt Empa findet es zum Beispiel »aus ökologischer Sicht absurd«, solches Material überhaupt wiederzuverwenden – denn es liegen Massen von ungiftigerem Ausbaupasphalt auf Halde. Obendrein drohe die Gefahr, dass die Schweiz »aufgrund des Anforderungsgefälles ... zum Empfängerland von leicht teerhaltigen Belägen wird«, wie die Ostschweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz warnt. Mit anderen Worten: Material, das andernorts längst verboten ist, wäre immer noch gut genug für uns.

Momentan steht wieder einmal ein Versuch an, das Asphaltrecycling auf Verordnungsstufe zu regeln. Das Bafu schlägt dabei vor, dass stark teerhaltige Anteile herausgefiltert und dann thermisch behandelt werden. Doch das sieht der ARV anders – also jener Ausbau-, Rückbau- und Recyclingverband, der sich für die Förderung des Asphaltkreislaufs einsetzt. »Wir sind für den Status quo. Was will man sonst mit all dem Recyclingmaterial machen?«, sagt ARV-Geschäftsführer Bruno Suter. Und der Einfluss seines Verbands auf die Recyclingpolitik ist groß: Wie Sitzungsprotokolle belegen, übernahm Suter bei einem früheren Versuch, die Teerabfallrichtlinie zu erneuern, vorübergehend die Projektleitung und den Vorsitz der Begleitgruppe.

Einige Kantone und Gemeinden lassen den hoch belasteten Stoff bereits heute in einer thermischen Anlage reinigen, damit er problemlos wieder genutzt werden kann. Dazu wird das schwarze Gift in Sammelstellen gebracht und von dort den Rhein hinunter in die Niederlande geschifft, Kostenpunkt: rund 100 Franken pro Tonne.

Bis heute jedoch zielt die Politik vor allem auf eines ab: die günstige Wiederverwertung von möglichst viel teerhaltigem Recyclingasphalt. Dadurch verringert sich die Masse, die teuer entsorgt werden muss. Doch das Überangebot an Secondhand-Belägen ist groß. Oft warten auf Straßenbaustellen ganze Berge auf einen Abnehmer – wochenlang. Also wird mehr Recyclingmaterial ins Mischgut geschüttet, man baut in den Straßen dickere Schichten davon ein und füllt damit Baugruben. Beim Unterhalt von Autobahnabschnitten lassen die Bauunternehmer des Bundes die alten Beläge gleich wieder unter der Fahrbahn verschwinden.

Auch Asphaltgranulat – also zu einer Art Kies verarbeitete alte Beläge – wird auf allerlei Arten neu verwendet. Ein großer Teil landet auf Plätzen, Wald- und Feldwegen, so eine Studie der Ostschweizer Bau- und Umweltdirektorenkonferenz, oder der Stoff wird für andere »teils diffuse Anwendungen« genutzt. Seit Jahrzehnten verteilen Gemeinden, Flurgemeinschaften und Bauern die Asphaltsteinchen in der Landschaft, schütten damit Kamille und Schafgarbe am Wegrand zu. Ganze Vorräte lagern neben Scheunen, Ställen und Alphütten.

Diese Praxis wird vom Bund sogar über Landwirtschaftssubventionen unterstützt. »Das Thema ist momentan verwaltungsintern hochaktuell«, sagt Ueli Salvisberg, Bodenverbesserungsexperte beim Bundesamt für Landwirtschaft. Wirtschaftlich könne die bisherige Lösung zwar positiv beurteilt werden, in letzter Zeit sei aber Kritik laut geworden. Das Bafu beantrage deshalb ein gesamtschweizerisches Einbauverbot. »Grund ist die Krebsgefahr, die von diesem Material ausgehen kann«, so Salvisberg.

Das sind neue Töne. Aus ökotoxikologischer Sicht spreche nichts gegen die Verwendung von Asphaltgranulat: So hatte der Bundesrat noch 2006 auf eine Interpellation von SP-Nationalrätin Hildegard Fässler geantwortet.

45

Millionen Tonnen
Teerbeläge wurden
übers Land verteilt