

A N F R A G E von Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Eva Gutmann (GLP, Zürich) und Stefanie Huber (GLP, Dübendorf)

betreffend Energiegewinnung aus Strasseninfrastruktur

Heute sind zwei Arten der Energiegewinnung aus Strasseninfrastruktur bekannt: Im einen Fall wandeln in die Strasse eingelassene Sensoren die Vibrationen des darüber rollenden Verkehrs in Strom um, ohne dass bei den Fahrzeugen ein zusätzlicher Energieaufwand entsteht. Eine vor einigen Jahren gebaute Testanlage in Israel zeigt: Je mehr Verkehr und je schwerer die Fahrzeuge, desto mehr Energie kann produziert werden. Im anderen Fall wird der Strassenbelag durch überrollfähige Solarpanels ersetzt, was besonders auf wenig schnell befahrenen und wenig intensiv genutzten Infrastrukturen sinnvoll erscheint (Innerortsbereiche, Parkplätze). Der so erzeugte Strom kann neben der Einspeisung ins Netz auch für eine äusserst flexible Markierung der Strassen/Plätze (mittels LED) oder eine Erwärmung des Belags und damit reduziertem Winterdienst verwendet werden. Staatlich geförderte Prototypen davon bestehen in Amerika. Die beiden Typen ergänzen sich insofern ideal, als dass der erste auf intensiv genutzten Strassen die grösste Energieausbeute erzielt, während der zweite eher auf weniger stark beanspruchte Infrastruktur ausgerichtet ist. Angesichts der grossen Fläche, die Strasseninfrastrukturen gerade im Kanton Zürich einnehmen, darf von einem hohen Energiegewinnungspotenzial ausgegangen werden.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das Potenzial der Energiegewinnung aus der Strasseninfrastruktur im Kanton Zürich? Wie beurteilt er das Potenzial im Vergleich zur Energiegewinnung mittels infrastrukturbegleitender Anlagen (z.B. Solaranlagen an Lärmschutzwänden)?
2. Kann er zu den erwähnten Typen der Energiegewinnung Modellrechnungen für die verschiedenen Strassenklassen und Parkplätze vorlegen?
3. Wie schätzt der Regierungsrat Synergien bezüglich reduziertem Winterdienstes und flexibler Strassenmarkierung ein?
4. Ist er gewillt, Pilotprojekte zu beiden erwähnten Typen der Energiegewinnung massgeblich zu unterstützen?
5. Ist er gewillt, die Gemeinden finanziell zu unterstützen, wenn derartige Pilotprojekte auf deren Infrastrukturen durchgeführt werden?
6. Was sind mögliche Einföhrungsszenarien (z.B. neue Strassen, neuer Belag etc.) bzw. wie oft sieht der Regierungsrat eine Chance, Pilotprojekte durchzuführen?

Andreas Hasler
Eva Gutmann
Stefanie Huber