

Sitzung vom 23. Juli 1997

1609. Anfrage (Kehrichttransport per Bahn)

Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, hat am 12. Mai 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Am 11. September 1996 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat den Tätigkeitsbericht für die Jahre 1994 und 1995 über die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn unterbreitet (KR-Nr. 256/1996). Der Transport von Abfall, Kehrichtschlacke, Altautos, Altglas und Altpapier ist in diesem Bericht kein Thema.

Im Zusammenhang mit der ungenügenden Auslastung der Zürcher Kehrichtverbrennungsanlagen und der Akquirierung von Abfall aus anderen Regionen der Schweiz und aus dem Ausland wird der Kehrichttransport über längere Distanzen aber bestimmt an Bedeutung gewinnen.

Anlässlich der Debatte im Kantonsrat über meine Interpellation zum Thema Kehrichttransport mit der Bahn von Waldshut nach Zürich (KR-Nr. 206/1996) am 11. November 1996 hat Baudirektor Hans Hofmann ein Transportkonzept des Kantons in Aussicht gestellt. Schliesslich neigt sich die Jahresfrist für die Erstellung eines Konzeptes für den Bahntransport von Waldshut nach Zürich bald einmal dem Ende zu.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb ist im Tätigkeitsbericht 1994/95 (KR-Nr. 256/1996) das Thema «Abfalltransport per Bahn» mit keinem Wort erwähnt?
2. Hängt das Fehlen des Abfalltransportes mit der Bahn im Bericht vielleicht damit zusammen, dass sich mit dem Abfall die Baudirektion, mit dem Rahmenkredit jedoch die Volkswirtschaftsdirektion befasst? Wie sieht die Aufgabenteilung zwischen diesen Direktionen bei diesem Thema genau aus? Was besteht für eine Koordination?
3. Wie ist der Stand hinsichtlich des in Aussicht gestellten kantonalen Konzeptes für den Kehrichttransport?
4. Welche Mittel könnten zu Lasten des Rahmenkredites 1994–1998 für die Förderung des Abfalltransportes mit der Bahn eingesetzt werden?
5. Mit welchem Datum genehmigte das BUWAL den Vertrag zwischen der Stadt Zürich und dem Landkreis Waldshut, in welchem die erwähnte einjährige Frist für ein Konzept für den Bahntransport verlangt wird?
6. Wie weit sind die Anstrengungen des Landkreises Waldshut und der Stadt Zürich betreffend Einrichtung des Bahntransportes von Waldshut nach Zürich und umgekehrt gediehen?

Auf Antrag der Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benedikt Gschwind, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Am 21. März 1994 hat der Kantonsrat einen Rahmenkredit von Fr. 9000000 für die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1994–1998 genehmigt (Vorlage 3354). Damit können die Fördermassnahmen des Rahmenkredites 1991–1993 weitergeführt werden. In Ziffer III des Beschlusses wurde der Regierungsrat beauftragt, dem Kantonsrat per Mitte 1996 über die bisherigen Erfahrungen Bericht zu erstatten. Diesem Auftrag ist der Regierungsrat mit dem Tätigkeitsbericht für die Jahre 1994 und 1995 nachgekommen (KR-Nr. 256/1996). In diesen beiden Jahren wurden aus dem Rahmenkredit keine Mittel für den Abfalltransport beansprucht, weshalb dazu auch keine Berichterstattung erfolgt ist.

Hingegen wurde im Jahre 1993 im Bereich der Kehrichttransporte ein Versuchsbetrieb mit Abroll-Container-Systemen (ACTS) durchgeführt, der von Bund und Kanton unterstützt wurde. Dieses Projekt wurde in den Weisungen zum Kantonsratsbeschluss vom 21. März 1994 ausführlich beschrieben (vgl. auch KR-Nr. 133/1995). Das System als solches hat sich im Pilotbetrieb als praxistauglich erwiesen und damit den Grundstein für die Integralen Entsorgungssysteme (IES) gelegt. Die Neuerung liegt darin, dass schon das Kehrichtsammelfahrzeug mit einem Abroll-Container ausgerüstet wird. Dieser Container kann direkt und ohne Zusatzgeräte auf einem bestehenden Anschlussgleis auf den Bahnwagen verladen werden. Die lange Distanz zur Verbrennungsanlage wird nicht mehr

mit dem Sammelfahrzeug, sondern per Bahn zurückgelegt. Das Sammelfahrzeug kann sofort die nächste Tour beginnen. Diese Konzentration der Sammelfahrzeuge auf ihre Kernfunktion bewirkt, dass weniger Sammelfahrzeuge angeschafft und betrieben werden müssen, was sowohl Investitions- wie auch Personalkosten senkt. Bei einer gesamthaften Betrachtung können deshalb die Kosten gegenüber dem bisherigen kombinierten Verkehr deutlich gesenkt werden. Neuere Berechnungen deuten darauf hin, dass sich die Preise solcher integralen Entsorgungssysteme ab gewissen Distanzen auch gegenüber denjenigen für den reinen Strassentransport behaupten könnten. Dass diese Systeme noch nicht vermehrt genutzt werden, liegt unter anderem daran, dass sie mit Neuanschaffungen verbunden sind und daher in der Regel erst dann eingeführt werden können, wenn Ersatzanschaffungen von bisherigen Fahrzeugen getätigt werden müssen.

Für Bahntransporte im Abfallbereich ist grundsätzlich die Baudirektion zuständig, da sie gemäss §22 des Gesetzes über die Abfallwirtschaft (Abfallgesetz) Inhaber oder Betreiber von Abfallanlagen verpflichten kann, einen Bahntransport einzurichten und zu betreiben, sofern dadurch die Umwelt deutlich weniger belastet wird als durch andere Transportmittel und die Massnahme für den Betroffenen zumutbar ist. Die Volkswirtschaftsdirektion dagegen kann gestützt auf den Verfassungsauftrag und die Rahmenkredite zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn darauf hinwirken, dass sich die Bedingungen für den Schienentransport verbessern. Aus dem Rahmenkredit 1994–1998 könnten Investitionsbeiträge an private Anschlussgleise, Umschlaganlagen oder neue Transporttechniken, befristete Betriebsbeiträge zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Kosten bei Versuchsbetrieben ausgerichtet oder Studien zum Abfalltransport per Bahn in Auftrag gegeben werden. Subventionen setzen aber in der Regel einen Hauptinvestor voraus.

Die Baudirektion steht in ständigem Kontakt mit den Betreibern von Kehrichtverbrennungsanlagen und versucht, Abfalltransporte über längere Distanzen auf die Bahn zu bringen. Durch den regelmässigen Beizug der Volkswirtschaftsdirektion wird gewährleistet, dass die neuesten Erkenntnisse laufend in die Beurteilung einfließen. Die Koordination wird dadurch verstärkt, dass die Volkswirtschaftsdirektion bei Verhandlungen teilnehmen kann.

Zum Stand eines kantonalen Konzeptes im Kehrichttransport kann gesagt werden, dass im Rahmen der Behandlung eines Postulates betreffend Privatisierung der Abfallentsorgung (KR-Nr. 342/1994) der Verbesserung der Logistik ein bedeutender Stellenwert beigemessen wird. Dabei werden auch Varianten mit kombiniertem Transport Strasse/Schiene geprüft. Wichtige Parameter für die Beurteilung sind die Wirtschaftlichkeit und die Reduktion der Umweltbelastung, gemessen am Leitparameter Stickoxide. Bericht und Antrag an den Kantonsrat werden Mitte 1998 vorliegen.

Der Vertrag zwischen der Stadt Zürich und dem Landkreis Waldshut wurde vom BUWAL am 19. August 1996 genehmigt. Der Landkreis Waldshut hat ein in der Schweiz domiziliertes und in Fragen des Kehrichttransports erfahrenes Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung eines Bahntransportkonzeptes für Kehricht und Schlacken beauftragt. Vertreter der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion werden regelmässig zu den Arbeitssitzungen eingeladen und über das Fortschreiten der Arbeiten informiert. Auf Wunsch des Kantons hat der Landkreis Waldshut in die Ausarbeitung des Bahntransportkonzeptes auch die Prüfung der integralen Entsorgungssysteme einbezogen. Damit wird das Konzept allerdings erst etwa Mitte Februar 1998 vorliegen. Der Kanton hat diesem Vorgehen zugestimmt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi