

Sitzung vom 16. August 1995

2519. Anfrage (Müll-Verhandlungen zwischen dem Landkreis Waldshut und dem Kanton Zürich)

Kantonsrätin Susanne Frutig, Dielsdorf, und Kantonsrat Adrian Bucher, Schleinikon, haben am 29. Mai 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Dem «Zürcher Unterländer» vom 28. April 1995 konnte entnommen werden, dass zwischen dem Landkreis Waldshut und dem Kanton Zürich «Müllverhandlungen» aufgenommen wurden. Inhalt der Verhandlungen sind 60000t Müll, die möglicherweise in Verbrennungsanlagen des Kantons Zürich entsorgt werden sollen. Es ist zu befürchten, dass bei Zustandekommen eines solchen Vertrags das Zürcher Unterland und insbesondere die Gemeinden im Surb- und Wehntal mit einer massiven Verkehrsbelastung (etwa 12000 zusätzliche Fahrten pro Jahr) zu rechnen haben.

Im Interesse der Bevölkerung des Zürcher Unterlandes, das mit dem geplanten Ausbau des Flughafens und der geplanten Deponie Feldmoos in Niederhasli nun zusätzlich auch noch diesen Immissionen ausgesetzt werden soll, bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wer hat diese «Müllverhandlungen» initiiert? Wie weit sind sie fortgeschritten, und wer vertritt dabei die Interessen der von den Verkehrs- und sonstigen Immissionen betroffenen Regionen?
2. In seiner Antwort auf die Vorstösse KR-Nrn. 212/1994, 214/1994, 229/1994 verlangt der Regierungsrat, für längere Transportwege den Müll auf die Bahn zu verlegen. Die projektierten Gleisanschlüsse für die KVA Josefstrasse und Hagenholz können nach Meinung des Regierungsrates aber in den nächsten Jahren aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht realisiert werden. Welche Kehrlichtverbrennungsanlagen stehen im Rahmen der Verhandlungen zur Diskussion? Welche Transportwege sind für die Anlieferung vorgesehen? Müsste der Transport des Mülls aus dem Landkreis Waldshut nach Meinung des Regierungsrates nicht mit der Bahn erfolgen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, als Bestandteil der Verhandlungen auch einen Minimalpreis für den Transport pro 1000t Müll festzulegen, um auszuschliessen, dass mittels Dumpingangeboten des Transportgewerbes der ganze Müll auf der Strasse transportiert wird?
4. Gelten für die Vertragsabschlüsse über die Landesgrenzen hinweg die gleichen Grundsätze wie für die interkantonalen Müllimporte wie z.B. Laufzeit der Verträge, Rücknahmepflicht der Schlacke usw.?
5. Kann gewährleistet werden, dass die Rücknahme von Schlacken mit der Anlieferung des Mülls koordiniert wird, um unnötige Transportfahrten zu vermeiden?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanne Frutig, Dielsdorf, und Adrian Bucher, Schleinikon, wird wie folgt beantwortet:

Der Landkreis Waldshut, der den Kehrlicht zurzeit noch auf einer Deponie ablagert, bemüht sich um eine umweltkonforme Lösung. Um für den relativ geringen Anfall von etwa 60000t pro Jahr nicht eine eigene Kehrlichtverbrennungsanlage erstellen zu müssen, hat er im Hinblick auf eine längerfristige Lösung Verhandlungen mit aargauischen und zürcherischen Kehrlichtwerken aufgenommen. Im Vordergrund steht eine Vertragsdauer von rund 15 Jahren. Ob und allenfalls wieviel Kehrlicht in zürcherischen Anlagen verbrannt werden soll, hängt von den Vertragsbedingungen, insbesondere vom Preis, ab.

Abfallimporte müssen entsprechend den Anforderungen des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) bewilligt werden.

Das Buwal hat die Kantone nun kürzlich wissen lassen, dass es solchen Importen jeweils nur für maximal ein Jahr zustimmen werde. Der Grund für diese restriktive Haltung liegt darin, dass gesamtschweizerisch ab dem Jahr 2000 keine Siedlungsabfälle mehr direkt in Deponien abgelagert werden dürfen. Bis Klarheit darüber besteht, wo noch Kehrichtverbrennungsanlagen geplant werden müssen, wird das Buwal nur den erwähnten, auf ein Jahr befristeten Kehrichtimporten zustimmen. Eine andere Politik würde den Bestrebungen zu einer verbesserten interkantonalen Zusammenarbeit widersprechen und eine weitere Koordination der kantonalen Planungen erschweren, wenn nicht verunmöglichen. Der Kanton Zürich zeigt Verständnis für diese Haltung. Zurzeit können zürcherische Kehrichtwerke keine bindenden Verpflichtungen eingehen. Es erübrigt sich daher, schon heute Detailfragen anzugehen, bevor ein Grundsatzentscheid gefällt ist.

Was den Transport betrifft, so hat das Landratsamt Waldshut klar zu erkennen gegeben, dass in Anbetracht der relativ kurzen Distanzen nur ein Strassentransport in Frage komme. Das letzte Wort darüber dürfte hier noch nicht gesprochen sein, denn die Lärm- und Abgasmissionen eines Lastwagentransports sind beträchtlich und laufen den Zielsetzungen des Massnahmeplanes Lufthygiene zuwider. Der Kanton Zürich hat deshalb 1993 ein Pilotprojekt unterstützt, das den kombinierten Transport (Strasse/Schiene) von Abfall fördern soll (Abrollcontainersystem CATS). Der Vorteil liegt vor allem darin, dass keine teuren Infrastrukturbauten wie z.B. Anschlussgleise erstellt werden müssen. Andererseits sind gewisse Investitionen in neue Fahrzeuge nötig. Wie der Regierungsrat an anderer Stelle unlängst ausführte, sollen Abfalltransporte über längere Distanz grundsätzlich per Bahn ausgeführt werden (Beispiele: Sihlbrugg-Winterthur bzw. Beringen-Winterthur). Dies setzt voraus, dass die Kosten für Transporte per Bahn sich in ähnlicher Höhe bewegen wie für solche auf der Strasse. Die Überkapazität im Transportgewerbe, verbunden mit einem ruinösen Preiskampf, hat indessen dazu geführt, dass der Transport per Bahn zurzeit rund doppelt so teuer ist wie derjenige auf der Strasse. Es ist daher oft schwierig, die Forderung nach einem Bahntransport durchzusetzen, wenn sich die betroffenen Kehrichtwerke wie auch die Kehrichtlieferanten dagegen zur Wehr setzen.

Bei der ersten Verhandlungsrunde hat der deutsche Partner zum Ausdruck gebracht, dass er ebenfalls einen Beitrag an die Entsorgung des abnehmenden Kehrichtwerks leisten wolle, nach deutscher Gesetzgebung dazu sogar verpflichtet sei. Im Vordergrund steht eine Schlackenrücknahme, deren Menge grösser ist als die des angelieferten Kehrichts, oder die Mitbenützung einer Deponie von Rauchgasreinigungsrückständen. Solche Rückfahren sollen wenn immer möglich mit den Anlieferungstransporten kombiniert werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi