

Sitzung vom 27. Februar 2008

280. Anfrage (Abfalltourismus auf der Strasse)

Die Kantonsräte Ralf Margreiter, Oberrieden, und Robert Brunner, Steinmaur, haben am 10. Dezember 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zweckverband Abfallbewirtschaftung Kanton Uri (ZAKU) erwägt, den Transport von Abfall für die Verbrennung in der KVA Horgen sowie den Rücktransport der Schlacke in die Deponie Eielen von der Bahn auf die Strasse zu verlagern. Die Ausschreibung der ZAKU umfasst den Transport von ca 5900 Tonnen brennbarem Abfall von Attinghausen nach Horgen und 12000 Tonnen Schlacke von Horgen nach Attinghausen.

Bis 2006 musste der ZAKU die Vorgabe des Kantons Zürich einhalten und den Transport im kombinierten Verkehr abwickeln. Seit Anfang 2007 gilt diese Rahmenbedingung offenbar nicht mehr, jedenfalls erfolgt der Transport gemäss Zeitungsberichten seit Februar 2007 auf der Strasse.

In der Abfall- und Ressourcenwirtschaft Planung 2007–2010 der Baudirektion werden im Kapitel 3 das Zielsystem für die Abfall- und Ressourcenwirtschaft des Kantons Zürich vorgestellt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Variantenstudie und die Empfehlungen der Firma Textor Engineering, welche die Grundlage des ZAKU für die Transportausschreibung darstellt?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verlagerung des Transports von ausserkantonalem Siedlungsabfall zur Verbrennung im Kanton Zürich von der Bahn auf die Strasse?
3. Welche Mittel stehen dem Kanton Zürich zur Verfügung, damit die Zielsetzung 2 «Ökoeffizienz» aus dem Zielsystem für die Abfall- und Ressourcenwirtschaft auch im Falle der ZAKU erreicht wird?
4. Welche Mittel stehen dem Kanton Zürich zur Verfügung, damit die Zielsetzung 4 «Schutz von Umwelt und Bevölkerung» auch im Falle der ZAKU erreicht wird?
5. Als Rahmenbedingung für die Genehmigung des Kehrrichtlieferungsvertrags durch den Regierungsrat wurde bereits im Jahre 1992 der Bahntransport festgelegt. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat einzuleiten, falls diese Rahmenbedingung nicht mehr eingehalten wird?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ralf Margreiter, Oberrieden, und Robert Brunner, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat verfolgt seit vielen Jahren die Strategie, Kehricht über grössere Distanzen mit der Bahn zu transportieren. Dabei stützt er sich auf § 22 des Abfallgesetzes vom 25. September 1994 (AbfG, LS 712.1), wonach die Baudirektion Inhaber und 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. Ferner schlägt er im Entwurf für die öffentliche Auflage des kantonalen Richtplans (Teilbereich Ver- und Entsorgung) vor, dass «insbesondere überkantonale Abfalltransporte auf die Zweckmässigkeit des Bahntransports zu prüfen sind».

Gemäss diesen Grundsätzen gelangen heute Abfälle aus andern Kantonen weitgehend per Bahn in die Zürcher Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA): Tessin 54 000 Tonnen pro Jahr, Zug 15 000 Tonnen pro Jahr und bis vor Kurzem Uri 6 000 Tonnen pro Jahr.

Mit Beschluss vom 18. November 1992 hat der Regierungsrat den damals laufenden Kehrichtlieferungsvertrag aus dem Kanton Uri zur KVA Horgen nur unter der Bedingung genehmigt, dass ein Bahntransport eingerichtet wird. Die Baudirektion sah damals von einer schnellen Durchsetzung unter anderem ab, weil der für den Transport verantwortliche Zweckverband Abfallbewirtschaftung Kanton Uri (ZAKU) vor sehr grossen Investitionen stand und die KVA Horgen ungenügend ausgelastet war. Die Baudirektion bestätigte mit Schreiben vom 17. Februar 1997 zuhanden des ZAKU, dass der Beschluss des Regierungsrates von 1992 weiterhin gilt. Ab 1997 erfolgte der Transport von 5 000 bis 6 000 Tonnen Kehricht pro Jahr per Bahn zur KVA Horgen. Seit Beginn des Jahres 2007 transportiert der ZAKU den Urner Kehricht aus ökonomischen Gründen wieder auf der Strasse.

Zu Frage 1:

Der ZAKU hat eine Variantenstudie zum ökonomischen und ökologischen Vergleich des kombinierten Ladungsverkehrs (kurz Bahntransport) mit dem Strassentransport in Auftrag gegeben. Der Schlussbericht des ZAKU (Variantenstudie) vom 22. Februar 2007 empfiehlt, den Transport des Kehrichts sowie den Rücktransport von Schlacke auf der Strasse mit fünffachsigen Abrollkipperfahrzeugen (Abgasnorm Euro 5, 40 t Gesamtgewicht, 40,9 m³ Container) durchzuführen. Die Beurteilung

durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) zeigte, dass die Studie nicht vollumfänglich den heutigen Anforderungen an eine Ökobilanz genügt, und ein im Auftrag des AWEL erstelltes Kurzgutachten belegt den ökologischen Vorteil der Bahntransporte. Die Umweltbelastung des Transports von Kehricht aus dem Kanton Uri zur KVA Horgen (und aus dem Rücktransport von Schlacke) ist für den Transport per Bahn rund halb so gross wie diejenige per Lastwagen. Weitere Aspekte wie geringere Lärmbelastung und höhere Verkehrssicherheit untermauern die Vorteile des Bahntransports. Auf Grund der Hinweise der Baudirektion wurde die Variantenstudie des ZAKU vom 22. Februar 2007 überprüft und die Anpassungen in der Variantenstudie vom 13. Dezember 2007 festgehalten. Demnach werden – unter Annahme des Einsatzes von Lastwagen mit Euro 5 Abgasnorm – der gerechneten Strassenvariante rund 21 000 und der Bahnvariante rund 13 000 Umweltbelastungspunkte zugeordnet. In der Gesamtbilanz mit der doppelten Gewichtung der Umwelt gegenüber den Kosten liegen die beiden gerechneten Varianten sehr nahe beieinander. Die aktualisierte Variantenstudie des ZAKU empfiehlt unverändert, den Transport des Kehrichts und den Rücktransport der Schlacke aus Kosten- und Flexibilitätsgründen auf der Strasse vorzunehmen.

Gemäss diesen Ausführungen und auf Grund der heute zur Verfügung stehenden Unterlagen ist der Bahntransport als ökologisch vorteilhaft und trotz den höheren Kosten als ökonomisch zumutbar zu betrachten.

Zu Frage 2:

Die Verlagerung des Transports von ausserkantonalem Siedlungsabfall auf die Strasse belastet die Umwelt deutlich mehr als ein Bahntransport und wiegt die wirtschaftlichen Vorteile nicht auf. Dies gilt auch für den Transport von Kehricht aus dem Kanton Uri.

Zu Frage 3:

Gemäss der kantonalen Abfallplanung (Bericht «Abfall- und Ressourcenwirtschaft – Planung 2007–2010») soll die Kehrichtlogistik auf kommunaler und regionaler Ebene optimiert werden (Ziel 2, Öko- und Energieeffizienz). Bahntransporte sind wesentlich, um diese Zielsetzung zu erreichen. Die Baudirektion verlangt, dass die Bahntransporte wieder aufzunehmen sind. Sie hat dieses Anliegen beim ZAKU und bei den Behörden des Kantons Uri vorgebracht. Mit Schreiben vom 14. November 2007 hat die Baudirektion die Umweltdirektion des Kantons Uri überdies aufgefordert zu veranlassen, dass eine Umstellung der Abfalltransporte auf die Bahn erfolge. Eine Antwort des Kantons Uri ist noch ausstehend.

Zu Frage 4:

Gemäss Ziel 4 der kantonalen Abfallplanung sollen zum Schutz von Umwelt und Bevölkerung die Emissionen der Kehrlichtlogistik auf kommunaler und regionaler Ebene vermindert werden. Massnahmen, die im Sinne von Ziel 2 (Öko- und Energieeffizienz) geeignet sind, dienen auch zur Erreichung des Ziels 4 «Schutz von Bevölkerung und Umwelt» (siehe Beantwortung von Frage 3).

Zu Frage 5:

Als Rahmenbedingung für die Genehmigung des Kehrlichtlieferungsvertrags durch den Regierungsrat wurde 1992 der Bahntransport festgelegt. In der Zwischenzeit sind keine Änderungen eingetreten, die Anlass zu einer Abkehr vom damaligen Entscheid geben würden. Es ist nach wie vor wichtig, dass die auf Art. 31a des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01) beruhende und vom Regierungsrat beschlossene interkantonale Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri weitergeführt wird.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi