

INTERPELLATION von Benedikt Gschwind (LdU, Zürich)

betreffend Kehrchttransport mit der Bahn von Waldshut nach Zürich und im Kanton Zürich generell

Der Regierungsrat hat kürzlich einen Vertrag zwischen der Stadt Zürich und dem süddeutschen Landkreis Waldshut über die gegenseitige Abnahme von Abfällen genehmigt. Bekanntlich wollen die Deutschen den ganzen Kehrcht und die Schlacke mit Lastwagen nach Zürich und zurück karren. Erfreulicherweise hat der Regierungsrat in der Genehmigung wenigstens verlangt, dass spätestens ein Jahr nach der definitiven Importgenehmigung durch das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft von den Vertragsparteien ein Bahntransportkonzept vorgelegt wird.

Offenbar hat es der Regierungsrat aber nicht zustandegebracht, den Bahntransport von Anfang an zu verlangen, obwohl schon lange bekannte Systeme reibungslos und umweltfreundlich funktionieren. Der Kanton Thurgau setzt zur Zeit ein vorbildliches Kehrcht - Bahntransportkonzept um.

Da zu befürchten ist, dass nach Vorliegen des Konzeptes zwischen der Stadt Zürich und dem Landkreis Waldshut endlos gestritten werden wird, ob der Bahntransport auch tatsächlich eingerichtet wird, stellen sich folgende Fragen:

1. Weshalb hat der Regierungsrat bei der Vertragsgenehmigung nicht verlangt, dass der Kehrcht und die Schlacke von und nach Waldshut vom ersten Tag an auf die Bahn verladen werden muss?
2. Sind die Transportkosten der Strecke Waldshut-Zürich mit der Bahn höher oder niedriger als mit Lastwagen? Wie sieht die Kostenrechnung des Regierungsrates aus? Berücksichtigt er bei seiner Kostenrechnung auch die externen Kosten des Strassenverkehrs?
3. Welche Entscheidungsabläufe erfolgen nach Vorliegen des geforderten Bahntransportkonzeptes? Werden wieder Jahre ins Land ziehen, bis ein Entscheid zugunsten der Bahn gefällt wird?
4. Wie sehen die Arbeiten des Kantons bezüglich Einrichtung des Bahntransportes von Abfällen im Kanton Zürich aus?
5. Kennt der Kanton Zürich das Konzept des Kantons Thurgau?
6. Trifft es zu, dass der Kanton Zürich vom Kanton Thurgau um einen finanziellen Beitrag zur Durchführung des Grossversuches im Thurgau angegangen wurde? Wie hoch wäre der Beitrag des Kantons Zürich gewesen. Hat der Regierungsrat dem Gesuch entsprochen? Wenn nicht, weshalb nicht?
7. Welchen Stand haben die Gleisanschlussprojekte der Kehrchtverbrennungsanlagen im Kanton Zürich (Zürich-Josefstrasse, Zürich-Hagenholz, Hinwil, Dietikon) erreicht? Wann werden sie verwirklicht und auf wann kann damit gerechnet werden, dass im Kanton

Zürich ein ökologisches Kehrichttransportkonzept wie im Kanton Thurgau verwirklicht wird?

Benedikt Gschwind

Dr. Ruedi Aeschbacher	Anton Schaller	Esther Zumbrunn	Gustav Kessler
Prof. Richard Hirt	Germain Mittaz	Stephan Schwitter	Peter Biemann
Willy Germann	Hans Rudolf Metz	Peter Grau	Peter Reinhard
Helen Kunz	Astrid Kugler	Erich Hollenstein	Susanne Huggel
Hanspeter Amstutz	Nancy Bolleter	Hans Fahrni	

Begründung:

Es ist unverständlich, dass der Regierungsrat bei der Vertragsgenehmigung Zürich-Waldshut nicht verlangt hat, dass für den Kehrichttransport die Bahnlösung sofort eingeführt wird. Mit der Forderung nach Vorlegen eines Bahntransportkonzeptes wird nur Zeit verloren, ohne dass die Sicherheit besteht, dass der Bahntransport auch wirklich eingeführt wird.

Der Kanton Zürich sollte analog dem Kanton Thurgau für den Transport von Abfällen ein Bahntransportkonzept einführen. Der Kanton Thurgau kommt zum Schluss, dass der Bahntransport wirtschaftlicher ist als der reine Lastwagentransport.

Es sind endlich klare Entscheide zu fällen. Diese fehlen im Kanton Zürich seit Jahren.