

Sitzung vom 21. August 1996

2544. Interpellation (Kehrichttransporte per Bahn)

Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, hat am 1. Juli 1996 folgende Interpellation eingereicht:

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 Kehricht 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 zustande gebracht, den Bahntransport von Anfang an zu verlangen, obwohl schon lange bekannte Systeme reibungslos und umweltfreundlich funktionieren. Der Kanton Thurgau setzt zurzeit ein vorbildliches Kehricht-Bahntransport-Konzept um.

Da zu befürchten ist, dass nach Vorliegen des Konzepts 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 Kehricht 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 Bahntransportkonzepts? Werden wieder Jahre ins Land ziehen, bis ein Entscheid zugunsten der Bahn gefällt wird?
4. Wie sehen die Arbeiten des Kantons bezüglich Einrichtung des Bahntransports 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 Gross-Versuchs 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 Kehrichtverbrennungsanlagen 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?

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 Bahntransportkonzepts 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.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

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

Gemäss § 22 des Abfallgesetzes können Bahntransporte von Abfällen von der Baudirektion dann verlangt werden, wenn durch diese Transportart die Umwelt deutlich weniger belastet wird und die Massnahme für den Betroffenen zumutbar ist. Schon vor der Inkraftsetzung dieser Bestimmung hat die Baudirektion verlangt, dass die Kehrichttransporte aus dem Kanton Zug und aus dem Kanton Schaffhausen nach Winterthur per Bahn durchgeführt werden. Diese Transporte funktionieren seit Jahren gut. Die Forderung nach Bahntransport besteht auch für die Anlieferung des Kehrichts aus dem Kanton Uri nach Horgen. Da der Bahntransport für diese Strecke relativ hohe Kosten verursacht, wurde jedoch vorerst auf eine entsprechende Verpflichtung verzichtet. Mit der Neuabfassung des Liefervertrages im Frühjahr 1997 sollen auch diese Transporte von der Strasse auf die Bahn verlegt werden.

Die Verhandlungen mit dem Landkreis Waldshut gingen sehr rasch vonstatten, da sowohl der Landkreis wie auch die Stadt Zürich an einer möglichst unverzüglichen Kehrichtlieferung interessiert waren. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat den Vertrag mit der Auflage genehmigt, es sei innert Jahresfrist nach der Genehmigung durch das Buwal ein Bahntransportkonzept vorzulegen. Es wäre unter den gegebenen Umständen unverhältnismässig gewesen, den Bahntransport zur Vorbedingung für eine Kehrichtlieferung zu machen, zumal auf der direkten Bahnstrecke Waldshut-Koblenz der Güterverkehr eingestellt ist. Die Baudirektion wird das von den Vertragspartnern auszuarbeitende Bahntransportkonzept genau prüfen und eigene Abklärungen auch bezüglich der Kosten vornehmen.

Kurzfristig sind keine Bahntransporte von Siedlungsabfällen innerhalb des Kantons Zürich geplant. Im Rahmen einer vor Jahresfrist überwiesenen Motion über die Privatisierung der Abfallwirtschaft wird aber auch die gesamte Logistik überprüft. Die heute noch vorherrschende gemeindeweise Einsammlung der Abfälle und deren Transport mit dem Sammelfahrzeug zur Kehrichtverbrennung sind unwirtschaftlich und verbesserungsbedürftig. Dabei wird auch geprüft, ob durch Straffung und Bündelung der Transporte eine teilweise Verlagerung auf die Bahn möglich ist, wie dies ab 1. Januar 1997 in beispielhafter Art und Weise im Kanton Thurgau geschehen wird.

Das Konzept des Kantons Thurgau ist dem Kanton Zürich bekannt. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der KVA Weinfelden sah sich der Kanton Thurgau veranlasst, die gesamte Abfallwirtschaft neu zu organisieren (mit Ausnahme der Gemeinden des Hinterthurgaus, die der KVA Bazenheid zugeordnet sind). Als Voraussetzung für die Baubewilligung der KVA Weinfelden musste die in der Raumplanung verankerte Bedingung eines Bahntransportes erfüllt werden. In diesem Zusammenhang bot sich die Chance, die Transportlogistik vollständig neu zu organisieren. Das entsprechende Konzept baut darauf auf, dass der Zweckverband die Abfälle in vier Zentren sammelt und von dort aus der Bahntransport nach Weinfelden erfolgt. Nur im Nahbereich der KVA fahren die Sammelfahrzeuge direkt dorthin.

Um die verschiedenen Systeme vergleichen zu können, hat der Kanton Thurgau einen Testlauf (Kostenvoranschlag von Fr. 200 000 bis Fr. 300 000) durchgeführt und den Kanton Zürich mit einer vorgesehenen Kostenbeteiligung von 7% zur Mitwirkung eingeladen. Da der Kanton Zürich kurz zuvor eigene Pilotversuche durchgeführt hatte und eine aktuelle Umsetzungsmöglichkeit für ein kombiniertes System nicht gegeben war, war eine Beteiligung nicht angezeigt.

Mit Ausnahme der KVA Winterthur verfügt keine zürcherische Verbrennungsanlage über einen Schienenanschluss. Die durchgeführten Studien zeigen in allen Fällen, dass ein direkter Bahnanschluss unverhältnismässige hohe Kosten verursacht. Kehrtrichtransporte auf der Bahn sind jedoch auch ohne direkten Schienenanschluss - das heisst wenn ein Teil der gesamten Transportstrecke auf die Strasse entfällt - sinnvoll und entlasten die Umwelt. Die heutigen Konzepte basieren denn auch auf dem kombinierten Einsatz von Bahn und Strasse. Der Transport der Wechselbehälter ab den Bahnwagen zu den Bunkertoren der KVA erfolgt mittels eines Strassenfahrzeuges. Die Realisierung der vorhandenen Schienenanschlussprojekte Zürich-Josefstrasse, Zürich-Hagenholz, Dietikon und Hinwil ist vor diesem Hintergrund in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.

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