

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 212/1994  
KR-Nr. 214/1994  
KR-Nr. 229/1994

Sitzung vom 7. September 1994

**2718. Anfragen (Kehrichtverbrennungsanlagen)**

Kantonsrat Hans-Jakob Mosimann, Winterthur, und Kantonsrätin Julia Gerber Rüegg, Wädenswil, haben am 4. Juli 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Verschiedene Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) im Kanton Zürich kämpfen offenbar mit Auslastungsproblemen. So will der Winterthurer Stadtrat entgegen früheren Absichten weiterhin Kehricht aus dem Kanton Zug importieren, um die örtliche KVA genügend auszulasten. Horgen seinerseits hat die Absicht bekundet, mit Hilfe besonders günstiger Tarife fremden Abfall zu akquirieren. Die Summe solcher «marktmässiger» Strategien ist ein Abfalltourismus höherer Ordnung, nämlich nicht von Individuen, sondern - interkantonal - von staatlichen Körperschaften. Dies steht im krassen Gegensatz zu den Grundsätzen des vom Kantonsrat verabschiedeten Abfallgesetzes.

Ich frage den Regierungsrat:

1. Was kehrt der Regierungsrat vor gegen den sich abzeichnenden Abfalltourismus höherer Ordnung?
2. Was unternimmt der Regierungsrat gegen ein sich ebenfalls abzeichnendes Preisdumping, das dazu führt, dass zu billig importierter Kehricht durch überhöhte örtliche Tarife quersubventioniert werden muss?
3. Inwieweit gedenkt der Regierungsrat sein Zuweisungsrecht auch für den Bereich Bau-schutt/Bauholz wahrzunehmen?
4. Welche Ofenlinien auf Kantonsgebiet sind in nächster Zeit revisionsbedürftig und könnten statt dessen stillgelegt werden?

Die Kantonsrätinnen Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Schwerzenbach, und Esther Holm, Horgen, haben am 4. Juli 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Seit etwa eineinhalb Jahren erscheinen mit gewisser Regelmässigkeit Berichte über Zehntausende Tonnen gesuchten Kehrichts zwecks Verbrennung in nicht ausgelasteten KVA im Kanton Zürich. In der Antwort des Regierungsrates zu KR-Nr. 155/1993 betreffend Baustopp für KVA hat der Regierungsrat die Entscheide für zusätzliche Kapazitäten bei den KVA verteidigt und erwähnt, dass über die Problematik des Kehrichttourismus Gespräche geplant seien. Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung unserer diesbezüglichen Fragen:

1. Welche Mengen Kehricht (aus dem Kanton Zürich, aus anderen Kantonen) wurden im Kanton Zürich in den letzten 10 Jahren jährlich in KVA verbrannt?
2. Welche Mengen brennbaren Kehrichts aus dem Kanton Zürich wurden in den letzten 10 Jahren jährlich in anderen Kantonen verbrannt oder deponiert?
3. Welche Prognosen dienen als Grundlage der Kapazitätsplanung für KVA?
4. Welches sind die prognostizierten Auswirkungen des neuen Abfallgesetzes auf die zu verbrennende Kehrichtmenge, oder anders gesagt, welches wären die Prognosen bezüglich zu verbrennender Kehrichtmenge ohne Abfallgesetz?
5. Die Kapazität der KVA im Kanton Zürich wird 1996 gemäss Antwort des Regierungsrates auf KR-Nr. 155/1993 815000 t/J betragen. Wie beurteilt der Regierungsrat das Verhältnis zwischen heutigen Mengen verbrannten Kehrichts, Prognosen und Kapazitäten?

6. Der Baudirektor hat bei der Behandlung des Postulats KR-Nr. 155/1993 erklärt, dass «eine kleine Reserve für Notfälle» nötig sei. Wie viele Tonnen sind als kleine Reserve zu betrachten? Welches sind die jährlichen Kosten dieser Reserve im gesamten und umgerechnet pro «Normalkehrichtsack»?
7. In Vorlage 3339a (Kantonaler Richtplan) wird festgehalten: «Die Entsorgungssicherheit ist langfristig mit der Inbetriebnahme zusätzlicher Ofenlinien zu gewährleisten.» Hat diese Aussage nach wie vor Gültigkeit?
8. In KR-Nr. 155/1993 wurde das geplante Gespräch mit den Präsidenten der Kehrichtverbände sowie Zürich und Winterthur über Kehrichttourismus erwähnt, womit eine einvernehmliche Lösung angestrebt werde. Ansonsten würde die Baudirektion dem Regierungsrat beantragen, vom Zuweisungsrecht Gebrauch zu machen. Welches sind die Ergebnisse dieser Gespräche?
9. Die Zustimmung der Stimmberechtigten vorausgesetzt, ist die Regierung mit dem neuen Abfallgesetz verpflichtet, nach Anhörung der Gemeinden das Einzugsgebiet von Deponien und von Anlagen zur Behandlung von Siedlungsabfällen festzulegen. Welche Auswirkungen wird das Zuweisungsrecht auf die Auslastung der einzelnen KVA im Kanton Zürich haben? Welche Anlagen sollen die kleinen Kapazitätsreserven gewährleisten, wo sind Reservekapazitäten nicht erwünscht?

Kantonsrat Willy Volkart, Oberrieden, hat am 11. Juli 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Die Überkapazität bei den Kehrichtverbrennungsanlagen sind bekannt, so beklagt sich namentlich die Stadt Zürich über mangelnde Auslastung. Sie möchte noch zusätzlich 30000 bis 50000 Tonnen aus anderen Regionen einführen und verbrennen. Laut einem Bericht im «Bündner Tagblatt» vom 31. März 1994 soll Stadtrat W. Nigg auch Kehricht aus Graubünden einführen. Vorausgesetzt, dass dieser Güsel per Bahn gebracht und die Schlacke wieder zurückgenommen wird.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Ist die zusätzliche neue Verbrennungskapazität (vierter Ofen) in der KVA Josefstrasse nicht eine Fehlplanung und Investition, deren Kosten nun über eine massive Verteuerung der Sackgebühr die Bevölkerung der Stadt Zürich belastet?
2. Ist der Regierungsrat heute nicht auch der Überzeugung, dass die damalige Begründung für die neue Ofenlinie in der Kreditvorlage «Reservekapazitäten für Notfälle» bei der riesigen Überkapazität von Kehrichtverbrennungsanlagen nicht mehr zutrifft? Daher die neu geplante Renovation des zweiten Ofens erneut eine Fehlplanung des AWZ darstellt?
3. Weshalb sind die längst versprochenen Gleisanschlüsse zu den KVA Josefstrasse, Hagenholz, Hinwil und Limmattal immer noch nicht erstellt?
4. Wie präsentiert sich der heutige Stand der Arbeiten für diese Gleisanschlüsse?
5. Ist der Regierungsrat eigentlich noch willens, den Kehrichttransport auf der Bahn zu befördern und die versprochenen Gleisanschlüsse zu verwirklichen?
6. Gibt es für ein allfälliges Ja zur Frage 5 positive Beispiele?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Hans-Jakob Mosimann, Winterthur, Julia Gerber Rüegg, Wädenswil, sowie Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Schwerzenbach, Esther Holm, Horgen, und Willy Volkart, Oberrieden, werden wie folgt beantwortet:

Vom Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme einer Erweiterung bzw. einer grösseren Verfahrensverbesserung einer Kehrichtverbrennungsanlage vergehen rund zehn Jahre. Die kürzlich in Betrieb genommenen neuen Ofeneinheiten und weitergehenden Rauchgasreinigungsanlagen sind bezüglich Kapazität und Verfahrenstechnik in der ersten Hälfte der achtziger Jahre konzipiert worden, d.h. in einem Zeitraum grössten Notstandes in der Keh-

richtentsorgung. Damals und bis 1993 mussten immer wieder fragwürdige und nicht gesetzeskonforme Kehrichtzwischenlager errichtet werden, wenn Anlagen revidiert wurden oder, was mit zunehmendem Alter wiederholt vorkam, durch Störungen ausfielen. Die Betriebsleiter haben sich in solchen Fällen bestmöglich unter sich und mit ausserkantonalen Werken abgesprochen, um die Folgen minimal zu halten. Es lässt sich aber heute mit verhältnismässigem Aufwand nicht mehr rekonstruieren, wieviel Kehricht aus dem Kanton Zürich in ausserkantonalen Werken entsorgt wurde. In der Regel wurden solche «Exporte» im Verlauf eines Jahres wieder durch «Importe» kompensiert. Im Jahre 1989 exportierte die Stadt Zürich 55000 t wegen der Sanierung der Ofenlinie 3 der KVA Hagenholz nach Frankreich. Hingegen ergibt sich aus der Statistik, dass die Kehrichtwerke Hinwil, Horgen und Winterthur in den vergangenen zehn Jahren 387000 t Kehricht aus den Kantonen Schaffhausen, Uri und Zug verbrannt haben. Dies entspricht rund 7% der insgesamt verbrannten Menge.

Bei der langen Dauer zwischen Planung und Inbetriebnahme kann nicht vermieden werden, dass die Kapazitäten nie vollständig mit dem Bedarf übereinstimmen. Dies ist auch bei andern Infrastruktureinrichtungen wie Wasser- und Energieversorgung, Abwasserreinigung usw. nicht anders. Bei der Kehrichtverbrennung kommen zwei weitere Aspekte dazu, die Anfang der achtziger Jahre nicht in diesem Ausmass erkennbar waren: die Einflüsse aus Rezession und Einführung der Sackgebühr, die praktisch gleichzeitig erfolgten und eine Reduktion des Haushaltkehrichts zur Folge hatten. Allerdings ist klar festzustellen, dass der mengenmässige Rückgang mit einer gleichzeitigen Steigerung des Heizwertes des verbleibenden Kehrichts einhergeht. Dies ist auf die stark verbesserten Separatsammlungen (Grüngut, Glas, Metalle, Geräte usw.) zurückzuführen. Im Einzugsgebiet der KEZO ist 1993 die Kehrichtmenge um 10% zurückgegangen, gleichzeitig stieg aber der Heizwert um 6%. Die Entlastung der Kehrichtöfen ist mithin wesentlich geringer, als der Rückgang der Menge erwarten lässt. Die Inkraftsetzung des neuen Abfallgesetzes wird zu einem Rückgang der Kehrichtmenge von rund 30%, bezogen auf das Spitzenjahr 1988, führen. Unter Berücksichtigung der gegenläufig stattfindenden Heizwertsteigerung dürfte jedoch die Entlastung lediglich ca. 10% betragen. Im Jahre 1988 wurden insgesamt 600000 Tonnen Kehricht verbrannt, 1992 noch 570000 Tonnen. Nach vollständiger Einführung der Sackgebühr ist noch mit rund 540000 Tonnen zu rechnen. Demgegenüber beträgt die vorhandene und in Bau befindliche Kapazität an Kehrichtwerken - unter Berücksichtigung der Heizwertsteigerung - gemäss Buwal-Bericht Nr. 228 «Interkantonale Koordination der Planung von Abfallanlagen» 734000 Tonnen pro Jahr. Die theoretische Reserve - ohne Berücksichtigung von Bevölkerungswachstum und Wiederaufschwung der Wirtschaft - beträgt demnach zurzeit 164000 Tonnen pro Jahr. Als Reserve für Notfälle ist eine Ofeneinheit in der Grössenordnung von 100000 t mit einer Investitionssumme von 200 Mio. Fr. angemessen. Der Kapitaldienst einer solchen Reserve beträgt rund 20 Mio. Fr. pro Jahr oder Fr. 35 pro Tonne Abfall bzw. 3,5 Rp. pro kg. Bezogen auf den 5 kg-Kehrichtsack kostet die Sicherstellung der Kehrichtentsorgung 17,5 Rp. Der durchschnittliche Hauskehricht- und Sperrgutanfall beträgt derzeit, unter Berücksichtigung der Arbeitsplätze, 250 kg pro Einwohner. Die «Sicherheitsprämie» kostet deshalb pro Einwohner Fr. 8.75 im Jahr.

Rund 65000 t Kehrichtwerkskapazität sind zurzeit echter Kapazitätsüberschuss, die möglicherweise nicht gebaut worden wären, hätte man Anfang der achtziger Jahre alle Entwicklungen, die zum Teil gegenläufig sind, richtig vorausgesehen. Es sind dies 9% der Kapazität im Jahre 1995. Deshalb kann nicht von einer Fehlplanung gesprochen werden, und auch die Privatwirtschaft ist nicht in der Lage, genauere Prognosen zu erarbeiten bzw. rascher zu reagieren.

Die Analyse des heutigen Zustandes lässt nachstehende Schlussfolgerungen zu:

- Die zusätzlichen im Bau befindlichen Ofeneinheiten in Zürich, Winterthur und Hinwil (KEZO) mit je rund 100000t Jahreskapazität sind sinnvoll und betrieblich notwendig.
- Aus ökonomischen Gründen wäre die Stilllegung der Kehrichtwerke Horgen und Limmat die günstigste Lösung gewesen. Sie wurde nicht mehr zur Diskussion gestellt, da sie politisch nicht tragfähig gewesen wäre, insbesondere nachdem der Kantonsrat die in der Richtplanfestsetzung 1978 erfolgte Streichung dieser Anlagen später wieder rückgängig gemacht hat.

Für die Nutzung der derzeit disponiblen Kapazität von 65000 Jahrestonnen spielt sich ein interner Wettbewerb ab, von dem bedauerlicherweise jene Kantone profitieren, die während Jahren, ja Jahrzehnten nicht in der Lage waren, ihr Abfallwesen in geordnete Bahnen zu lenken. Um die schlimmsten Auswüchse zu verhindern, hat die Baudirektion Anfang Januar 1994 den Betreibern von Kehrichtverbrennungsanlagen die Bedingungen mitgeteilt, unter welchen sie dem Regierungsrat Antrag auf Genehmigung von Verträgen für ausserkantonale Kehrichtlieferungen stellt:

1. Die Laufzeit der Verträge beträgt maximal fünf Jahre, ohne stillschweigende Verlängerung.
2. Um das Deponieproblem im Kanton Zürich zu entschärfen, muss der Kehricht liefernde Kanton Schlacken im Gewichtsverhältnis 1:1 zurücknehmen bzw. zürcherischen Kehrichtwerken die Gelegenheit bieten, die entsprechende Schlackenmenge auf seinem Kantonsgebiet abzulagern.
3. Es sind anteilmässig Rückzahlungen der Staatsbeiträge zu leisten.
4. Der Kanton behält sich vor, bei Kapazitätsengpässen aus irgendwelchen Gründen jederzeit die Annahme von ausserkantonalen Siedlungsabfällen zu untersagen.

Da der Betrieb von Verbrennungsanlagen für häusliche Abfälle den Gemeinden obliegt, hat der Kanton keine Kompetenzen für die Preisgestaltung der Kehrichtlieferungen (mit Ausnahme der erwähnten Staatsbeitragsrückzahlungen), und er nimmt auch keinen Einfluss auf die Entsorgung der übrigen Abfälle, für die ein freier Markt gilt. Hingegen ist der Kanton nach der Technischen Verordnung über Abfälle des Bundes verpflichtet, die Einzugsgebiete für die Anlagen für die Behandlung von Siedlungsabfällen festzulegen. Die Anhörung der Gemeinden und Kehrichtverbände ist Anfang 1994 erfolgt; der Regierungsrat wird noch im Verlaufe dieses Jahres entscheiden.

Sollte sich bis Ende dieses Jahrzehnts die Situation nicht wesentlich verändern, so ist beim Ersatz von älteren Öfen zu prüfen, ob diese noch benötigt werden bzw. mit welcher Kapazität diese Erneuerung stattfinden soll. Es betrifft dies folgende Werke:

#### KEZO Hinwil

Ofen 2	Baujahr 1976	Kapazität 55000 t/a
Ofen 3	Baujahr 1976	Kapazität 55000 t/aK
VA Winterthur		
Ofen 1	Baujahr 1978	Kapazität 90000 t/a
KVA Zürich Josefstrasse		
Ofen 2	Baujahr 1978	Kapazität 110000 t/a

Bei einer allfälligen Kapazitätsreduktion sind jedoch die betrieblichen Bedürfnisse (Redundanz) mitzubersichtigen. Ein Kehrichtwerk kann nicht mit einem grossen und einem kleinen Ofen betrieben werden; es sind Einheiten ungefähr gleicher Grösse anzustreben.

Im Rahmen einer Interpellationsbeantwortung wurde am 17. Mai 1989 (KR-Nr. 62/1989) letztmals umfassend Bericht über die Bemühungen, Kehrichttransporte per Bahn abzuwickeln, erstattet. Der Hauptgrund, dass sich solche Transporte nur schwer auf die Schiene umlagern lassen, liegt an den kurzen Transportdistanzen, die für die Bahn nicht wesensgerecht sind. Die scharfen Konkurrenzverhältnisse im Transportgewerbe führten leider dazu, dass kürzlich Schlacken-Bahntransporte von Zürich nach Affoltern a.A. auf die Strasse abgewandert sind. Der Deponiehalter hat die Strassentransporte für Fr. 24/t offeriert, während der kombinierte Transport Bahn/Strasse Fr. 54/t kostet.

Wo Abfalltransporte über längere Distanz ausgeführt werden, hat die Baudirektion als Voraussetzung für die Vertragsgenehmigung den Bahntransport verlangt. So wird der Kehricht der Kantone Schaffhausen und Zug per Bahn nach Winterthur-Grüze transportiert. Die dafür verwendeten Abrollcontainer bedingen einen kurzen Strassentransport zwischen Anschlussgleis und Kehrichtbunker. Es ist deshalb nicht nötig und auch nicht sinnvoll, in jedem Fall Anschlussgleis bis in die KVA-Areale zu verlegen. Es sind heute kostengünstige Transportgeräte erhältlich, welche den Umschlag Bahn/Strasse auf dem nächstgelegenen für

Cargo Rail geöffneten Bahnhof gestatten. Die projektierten Gleisanschlüsse zu den Verbrennungsanlagen Zürich Josefstrasse, Zürich Hagenholz und Hinwil dürften daher aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen in den nächsten Jahren nicht realisiert werden. Bei der KVA Dietikon ist ein Gleisanschluss technisch nicht möglich. Ein allfälliger Umschlag ist in der nahe gelegenen Ortsgüteranlage von Dietikon vorgesehen.

Unbefriedigend ist die Transportsituation des Kehrichts aus dem Kanton Uri nach Horgen. Der Regierungsrat hat den Bahntransport als Bedingung für die Vertragsgenehmigung vorgeschrieben. Trotzdem erfolgt der Transport nach wie vor in stark umweltbelastender Art und Weise auf der Strasse, was nicht länger hingenommen wird. Die Baudirektion hat deshalb kürzlich interveniert.

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

Zürich, den 7. September 1994

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller