

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 26. August 2009

1350. Parlamentarische Initiative (Änderung Gesetz über die Abfallwirtschaft [Abfallgesetz])

Kantonsrätin Hedi Strahm, Winterthur, sowie die Kantonsräte Robert Brunner, Steinmaur, und Thomas Ziegler, Elgg, haben am 17. Dezember 2007 eine parlamentarische Initiative (PI) betreffend Änderung Gesetz über die Abfallwirtschaft (Abfallgesetz) eingereicht (KR-Nr. 392/2007). Am 3. November 2008 hat der Kantonsrat die PI vorläufig unterstützt. Zur Beratung wurde die Initiative an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt überwiesen. Die Mehrheit der Kommission lehnt die PI ab.

Mit Schreiben vom 3. März 2009 gab die Kommission dem Regierungsrat im Sinn von §28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die parlamentarische Initiative lautet wie folgt:

Das Gesetz über die Abfallwirtschaft (Abfallgesetz) wird wie folgt geändert:

§2. Neuer Absatz 4:

Der Transport der unter §1 aufgeführten Materialien hat, soweit es ökologisch sinnvoll und technisch machbar ist, mit der Bahn zu erfolgen.

§5. Neuer Absatz 3:

Bewilligungen für neue Deponien und neue Verbrennungsanlagen werden nur für Anlagen mit Bahnanschluss oder Kombiverkehr vergeben.

§23. Absatz 1 ändern:

Der Regierungsrat setzt nach Anhören der Gemeinden ein für die kantonalen und kommunalen Behörden verbindliches Gesamtkonzept für die Abfallwirtschaft und auch für den Transport der Abfälle fest. Er sorgt dafür, dass die Abfälle und deren Rückstände, soweit es ökologisch sinnvoll und technisch machbar ist, mit der Bahn transportiert werden.

Auf Antrag der Baudirektion

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Schreiben an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 3. März 2009 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 392/2007 im Sinn von §28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) wie folgt Stellung:

Die PI beabsichtigt, den Transport von Abfällen von der Strasse auf die Bahn zu verlagern. Wir teilen die Meinung der Mehrheit der Kommission, wonach dem Anliegen der PI durch §§ 21 und 22 des Abfallgesetzes (LS 712.1) genügend Rechnung getragen wird, und beantragen die Ablehnung der Initiative. Als Rahmenbedingung gilt es zu beachten, dass der Kanton Zürich über ein Gesamtverkehrskonzept verfügt, das der Regierungsrat am 13. September 2006 verabschiedet hat. Die darin enthaltene Teilstrategie Güterverkehr (4.3.4) umfasst unter anderem Folgendes: Der Kanton Zürich fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere beim Verkehr über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrengütern. Er fördert ferner innovative Projekte im kombinierten Verkehr und bei der Güterverteilung. Ein Handlungsbedarf wird insbesondere bei Kies- und Aushubtransporten geortet. Der zurzeit in der Beratung des Kantonsrates befindliche Kantonale Richtplan, Kapitel Ver- und Entsorgung, enthält eine Zielvorgabe für den Bahnanteil von Kies- und Aushubtransporten (Vorlage 4533 Modalsplit).

In §§ 21 und 22 des Abfallgesetzes besteht eine gute Rechtsgrundlage, um bei Abfällen Bahntransporte zu verlangen, wenn das technisch möglich ist, die Umwelt weniger belastet und die Massnahme wirtschaftlich vertretbar ist. Insbesondere beim Import von Siedlungsabfällen aus anderen Kantonen erfolgt der Transport auf dem Schienenweg (Kantone Tessin, Zug und Uri). Das Begehren, den Abfall in einem vermehrten Ausmass auf dem Schienenweg zu den Verbrennungsanlagen oder zu den Deponien zu transportieren, ist nicht neu, wurde vor Jahren geprüft und verworfen. Heute erfolgt die Verbrennung der jährlich 370 000 Tonnen zürcherischer Siedlungsabfälle in den sechs regional verteilten Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA). Wegen der guten Verteilung der KVA beträgt die Transportdistanz im überwiegenden Masse weniger als 15 km; der ökologische Vergleich zeigt Vorteile für den Schienenverkehr erst bei deutlich längeren Transportdistanzen. Der Kanton hat zudem mit der eben wieder erfolgten Zuweisung der Gemeinden zu den Abfallverbrennungsanlagen für 2009–2013 unter anderem auch darauf hingewirkt, dass die Anlieferdistanzen so kurz wie möglich gehalten wurden.

Der Versuch, auch Marktkehricht innerhalb des Kantons auf den Schienenweg zu verordnen, würde bedeuten, dass dieser Abfall mit grosser Wahrscheinlichkeit – dem Markt gehorchend – auf der Strasse in Anlagen anderer Kantone abwandern würde. Obwohl der neue Richtplan Ver- und Entsorgung für einzelne Deponien einen Bahnanschluss vorsieht, wird die Situation im Bereich Ablagerung von Abfällen auf Deponien ähnlich wie beim Marktkehricht eingeschätzt.

Um Massengüter wie Abfälle auch künftig innerhalb des Kantons, wenn immer möglich auf dem Schienenweg zu transportieren, ist keine Änderung des Abfallgesetzes erforderlich, da dieses bereits die rechtliche Grundlage für einen Bahntransport von Abfällen enthält. Ferner könnte – infolge Vorgabe eines zwingenden Bahntransports – ein künftiger Standortentscheid für eine neue Abfallanlage weder aus ökonomischer noch ökologischer Sicht aus einer optimalen Gesamtbetrachtung gefällt werden (z. B. Energienutzung).

Von wesentlich grösserer Bedeutung als Siedlungsabfälle sind Kies und Aushub mit einem Transportvolumen innerhalb des Kantons Zürich von insgesamt 10–15 Mio. Tonnen pro Jahr. Diese Frachten liegen 30- bis 40-mal höher als bei den brennbaren Siedlungsabfällen. Anstelle von Vorschriften über den Transport von Siedlungsabfällen gilt es vielmehr, die Teilstrategie Bahngüterverkehr des Gesamtverkehrskonzeptes auszuformulieren und umzusetzen. Mittelfristig soll die Voraussetzung erhalten bleiben – oder wo nötig ausgebaut werden – können, sodass der Güterverkehr neben dem stets wachsenden Personenverkehr auch in Zukunft noch seinen Platz hat. Der in der Revision des kantonalen Richtplans Ver- und Entsorgung vorgeschlagene Modalsplit für den vermehrten Bahntransport von Kies und Aushub ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg.

Das geltende Abfallgesetz ist eine ausreichende Grundlage, um im Sinne der PI Regelungen zum Transport vorzunehmen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen wie Ökologie, Wirtschaftlichkeit und die heute schon lokal beschränkte Kapazität der Schienenwege, während die PI diese Gesichtspunkte unbeachtet lässt und insbesondere die Bewilligung neuer Anlagen ohne die Möglichkeit von Bahntransporten nicht gestatten will.

In einem aufwendigen Prozess entstand Ende der 80er-Jahre unter Einbezug der betroffenen Akteure Wirtschaft, Gemeinden und kantonale Fachstellen das zürcherische Abfallkonzept. Damals bestand ein erheblicher Handlungsspielraum, da das Abfallrecht auf eidgenössischer Ebene wenig ausgestaltet war. Das zürcherische Abfallkonzept aus dem Jahre 1989 hat mit Ausnahme der Klärschlammverwertung, die heute in der Landwirtschaft nicht mehr zugelassen ist, nach wie vor Gültigkeit. Inzwischen hat der Bund eine intensive Regelung im Abfallwirtschaftsbereich erwirkt, so beispielsweise mit der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA, SR 814.600), der Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA, SR 814.610) und einer Reihe technischer Vollzugshilfen. Weil sich verschiedene Rahmenbedingungen geändert haben, wird derzeit die Totalrevision der TVA mit voraussichtlichem Inkrafttreten Ende 2010 vorangetrieben. Ein zentrales Element der TVA besteht in der Vorgabe kantonaler Abfallplanungen. Erstmals wurde im Kanton

Zürich eine Abfallplanung gemäss TVA im Jahre 1997 erarbeitet, die in der Folge regelmässig fortgeschrieben wurde. Mit der «Abfall- und Ressourcenwirtschaft Planung 2007–2010» verfügt die Baudirektion über ein gegenwärtig angewendetes Abfallplanungsinstrument, das insbesondere auch den gesetzlichen Vorgaben der TVA nachkommt. Ein gemäss der PI vorgeschlagenes neues Gesamtkonzept für die Abfallwirtschaft, das nach Anhören der Gemeinden behördenverbindlich festgesetzt werden soll, ist zum heutigen Zeitpunkt weder notwendig noch sinnvoll.

Wir beantragen Ihnen daher, dem Kantonsrat die Ablehnung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 392/2007 zu beantragen.

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



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi