

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 16. Juni 1999

1029. Interpellation von Christoph Hug und 2 Mitunterzeichnenden über die KVA Hagenholz und Josefstrasse, Projektstudien der SBB (Gleisanschlüsse). Am 28. Oktober 1998 reichten der Gemeinderat Christoph Hug (Grüne) und 2 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 98/348 ein:

Aufgrund der Finanzlage des Abfuhrwesens wurden die beiden Gleisanschlüsse zu den KVA Hagenholz und Josefstrasse zurückgestellt bzw. aus der Investitionsplanung gestrichen, weil den hohen Kosten nur ein geringer ökologischer Nutzen gegenüberstand.

Dieser Entscheidung wurde von allen Parteien mitgetragen, in der Annahme, der Stadtrat habe sich um ein kostengünstiges und vom Betriebsablauf her sinnvolles Projekt bemüht. Aus den Unterlagen zu diversen parlamentarischen Vorstössen der letzten Zeit ergeben sich Zweifel an dieser Annahme.

In zwei Projektstudien der SBB aus dem Jahre 1984 wird ein Gleis direkt auf das Gelände der KVA Hagenholz, südlich des Kehrlichtbunkers geführt. Wie in Weinfelden oder Winterthur der Fall, könnten von da die Kehrlichtbehälter mit einem Spezialfahrzeug, ähnlich einem grossen Hubstapler, zum Bunker bewegt werden. Die reinen Gleisbaukosten wurden bei diesem Projekt mit 1,02 Mio. Franken angegeben.

Das zurückgestellte 25,5 Mio. Franken Projekt des Stadtrates sieht ganz anders aus: Statt auf dem Areal der KVA liegt es auf dem benachbarten Hunziker-Areal. Statt einer direkten Zufahrt zum Kehrlichtbunker wird eine 8,7 Mio. Franken teure Strasse zur Hagenholzstrasse gebaut. Der gesamte Kehrlicht soll von der Bahn auf Lastwagen umgeladen werden und via Hagenholzstrasse durch das bereits heute überlastete Einfahrtstor gebracht werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Haben Stadtrat und/oder AWZ sich mit obgenannter Projektstudie der SBB im Detail befasst? Wurden die Gesamtkosten dieser Variante ausgerechnet?
Falls ja, wie hoch belaufen sich diese?
2. Aus welchen Gründen wurde diese Variante nicht weiterverfolgt? Weshalb wurde die geplante Bahnverladestation auf das benachbarte Hunziker-Areal verlegt?
3. Sind in den Kosten des stadträtlichen Projektes Landerwerbskosten für Teile des Hunziker-Areals enthalten? Falls ja, wie hoch belaufen sich diese?
4. Aus welchen Gründen wurde auf eine direkte Zufahrt auf das Gelände der KVA verzichtet?
5. Wie begegnet der Stadtrat dem auch in der Stadtverwaltung kursierenden Verdacht, durch die Verlegung der Verladestation und den Bau einer neuen Zufahrtsstrasse absichtlich ein prohibitiv teures und vom Betriebsablauf her ungünstiges Projekt vorgelegt zu haben, um es nicht realisieren zu müssen?»

Auf den Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Es trifft zu, dass die SBB 1984 Projektstudien über einen Gleisanschluss direkt auf das Gelände des Kehrlichtheizkraftwerks Hagenholz vorgelegt haben. Zuständigkeitshalber hatte sich seinerzeit das Tiefbauamt der Stadt Zürich mit diesen Studien befasst. Die Projektstudien sahen für Lieferung, Verlegung und Montage der bahntechnischen Ausrüstungen einen Betrag von etwa 1 Mio. Franken vor. Nicht berücksichtigt waren darin die Erdarbeiten (ein-

schliesslich Planie), Entwässerungen, Anpassung an Strassen und Wege, Kunstbauten (Saatenüberführung), Werkleitungen sowie Anpassungsarbeiten auf dem Areal des Kehrichtheizkraftwerks. Die Gesamtkosten wurden jedoch wegen der vielen betrieblichen Nachteile nicht im Detail berechnet.

Zu Frage 2: Die erwähnten Nachteile zeigten sich insbesondere in den folgenden Punkten:

- Die Linienführung war ungünstig. Das Gleis hätte eine spätere Entwicklung des Kehrichtheizkraftwerkes verhindert. In der Zwischenzeit ist das Areal tatsächlich so weit überbaut, dass die 1984 vorgeschlagene Linienführung nicht mehr realisierbar wäre.
- Der Kehrichtumschlag hätte zusätzliche Mitarbeiter beim damaligen Abfuhrwesen erfordert.
- Das Abfuhrwesen hätte zweckmässigerweise eine Diesellokomotive beschaffen müssen.
- Da auf dem Werkgelände des Kehrichtheizkraftwerkes reger Anlieferverkehr herrschte, hätte ein zusätzliches Unfallrisiko bestanden, das nicht zu unterschätzen war.

In dieser Situation war es naheliegend, einen Gleisanschluss auf das benachbarte Hunziker-Areal in Betracht zu ziehen. Mit einer solchen Lösung erhoffte man, der regionalen Bedeutung des Anschlusses (der Gleisanschluss war schon damals im regionalen Richtplan enthalten) am ehesten Rechnung zu tragen.

Es ist daran zu erinnern, dass der Anschluss bzw. die geplante Verladestation namentlich auch dem Industriegebiet Oberhauserriet dienen sollte und – was entscheidend war – allen potentiellen Interessenten aus der Region unabhängig der Öffnungszeiten des Kehrichtheizkraftwerks offenstehen sollte. Dazu kam, dass auf dem gleichen Areal eine Grosskompostieranlage, eine Schlackenaufbereitungsanlage sowie eine Altholzaufbereitung geplant waren. Vorhaben, die bekanntlich aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden konnten.

Zu Frage 3: Das in der Interpellation angesprochene zurückgestellte Projekt (1990) mit Kostenvoranschlag von rund Fr. 25 500 000.– bezog sich nicht auf das Hunziker-Areal. Das in der Antwort zu Frage 2 erwähnte, auf dem Hunziker-Areal vorgesehene und ebenfalls zurückgestellte Projekt (1994) wurde auf Fr. 34 200 000.– veranschlagt. Davon entfielen Fr. 12 100 000.– auf den Landerwerb, wobei die vom Hunziker-Areal benötigten Teilflächen rund Fr. 10 100 000.– ausmachten.

Zu Frage 4: vgl. Stellungnahme zu Frage 2

Zu Frage 5: Die unter der Stellungnahme zu Frage 2 dargelegten Gründe, die seinerzeit in Anbetracht der erwähnten Vorhaben für den Standort Hunziker-Areal gesprochen haben, erweisen sich aus der damaligen Sicht nach wie vor als plausibel. Von einer absichtlich prohibitiven Verteuerung kann nicht die Rede sein.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den

Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Liegenschaftenverwaltung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), die Umweltschutzfachstelle, das Tiefbauamt (12), das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, die Entsorgung + Recycling Zürich, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber