

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 30. Oktober 2013

976.

Schriftliche Anfrage von Marco Denoth und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Anlieferung des Kehrichts ins KHKW Josefstrasse und KHKW Hagenholz, Anzahl und Herkunft der Fahrten und Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung

Am 10. Juli 2013 reichten Gemeinderat Marco Denoth (SP) und 3 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/271, ein:

Täglich fahren zahlreiche grosse Lastfahrzeuge über die Rosengartenstrasse, unter der Hardbrücke zum KHKW Josefstrasse – also mitten in die Stadt – um süddeutschen Kehricht abzuliefern. Wegen der Grösse der Fahrzeuge entstehen Staus, Fussgängerstreifen werden blockiert und es entstehen unnötige Gefahrensituationen für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger. Weiter ist an der Josefstrasse zwischen Viadukt und Hardstrasse öfters eine Wartezone für Lastwagen eingerichtet, welche den übrigen Verkehr behindert. Die Kehrichtfahrzeuge von ERZ umgekehrt liefern den Kehricht am Stadtrand ins KHKW Hagenholz ab. Das gibt viele Fahrten quer durch die Stadt und Wartezeiten in Staus (mit jeweils drei Mitarbeitenden von ERZ im Fahrzeug).

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele deutsche Fahrzeuge fahren im Durchschnitt täglich und wöchentlich das KHKW Josefstrasse für die Ablieferung von Kehricht an?
2. Um welche Art Fahrzeuge handelt es sich (Grösse, Gewicht und dgl)?
3. Woher kommen die Fahrzeuge genau?
4. Wieviele Tonnen Kehricht liefern diese Fahrzeuge im KHKW Josefstrasse ab?
5. Wievielen Prozenten des im KHKW Josefstrasse bewirtschafteten Kehrichts entspricht das?
6. Wieviele Tonnen Kehricht liefern die ERZ-Fahrzeuge im KHKW Hagenholz ab?
7. Wieviele Male fährt ein ERZ-Fahrzeug das KHKW pro Tag an?
8. Stehen ERZ-Fahrzeuge während der Lieferfahrt ins KHKW Hagenholz oft im Stau? Sind bestimmte Fahrrou-ten vorgeschrieben?
9. Wäre es eine Effizienzsteigerung, wenn die ERZ-Fahrzeuge auch im KHKW Josefstrasse den Stadtkehricht abliefern könnten?
10. Gibt es einen qualitativen Unterschied zwischen dem Kehricht aus Süddeutschland und jenem aus der Stadt Zürich?
11. Ist es möglich, dass Kehricht im exakten Mengenaustausch durch die verschiedenen Lieferanten an die verschiedenen KHKWs abgeliefert werden kann?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

In der Mitte des letzten Jahrzehnts zeichnete sich ab, dass die Kehrichtverbrennungsanlagen der Nord-Ostschweiz ab etwa 2010 gesamthaft eine Überkapazität aufweisen werden. Die damalige kantonale Abfallplanung sah vor, dass die Kehrichtverbrennungskapazitäten im Kanton Zürich auf ein Mass reduziert werden, das ungefähr dem Abfallanfall auf Kantonsgebiet entspricht. Die Abfallplanung fasste deshalb unter anderem ins Auge, ab 2011 auf die Kapazität des Kehrichtheizkraftwerks Josefstrasse zu verzichten. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Optionen geprüft, mit dem Ziel, das Fernwärmegebiet Zürich-West, das vom Kehrichtheizkraftwerk Josefstrasse gespeist wird, weiter versorgen und gleichzeitig die kantonale Abfallplanung umsetzen zu können. Die Bewertung der Optionen ergab, dass das Kehrichtheizkraftwerk Josefstrasse bis 2020 weiterbetrieben werden soll, dass die Anlage in den Jahren 2011 bis 2020 zur Produktion von umweltfreundlicher Fernwärme den erforderlichen Brennstoff Abfall aber aus dem Ausland beziehen muss. Der Gemeinderat folgte einem entsprechenden Antrag des Stadtrats und ermächtigte diesen, das Kehricht-

heizkraftwerk Josefstrasse bis 2020 weiterzubetreiben und die Erzeugung von Fernwärme mit Abfall aus dem Ausland einer neu zu schaffenden Betriebsgesellschaft zu übertragen (GR Nr. 2007/633). In der Folge gründeten ERZ und EnBW (Energie Baden-Württemberg) die Fernwärme Zürich AG (FWZ). Seitdem wird das Kehrichtheizkraftwerk Josefstrasse ausschliesslich als Fernheizkraftwerk für das Fernwärmegebiet Zürich-West weiterbetrieben. Das Kehrichtheizkraftwerk Josefstrasse wurde aufgrund von Überkapazitäten im Kanton Zürich schliesslich per 1. Januar 2011 aus der kantonalen Abfallplanung gestrichen.

Die TPLUS GmbH – eine Tochtergesellschaft der EnBW – hat die Aufgabe, deutschen Abfall als Brennstoff für das Fernwärmegebiet Zürich-West ins KHKW Josefstrasse zu liefern. Die Betriebsbewilligung der Anlage Josefstrasse, die durch die Baudirektion des Kantons Zürich erteilt wird, basiert auf der thermischen Verwertung von ausländischem, vor allem süddeutschem Kehricht. Die Abfallströme dürfen deshalb nur während Revisionen und im exakten Mengenaustausch ins KHKW Hagenholz oder in andere Anlagen des ZAV umgeleitet werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie viele deutsche Fahrzeuge fahren im Durchschnitt täglich und wöchentlich das KHKW Josefstrasse für die Ablieferung von Kehricht an?»):

Im Jahr 2012 haben insgesamt 4700 Fahrzeuge aus Deutschland Abfall ins KHKW Josefstrasse geliefert. Durchschnittlich ergeben sich daraus rund 90 Lieferungen pro Woche und rund 18 Lieferungen pro Tag.

Zu Frage 2 («Um welche Art Fahrzeuge handelt es sich [Grösse, Gewicht und dgl.]?»):

Es handelt sich ausschliesslich um Grossraumfahrzeuge, wobei deren Gesamtgewicht max. 40 t beträgt. Wahlweise erfolgt die Anlieferung mit Schubbodenfahrzeugen oder mit Kippern. Im Jahr 2012 haben 90 Prozent der Fahrzeuge mindestens die Grenzwerte der Schadstoffklasse EURO 5 erreicht. Ab dem Jahr 2013 entsprechen alle Fahrzeuge aus Deutschland mindestens der Schadstoffklasse EURO 5.

Durch die Umstellung der Transporte bei der Anlieferung auf Grossraumfahrzeuge konnte das Transportaufkommen in der Josefstrasse von rund 40 000 Fahrzeugbewegungen im Jahr 2010 auf jeweils rund 9000 Transporte im Jahr 2011 und 2012 massiv reduziert werden. Von diesen 9000 Fahrzeugbewegungen entfallen rund 4700 auf Kehrichtanlieferungen aus Deutschland, rund 700 auf Klärschlammanlieferungen aus dem Kanton Zürich, rund 600 auf innerkantonale Kehrichtabtauschmengen während der Revisionsphasen im KHKW Hagenholz und rund 3000 auf Anlieferungen von ERZ Stadtreinigung (überwiegend Kleinmengen mit Kleinfahrzeugen).

Zu Frage 3 («Woher kommen die Fahrzeuge genau?»):

Rund 50 Prozent der Anlieferungen sind kommunaler Abfall aus den süddeutschen Landkreisen Bodensee, Konstanz, Waldshut, Rottweil und Zollernalbkreis. Der Rest ist Gewerbeabfall aus süddeutschen Regionen entlang der Schweizer Grenze. Im Jahr 2012 betrug die durchschnittliche Transportroute der Fahrzeuge aus Deutschland 112 km.

Zu Frage 4 («Wie viele Tonnen Kehricht liefern diese Fahrzeuge im KHKW Josefstrasse ab?»):

Pro Jahr liefern die Fahrzeuge aus Deutschland rund 100 000 t Abfall ins KHKW Josefstrasse.

Zu Frage 5 («Wie vielen Prozenten des im KHKW Josefstrasse bewirtschafteten Kehrichts entspricht das?»):

Die Abfallmenge aus Deutschland entspricht rund 88 Prozent der Gesamtmenge, die im KHKW Josefstrasse verbrannt wird. Die restlichen 12 Prozent der Abfallmenge setzen sich wie folgt zusammen: Rund 11 000 t von ERZ Stadtreinigung und Abtauschmengen aus Revisionsstillstandsphasen (vor allem aus der Stadt Zürich). Weitere rund 4000 t sind zur Verwertung im KHKW Josefstrasse zugelassener Sonderabfall und Spitalabfälle, die mehrheitlich aus der Schweiz stammen.

Zu Frage 6 («Wie viele Tonnen Kehricht liefern die ERZ-Fahrzeuge im KHKW Hagenholz ab?»):

ERZ-Fahrzeuge haben im Jahr 2012 rund 85 000 t Kehricht im KHKW Hagenholz abgeladen. Zusätzlich wurden rund 15 000 t Sperrgut eingeliefert.

Zu Frage 7 («Wie viele Male fährt ein ERZ-Fahrzeug das KHKW pro Tag an?»):

Je nach Sammeltag und Sammeltour fährt ein Abfallsammelfahrzeug das KHKW Hagenholz zwei bis vier Mal pro Tag an. Muldenfahrzeuge fahren mit bereits vorgefüllten Containern pro Tag bis zu acht Mal in das KHKW Hagenholz.

Zu Frage 8 («Stehen ERZ-Fahrzeuge während der Lieferfahrt ins KHKW Hagenholz oft im Stau? Sind bestimmte Fahrrouten vorgeschrieben?»):

Die ERZ-Abfallsammelfahrzeuge stehen nicht weniger und nicht mehr im Stau als früher. Die Einlieferungen erfolgen ausserhalb der höchsten Verkehrsdichte. Die ersten Einlieferungen erfolgen ab 9 Uhr. Auf der Rückfahrt nach Tourende kann es vermehrt dazu kommen, dass die Abfallsammelfahrzeuge in den Feierabendstau geraten. Der Flottenstützpunkt der ERZ-Abfallsammelfahrzeuge liegt im KHKW Hagenholz und die Rückfahrt ist daher nicht vermeidbar. Es sind keine bestimmten Routen vorgeschrieben. Das Verkehrsaufkommen ist saisonal unterschiedlich und kann sich situativ (Baustelle, Unfall usw.) kurzfristig ändern. Vorgeschriebene Routen machen aus diesem Grund wenig Sinn. Die Disposition steht jedoch in Kontakt mit den Abfallsammelfahrzeugen und gibt verkehrsrelevante Informationen laufend an die Sammelequipes weiter.

Zu Frage 9 («Wäre es eine Effizienzsteigerung, wenn die ERZ-Fahrzeuge auch im KHKW Josefstrasse den Stadtkehricht abliefern könnten?»):

Mit dem Wegfall des KHKW Josefstrasse musste die Tourenplanung der Sammellogistik von ERZ angepasst werden. Es ist weiterhin möglich, mit dem gleichen Bestand an Sammelfahrzeugen und Personal die Einlieferungen ins KHKW Hagenholz vorzunehmen.

Zu Frage 10 («Gibt es einen qualitativen Unterschied zwischen dem Kehricht aus Süddeutschland und jenem aus der Stadt Zürich?»):

Ja, es gibt einen qualitativen Unterschied: Einerseits liegt der mittlere Heizwert des deutschen Abfalls aufgrund der Sortierquote in Deutschland leicht tiefer als jener des Abfalls der Stadt Zürich. Andererseits ist der Anteil der Rückstände (Schlacke) im deutschen Abfall deutlich höher.

Zu Frage 11 («Ist es möglich, dass Kehricht im exakten Mengenaustausch durch die verschiedenen Lieferanten an die verschiedenen KHKWs abgeliefert werden kann?»):

Dies wird bereits mit einer Menge von etwa 6500 t/Jahr gemacht. Die Mengen werden sowohl mit dem KHKW Hagenholz als auch mit weiteren Anlagen im Kanton Zürich abgetauscht. Dieser Mengenabtausch dient der Reduktion des Transportaufkommens während der Revisionen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti