

Kehricht aus dem Tessin wird nicht länger per Bahn in die deutsche Schweiz gebracht, sondern landet in der **neuen Verbrennungsanlage** bei Bellinzona. Ein Augenschein

von **Gerhard Lob**

KVA ist das Kürzel für Kehrichtverbrennungsanlage. Im Tessin beziehungsweise im Italienischen ist es etwas komplizierter. Die neue KVA heisst offiziell "Impianto cantonale di termovalorizzazione dei rifiuti solidi urbani e assimilabili" (ICTR). Das bedeutet so viel wie: Anlage zur Wärmegewinnung aus Haushaltskehricht und ähnlichen Abfällen. ICTR ist schwer zu übersetzen, aber die Anlage dafür kaum zu übersehen. Wer auf der Gotthard-Autobahn von Bellinzona Nord in Richtung Süden fährt, kommt kurz vor der Ausfahrt Bellinzona Süd an dem gigantischen Betonklotz vorbei, an dessen Aussenfassenden zur Zeit Prismen aus Metall montiert werden.

Viel hat man schon über die ästhetischen Qualitäten dieses Gebäudes und seine Position gestritten. "Man sagt immer, die KVA stünde in der Magadino-Ebene, aber das ist aus unserer Sicht nicht richtig", meint Antonio Marci, Marketing-Direktor des Kantonalen Kehrichtamtes (ACR). In einem kleinen Info-Zentrum vor den Eingangstor des ICTR zeigt er uns eine Luftaufnahme, in welcher die Agglomeration von Bellinzona zu sehen ist. Die KVA markiert demnach am südlichen Rand eines grossen Siedlungsgebiets.

Imposant ist es jedenfalls, wenn man davor steht. Ganze 32 Meter erhebt sich das Gebäude aus der Feder des verstorbenen Stararchitekten Livio Vacchini in die Höhe. Die beiden Schornsteine erreichen 55 Meter. Selbst die Camions, die hier ihren Kehricht im ersten Gebäude linker Hand in eine Grube kippen, erscheinen wie Spielzeugfahrzeuge.

Bevor die Abfallwagen an eine der fünf Rampen fahren, müssen sie sich wiegen lassen. Im Kontrollhäuschen sitzt Signora Ornela. Behände tippt sie die jeweilige Kundennummer und Fahrzeugzeichen in den Computer ein. "Heute war ein harter Tag", sagt sie. Schon 110 Camions seien bis zu diesem Zeitpunkt vorbei gekommen – rund 740 Tonnen Abfall brachten sie. Bei der Ausfahrt werden sie wieder gewogen, die Gewichtsunterschiede zwischen Ein- und Ausfahrt muss der Kunde – im Regelfall eine Gemeinde – bezahlen. Der Tarif pro Tonne Abfall: 280 Franken. Ab 1. Januar 2010 wird der Ansatz nur noch 175 Franken betragen. Die Kehrichtwagen aus dem So-



Imposantes Gebäude inmitten landwirtschaftlicher Idylle: Die Schornsteine der Kehrichtverbrennungsanlage erreichen über 55 Meter Höhe

ABFALLBESEITIGUNG: ENDSTATION GIUBIASCO



An den Geruch der Zivilisationsreste müssen sich die Arbeiter an der Laderampe erst gewöhnen (oben links). Der Kranführer (unten links) transportiert die Kehrichtsäcke aus dem Warteraum (grosses Bild) in die Brennkammer



praceneri kommen jeweils selber vorbei. Im Sottoceneri wird der Müll aus den Gemeinden hingegen an zwei Stationen in Container umgeladen und gepresst – erst danach von Camions nach Giubiasco gekarrt.

An der Rampe ist der Geruch der Zivilisationsreste schwer erträglich – viele der schwarzen Abfallsäcke sind aufgerissen. Wir sind

froh, die Treppen nach oben in den so genannten Warteraum laufen zu können. Hier wimmelt es an Computern und technischen Installationen, um die Abfallbehandlung abzuwickeln. Ein grosses Fenster gibt den Blick in die Abfallgrube frei. Kranführer angeln sich mit einer gigantischen Greifzange eine Portion Müll, ziehen diesen fast bis an die Decke

und transportieren ihn dann über einen Gang oberhalb des Warteraums zum eigentlichen Brennofen. Dort fällt der Kehricht durch einen Trichter auf den Verbrennungsrost.

Im Warteraum ist die deutsche Sprache unüberhörbar. Hochdeutsch, Bayrisch, Schweizerdeutsch. Das liegt am Konsortium, welches die KVA erstellt:

Martin GmbH für Umwelt und Energietechnik aus München, Von Roll Inova aus Zürich und Kraftanlagen München GmbH. Dazu kommt noch die Alpiq In Tec aus Bellinzona. Sie erstellen die Anlage und schulen die 27 Mitarbeiter des kantonalen Kehrichtamtes ACS, die in Giubiasco tätig sind.

Noch ist die Testphase in Gang,

auch wenn bereits der gesamte Hausabfall aus dem Tessin in Giubiasco verbrannt wird. So lange ist die Anlage in Besitz des Konsortiums. "Erst nach der Abnahme geht sie dann offiziell ans kantonale Kehrichtamt über", präzisiert Antonio Marci. Im Januar 2010 soll es soweit sein. Nicht nur die Anlage muss dann einwandfrei funktionieren, sondern auch die entsprechenden Grenzwerte für Emissionen eingehalten werden.

In den Öfen entstehen beim Verbrennungsprozess Temperaturen von rund 1000 Grad und entsprechende Gase und Rauch. Diese werden über ein kompliziertes System gefiltert. Die Wärme wiederum wird schliesslich für den Antrieb einer Turbine genutzt, um elektrische Energie herzustellen, welche ins Netz eingespeist wird. In einem zweiten Schritt soll dann auch ein eigentliches Fernwärmenetz entstehen.

Bei Vollbetrieb wird die Anlage 16 MW an Elektrizität liefern. Allerdings verschlingt die KVA selber bereits 2,5 MW. Rund 1400 elektrische Geräte sind in Betrieb. 160 Kilometer an Kabel verlegt. Unser Hauskehricht hat indes das Ende seiner Reise noch nicht erreicht. Ergeben sich doch Verbrennungsrückstände, die es noch zu beseitigen gilt. Knapp 10 Prozent des angelieferten Abfalls bleibt nach dem Verbrennungsprozess zurück. Er wird in eine Deponie in Lostalio (Misox/Graubünden) gebracht. "Es ist unschädliches Material", sagt Marci. Für vier Jahre hat man eine Abnahmegarantie.

Die Anlage in Giubiasco hat zwei Verbrennungslinien und ist auf eine Jahreskapazität von 140'000 Tonnen ausgelegt. Das bedeutet nicht, dass diese Kapazität erreicht werden muss. Technisch ist eine Spannweite von 50'000 bis 140'000 Tonnen möglich. "Wirtschaftlich könnte es ein Problem werden, wenn man weniger als 110'000 Tonnen Abfall behandelt", meint der Marketing-Chef. Diese Ausgangslage hat zu Diskussionen mit Ökologen geführt, welche behaupten, das kantonale Kehrichtamt ACR hätte nun wohl kein Interesse mehr, die Abfalltrennung zu fördern. Doch die ACR weist diese Kritik entschieden zurück. Auch mit zunehmender Abfalltrennung sei genug Kehricht vorhanden. Sicher ist: Das neue Entsorgungssystem in Giubiasco hat einen hohen Preis. Die Gesamtkosten werden im Moment auf gut 300 Millionen Franken geschätzt.