

Sachkommission des Gemeinderats Wädenswil

Mitglieder

Charlotte M. Baer, Präsidentin
Thomas Koch, Vizepräsident
Gabi Bachmann
Alexandra Gwerder-Fegble
Patrick Höhener
Patrick Reust
Marlies Rusterholz

Bericht und Antrag zur Weisung 6 vom 7. November 2022

Beschaffung Kehrlichfahrzeug 2022–2024

Beschaffung eines elektrisch betriebenen Kehrlichfahrzeugs, Verpflichtungskredit

I. Ausgangslage

Mit Weisung 6 und Beschluss vom 7. November 2022 beantragt der Stadtrat einen Kredit von CHF 700'000 für die Beschaffung eines elektrisch betriebenen Kehrlichfahrzeugs.

Der Fahrzeugpark des Sammeldienstes der Abteilung Werke für die Entsorgung von Kehrlich, Karton und Grüngut besteht zurzeit aus folgenden drei Autos, wovon zwei stets voll in Betrieb sind und das dritte für Nachholungen, bei Überlastung oder infolge Revision eingesetzt wird:

- ♣ Scania, Jahrgang 2014, 3-Achser mit Gasantrieb Euro 05
- ♣ Scania, Jahrgang 2017 mit Dachkran, 4-Achser mit Dieselantrieb Euro 06
- ♣ MAN, Jahrgang 2021, 3-Achser mit Dieselantrieb Euro 06d

Mit der vorliegenden Weisung 6 soll der 9-jährige, *gasbetriebene Scania 2014* durch ein Elektrofahrzeug ersetzt werden.

Der *Scania 2017* ist das grösste Fahrzeug. Es ist mit einem *leistungsfähigen Kran* ausgerüstet und die «Antwort» auf das neue Entsorgungskonzept mit Unterflurcontainern (UFC), welches mit der totalrevidierten Abfallverordnung per 1. Dezember 2015 eingeführt worden ist. Damit ist 1 Chauffeur ohne Belader in der Lage, eine eigene Tour zu fahren und die mittlerweile ca. 120 UFC auf dem gesamten Stadtgebiet zu leeren.

Das jüngste Kehrlichauto, der *dieselbetriebene MAN 2021*, war eine Notanschaffung, nachdem mit dem Vorgängerfahrzeug zufolge gehäufte technisch bedingte Betriebsausfälle, kein verlässlicher Entsorgungs- und Sammeldienst mehr gewährleistet werden konnte. Die Evaluation eines Elektro-Kehrlichfahrzeugs (E-KFZ) war zwar damals schon im Gange, jedoch noch zu wenig ausgereift. Die Werke erachteten sich als zu klein, um eine Pionierrolle zu übernehmen und eine neue Technologie voranzutreiben. Ökologische Aspekte allein hätten im damaligen Zeitpunkt die Beschaffung eines E-KFZ nicht gerechtfertigt. – Ein Entscheid, der sich als richtig erwies, sind doch die mittlerweile auf

dem Markt verfügbaren E-KFZ keine sog. «Bastelprodukte» mehr, sondern ab Werk lieferbare Autos mit Serviceverträgen, welche zuverlässig in Betrieb genommen werden können; zudem sind deren Preise in den letzten 2–3 Jahren deutlich gesunken.

II. Aktuelle Evaluation zugunsten eines Elektro-Kehrichtfahrzeugs

In Hinblick auf den anstehenden Ersatz des gasbetriebenen Scania 2014 haben sich die Verantwortlichen der Werke in den vergangenen Monaten intensiv mit den Vor- und Nachteilen eines E-KFZ im Vergleich zu einem konventionellen Auto mit Dieselantrieb auseinandergesetzt und auch ein Testfahrzeug eingesetzt.

Anfänglich wurde auch die Anschaffung eines Gas- oder Hybrid-KFZ in Betracht gezogen. Langjährige eigene Erfahrungen der Werke mit gasbetriebenen Kehrichtautos waren indessen nicht durchwegs überzeugend und auch die Hybridtechnologie erschien wenig zukunftstauglich und verhältnismässig teuer.¹

1. Vor- und Nachteile eines Elektro-KFZ im Vergleich zu einem Dieselfahrzeug

Die Vor- und Nachteile der beiden Antriebsvarianten werden in Ziffer 2 der Weisung 6 ausführlich erklärt, weshalb im Folgenden die wichtigsten Aspekte zusammengefasst werden:

- ♣ Obwohl Dieselfahrzeuge mit einem Dieselmotorspartikelfilter und einer Entstickungsanlage ausgestattet sind, produzieren sie im Vergleich zu einem *schadstofffreien Elektromotor* Luftschadstoffemissionen. Dies ist gerade im Siedlungsgebiet, wo Kehrichtautos oft unterwegs sind, unerwünscht. Auch die Belader sind während der ganzen Entsorgungstour diesen schädlichen Emissionen ausgesetzt; aus Rücksicht auf ihre Gesundheit und zur Optimierung ihrer ohnehin nicht immer angenehmen Arbeitsbedingungen sind solche Auswirkungen möglichst zu unterbinden.
- ♣ Elektrofahrzeuge verursachen erheblich *tiefere Lärmemissionen* als dieselpetriebene – ein weiterer, gewichtiger Mehrwert zugunsten der Anwohnerschaft und des Arbeitsumfelds der Belader.
- ♣ Bei den Werken ist die *erforderliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorhanden*. Eine eigene Transformatorenstation mit genügend hoher Leistungskapazität erübrigt zusätzliche, kostspielige Vorkehrungen. Hinzu kommt die Nutzung von eigens produziertem Strom von der Solaranlage auf dem Dach des Entsorgungsparks. Dies ist antizyklisch über Mittag oder nachts möglich, wenn die grossen Aggregate, wie Gaskompressoren und Kartonpresse ausser Betrieb sind.
- ♣ Der Elektroantrieb weist eine *Energieeffizienz* von > 90% auf, was klar über derjenigen eines Verbrennungsmotors mit 30–40% Effizienz liegt.
- ♣ Zufolge geringerer Anzahl von (Motoren)bauteilen, betriebsnotwendigen Flüssigkeiten und Verbrauchsmaterialien sind die *Verschleisskosten* bei Elektrofahrzeugen *tiefer*.
- ♣ Ein gewichtiger Nachteil von Elektrofahrzeugen ist deren *geringe Reichweite* und das (noch) spärliche Netz von Lademöglichkeiten. Für ein KFZ der Stadt Wädenswil ist dies aber insofern praktisch obsolet, als die Kehrichtautos keine grossen

¹ Siehe ausführlich zu den überwiegenden Nachteilen der Gas- und Hybridfahrzeuge, Ziffer 3 der Weisung 6.

Distanzen zurücklegen und die vorhandene Infrastruktur der Werke Lademöglichkeiten in unmittelbarer Nähe gewährleistet.

- ♣ Die *Herstellung und Entsorgung von Batterien* ist ebenfalls nicht unproblematisch und belastet die Umwelt. Insgesamt wird die Ökobilanz einer Batterie jedoch laufend verbessert. Mit der Elektrifizierung der Mobilität werden zunehmend auch das Recycling von Batterien und die Second-Life-Batterie zum Thema. Bei den Werken existieren Pläne, wonach die grossen Autobatterien am Ende ihrer Lebenszeit ausgebaut und für den Eigengebrauch eingesetzt werden könnten, indem sie von der Solaranlage produziert, aber nicht gleich benötigten Strom speichern.
- ♣ Finanziell fällt der um *ca. 40% höhere Kaufpreis eines E-KFZ* im Vergleich zu einem Dieselfahrzeug ins Gewicht, obwohl in den vergangenen Jahren dank einsetzender Serienproduktion auch die Preise für Elektroantriebe erheblich gesunken sind.²

2. Einsatz eines Testfahrzeugs

Damit sich auch die Chauffeure und Belader von der Eignung eines E-KFZ überzeugen konnten, haben die Werke im Juni 2022 für zehn Tage ein E-Serienfahrzeug von Volvo auf Herz und Nieren getestet. Das Fahrzeug war mit allen für die Stadt Wädenswil erforderlichen Konfigurationen ausgerüstet und wurde auf sämtlichen Touren mit allen drei Fraktionen (Kehricht, Grüngut, Karton), auch unter suboptimalen Bedingungen wie Vollbetrieb der Klimaanlage bzw. Heizung, eingesetzt. Dabei lag die verbleibende Kapazität nach der anspruchsvollsten Tour mit voller Leistung der Klimaanlage und ohne Zwischenladung über Mittag noch immer bei ca. 20%. Sowohl die Fahrer als auch die Belader zogen durchwegs ein positives Fazit.

3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die in Ziffer 4 der Weisung 6 ausgewiesene Wirtschaftlichkeitsberechnung basiert auf den *Lebenszykluskosten*. Verglichen werden ein Diesel- und ein Elektrofahrzeug mit identischem Einsatz und gleicher Nutzlast über eine Lebensdauer des Chassis von zehn Jahren. Gerechnet wird über alles mit einem Zinssatz von 2%. Für ein Dieselfahrzeug belaufen sich die Investitionskosten auf CHF 471'600 und liegen damit deutlich tiefer als beim E-KFZ mit CHF 631'000. Ein analoges Bild vermitteln folglich die jährlichen Anschaffungskosten (ohne Reserve), welche sich beim Dieselantrieb auf CHF 52'489, beim Elektrofahrzeug hingegen auf CHF 70'230 belaufen. Den entscheidenden Unterschied machen indessen die *Betriebskosten*: Hier werden für das Diesel-KFZ jährlich CHF 26'952, für das Elektroauto hingegen lediglich CHF 1'945 veranschlagt, was letztlich zu tieferen Jahreskosten (Anschaffung und Betrieb ohne Reserve) beim E-KFZ von rund CHF 7'000 führt.

In die Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht einbezogen wurden die von den Herstellerfirmen versprochene doppelte Lebensdauer des Chassis bei E-KFZ, die tieferen Stromkosten aufgrund der eigenen Solaranlage, der Zeitgewinn durch das Laden der Batterien ausserhalb der Betriebszeiten sowie der mutmassliche Eintauschwert des alten Kehrichtautos von CHF 5'000–10'000. Auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) beim Dieselfahrzeug wurde nicht eingerechnet, zumal mittelfristig auch für Elektroantriebe eine Verkehrsabgabe erhoben werden dürfte.

² Vgl. aber zum Wirtschaftlichkeitsvergleich hinten II.3 sowie Ziffer 4 der Weisung 6.

4. Submission und Zeitplan

Während die Verfügbarkeit von E-KFZ im Sommer 2022 noch gross war, betragen die Lieferfristen zufolge der globalen Veränderungen gegenwärtig 15–18 Monate. Deshalb hatten die Werke die Zustimmung des Stadtrats bereits eingeholt und die Ausschreibung am 17. November 2022 auf Simap³ publiziert. Eine Vergabe erfolgt allerdings nur unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Gemeinderat, was den Anbietern auch bekannt ist.

III. Finanzrechtliche Aspekte, insbesondere Frage der Gebundenheit der Ausgabe

Der Kauf eines E-KFZ beläuft sich auf CHF 700'000, ein vergleichbares Dieselauto kostet demgegenüber lediglich CHF 520'000. Der Stadtrat hinterfragt deshalb, ob die teurere Ersatzbeschaffung des Elektroautos noch als gebundene Ausgabe qualifiziert werden könne. Er verneint dies vorliegendenfalls, weshalb er auch eine Weisung an den Gemeinderat ausgearbeitet hat.

Indessen verfolgt er mit Ziffer 3 des Antrags in der vorliegenden Weisung 6 das Ziel, zukünftige Anschaffungen von Kehrlichtfahrzeugen mit Alternativantrieb als gebunden zu qualifizieren, sofern deren gesamte Lebenszykluskosten nicht wesentlich höher sind als jene von KFZ mit Verbrennungsmotoren. Damit würde die Mitsprache des Gemeinderats in Zukunft ausgeschlossen, fällt doch die Bewilligung gebundener Ausgaben ungeachtet ihrer Höhe in die abschliessende Kompetenz des Stadtrats (Art. 28 Abs. 2 Ziff. 2 GO).

IV. Debatten in der Sachkommission

1. Allgemeiner Eindruck

Mit der vorliegenden Weisung 6 lassen die Werke nach über 20 Jahren die Ära Gas allmählich hinter sich und wechseln zur Elektrifizierung als neuer Antriebstechnologie. Der beantragte Verpflichtungskredit von CHF 700'000 für die Beschaffung eines elektrisch betriebenen Kehrlichtfahrzeugs wird von den Verantwortlichen der Werke in der Sachkommission ausführlich und transparent erläutert.

Ein elektrisch betriebenes Kehrlichtauto macht nach Auffassung der einstimmigen Sachkommission für die Stadt Wädenswil mit ihrem Einsatzgebiet und der vorhandenen Ladefrastruktur Sinn. Die höheren Anschaffungskosten im Vergleich zu einem dieselbetriebenen Fahrzeug werden durch die deutlich tieferen Lebenszykluskosten wettgemacht. Auch für die Arbeitsbedingungen der Belader steht das E-KFZ deutlich im Vorteil. Durch die Eliminierung von Schadstoffen und die verminderte Lärmbelastung werden Mensch und Natur geschont, weshalb ein E-KFZ als nachhaltig beurteilt werden kann.

Infolgedessen stand für die einstimmige Sachkommission bald einmal fest, dass das neue Kehrlichtfahrzeug mit Elektroantrieb ausgestattet sein soll – so denn überhaupt eines angeschafft werden soll. Denn aufgrund verschiedener, der Sachkommission aus anderen Quellen zugetragener Informationen⁴ hinterfragte sie zunächst ganz grundsätzlich den Bedarf eines neuen Kehrlichtfahrzeugs.

³ Simap ist das Informationssystem für das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz, siehe <https://www.simap.ch>

⁴ Dazu sogleich IV.2 und IV.3.

2. Hinterfragung des stadteigenen Sammeldienstes – Kostenvergleich

1964 wurde der Zweckverband für Abfallverwertung im Bezirk Horgen gegründet, dem mittlerweile sämtliche Bezirksgemeinden angehören. Seit dem 1. Januar 2022 firmiert er unter der neuen Bezeichnung «Entsorgung Zimmerberg – EZI». In den allermeisten Bezirksgemeinden ist ein privates Unternehmen – aktuell die Firma Obrist Transport+Recycling AG, Neuenhof (AG) – für die Sammeldienste zuständig. Einzig Wädenswil und Thalwil haben weiterhin gemeindeeigene Sammeldienste, wobei die Firma Obrist in Wädenswil teilweise unterstützend mitwirkt.⁵

Diese Ausgangslage veranlasste die Sachkommission, die Wirtschaftlichkeit eines stadteigenen Sammeldienstes grundsätzlich zu hinterfragen und einen Vollkostenvergleich mit einer externen Vergabe im Rahmen der EZI einzufordern. Die Beschaffung eines neuen KFZ würde nach Auffassung der Kommission die Frage nach einer möglichen Vergabe des Abfuhrwesens an einen externen Dienstleister präjudizieren.

Die von den Werken gelieferten Angaben vermitteln zusammengefasst folgendes Bild:

♣ Haus- und Betriebskehricht: Kostendeckungsgrad

Hier wird mit der Zielvorgabe *Kostendeckungsgrad* > 100% gearbeitet. Für die Jahre 2021 und 2022 haben die Werke diese Vorgabe erfüllt:

Jahr	2022	2021	Durchschnitt 2021 + 2022
Kostendeckungsgrad	114.9%	108.4%	111.6%

Zu vermerken ist, dass der Zweckverband dem Wädenswiler Sammeldienst schon immer die Transportvergütungen (zurzeit CHF 92.00/Tonne) ausgerichtet hat, welche er auch an den externen Dienstleister zahlt.

♣ Grüngut: Vollkosten pro Tonne

Institution	Vollkosten pro Tonne
Werke Wädenswil	CHF 94.55
EZI	CHF 132.95
externer Anbieter	CHF 97.00

♣ Karton: Vollkosten pro Tonne

Institution	Vollkosten pro Tonne
Werke Wädenswil	CHF 164.85
EZI	CHF 212.70
externer Anbieter	CHF 160.00

⁵ Siehe dazu auch Medienmitteilung der EZI vom 30. November 2022.

Die Preise orientieren sich im Wesentlichen am ASTAG-Index⁶, dem Transportkostenindex für den allgemeinen Strassentransport, der jährlich vom Verband, dem sämtliche Transportfirmen angeschlossen sind, angepasst wird.

Die Sachkommission stellt anhand der ausgewiesenen Zahlen fest, dass die Werke preislich kompetitiv sind und dank der Spezialfinanzierung sowie der erwirtschafteten Einlagen Gewinne erzielt werden, sodass neue Kehrrichtfahrzeuge aus eigenen Mitteln beschafft werden können. Insofern wäre eine Auslagerung des stadt-eigenen Sammeldienstes sowohl betrieblich als auch finanziell kaum zielführend, umso weniger, als das Personal des Sammeldienstes auch eng mit anderen Dienststellen (bspw. Gas-, Wasserversorgung, Leitungsbau) zusammenarbeitet. Freilich gibt es in der Kommission auch kritische Stimmen zur Gewinnerwirtschaftung durch die öffentliche Hand. Dabei wird argumentiert, der Kehrrechtsammeldienst sei nicht zwingend eine staatliche Kernaufgabe und könnte demzufolge auch an Private ausgelagert werden.

3. Szenario eines verbandseigenen Sammeldienstes der EZI

Im Zuge der Vorberatung der Weisung 6 wurde einzelnen Sachkommissionsmitgliedern die Information zugetragen, die EZI plane einen verbandseigenen Sammeldienst mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal, welcher u.U. bereits in ca. drei Jahren aktiv werden könnte. Nach Auffassung der Kommission würde eine derartige Entwicklung den Bedarf eines neuen KFZ im gegenwärtigen Zeitpunkt in Frage stellen bzw. es müsste eine gewisse Wahrscheinlichkeit bestehen, dass gegebenenfalls zwischen der Stadt Wädenswil und der EZI eine Vereinbarung getroffen werden könnte, wonach letztere das KFZ entgeltlich übernimmt. Alternativ erkundigte sich die Sachkommission nach der Möglichkeit, für diese rund dreijährige Überbrückungsphase ein Occasionsfahrzeug zu erwerben, in Kauf nehmend, dass es sich um ein Dieselauto handeln könnte. Doch wäre in diesem Falle Ökologie um jeden Preis nicht das Gebot der Stunde gewesen.

Eingehende Abklärungen sowohl beim Leiter Werke, Rolf Baumbach, als auch beim EZI-Geschäftsführer, Romano Wild, haben dann aber ergeben, dass die Inbetriebnahme eines verbandseigenen Kehrrechtsammeldienstes in nur drei Jahren sehr hypothetisch ist. Zwar wurde diesbezüglich eine Arbeitsgruppe gebildet, die bislang aber nie in Aktion getreten ist. Die EZI verfolgt diese Idee bereits seit einigen Jahren, ohne aber je konkret zu werden. Anlässlich der Einreichung eines Baugesuchs für eine Grüngutverwertungsanlage bei der Kehrrechtverwertungsanlage Horgen erachtete man es als opportun, dieses mit einem Gesuch für die Erstellung einer LKW-Einstellhalle zu verbinden, sollte einmal ein eigener Sammeldienst auf die Beine gestellt werden. Zuerst muss aber ein Bach verlegt werden. Ferner sind infolge Mehrverkehr durch die Kehrrichtfahrzeuge Einsparungen aus der Nachbarschaft nicht auszuschliessen.

Bis zur Realisierung dieses Szenarios – so es denn überhaupt soweit kommt – dürften folglich wesentlich mehr als drei Jahre verstreichen. Entsprechend entfällt für die einstimmige Sachkommission die Option eines Occasions-KFZ. Kommt hinzu, dass der Occasionsmarkt für Kehrrichtfahrzeuge komplett ausgetrocknet ist bzw. es einen solchen gar nicht gibt. Unterbrochene Lieferketten während der Corona-Pandemie führten dazu, dass das Angebot an Neuwagen im Nutzfahrzeugbereich der Nachfrage erheblich hinterherhinkt. Gleichzeitig ist daraus zu schliessen, dass E-KFZ sehr gesucht sind und am Gebrauchtwagenmarkt problemlos verkauft werden könnten. Somit läuft die Stadt Wädenswil mit dem aktuell geplanten Kauf kein Risiko, auf dem Fahrzeug

⁶ ASTAG = Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Bern.

«sitzenzubleiben», sollte der EZI-eigene Sammeldienst tatsächlich schneller als erwartet etabliert werden. Diesfalls wäre möglicherweise die EZI selber am Erwerb des E-KFZ interessiert.

4. Künftige Qualifikation als gebundene Ausgabe

Mit Ziffer 3 des Antrags in Weisung 6 will der Stadtrat die künftige Beschaffung von mit erneuerbaren Energien betriebenen Kehrtraktoren als gebundene Ausgabe qualifizieren und sie damit nicht mehr vom Gemeinderat bewilligen zu lassen.⁷

Eine (öffentliche) Ausgabe gilt gemäss § 103 Abs. 1 GG⁸ als gebunden, wenn «die Gemeinde durch einen Rechtssatz, durch einen Entscheid eines Gerichts oder einer Aufsichtsbehörde oder durch einen früheren Beschluss der zuständigen Organe oder Behörde zu ihrer Vornahme verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Entscheidungsspielraum bleibt».

Für die Bewilligung gebundener Ausgaben ist ungeachtet ihrer Höhe die Exekutive d.h. der Stadtrat zuständig (Art. 28 Abs. 2 Ziff. 2 GO). Damit würde die Mitwirkung des Gemeinderats ausgeschlossen. Aufgrund dieser Kompetenzverlagerung empfehlen Lehre und Rechtsprechung Zurückhaltung bei der Annahme einer gebundenen Ausgabe.⁹

Die Sachkommission hat sich eingehend mit Ziffer 3 des stadträtlichen Antrags auseinandergesetzt. Sie begrüsst zwar die erstmals klare Umschreibung in Weisung 6, was unter einer gebundenen Ausgabe zu verstehen ist. Indessen lehnt sie das stadträtliche Begehren einstimmig ab und *beantragt die ersatzlose Streichung von Ziffer 3 des Antrags*.

Für die Sachkommission handelt es sich hier um eine ordnungs- und finanzpolitische Grundsatzfrage. Sie interpretiert es als Wählerauftrag an den Gemeinderat, über Geschäfte in seinem finanziellen Kompetenzbereich selber befinden zu können. Eine Kompetenzabtretung an den Stadtrat widerspricht diesem Verständnis. Allein die vorliegend geführte Diskussion über die Beschaffung des E-KFZ zeigt, dass es durchaus positiv zu werten ist, wenn die Sachkommission bzw. der Gemeinderat gewisse Aspekte einer Vorlage in einen weiteren Zusammenhang stellt, als es der Stadtrat möglicherweise tun würde. Anders wäre etwa vorliegendenfalls vermutlich gar nie über Occasionsfahrzeuge oder den EZI-eigenen Sammeldienst debattiert worden. Mit Misstrauen hat dies nichts zu tun, sehr wohl aber mit dem demokratischen System: Der Gemeinderat ist das politische Kontrollorgan der Stadt; er ist zuständig für die politische Kontrolle über Behörden, Verwaltung und weitere Träger öffentlicher Aufgaben (Art. 13 Abs. 1 i.V.m. Art 17 Ziff. 1 GO). In diesem Rahmen ist er auch verpflichtet, seine finanzielle Verantwortung wahrzunehmen. Faktisch kommt hinzu, dass sich die Dinge ja fortwährend weiterentwickeln. Der Gemeinderat muss nach Auffassung der Sachkommission an diesen Entwicklungen aktiv teilhaben und seinerseits neue Ideen und Sichtweisen in die Debatten einbringen können.

⁷ Siehe auch bereit vorne III.

⁸ Gemeindegesetz vom 20. April 2015, LS 131.1 (Hervorhebung im Zitat hinzugefügt).

⁹ Etwa Urteil VGer ZH, VB.2022.00699 vom 12. Januar 2023 E. 3.2; Markus Rüssli, in: GG – Kommentar zur Zürcher Gemeindegesetz, Zürich 2017, § 103 N 27.

VI. Anträge der Sachkommission

- A) Die einstimmige Sachkommission spricht sich **für den Verpflichtungskredit von CHF 700'000 für die Beschaffung eines elektrisch betriebenen Kehrichtfahrzeugs** aus und stellt folgende Anträge:
1. Auf Weisung 6 ist einzutreten.
 2. Für die Beschaffung eines elektrisch betriebenen Kehrichtfahrzeugs wird ein Kredit von CHF 700'000 bewilligt.
 3. Die Kreditsumme erhöht sich entsprechend der Teuerungsentwicklung zwischen dem Kostenvoranschlag (Stand August 2022) und der effektiven Beschaffung.
 4. Dieser Beschluss ist vom fakultativen Referendum ausgeschlossen (Art. 12 GO).
- B) Die einstimmige Sachkommission **lehnt Ziffer 3 des stadträtlichen Antrags gemäss Weisung 6 betreffend künftiger Gebundenheit der Beschaffung von Kehrichtfahrzeugen einstimmig ab**.

Ziffer 3 dieses stadträtlichen Antrags hat folgenden Wortlaut:

«Künftige Beschaffungen von Kehrichtfahrzeugen sollen mit Antrieben ausgerüstet sein, welche mit erneuerbaren Energien betrieben werden können, sofern die gesamten Lebenszykluskosten nicht wesentlich höher sind als solche mit fossil betriebenen Kehrichtfahrzeugen».

Wädenswil, 14. Mai 2023

Sachkommission
des Gemeinderats Wädenswil



Charlotte M. Baer, Präsidentin